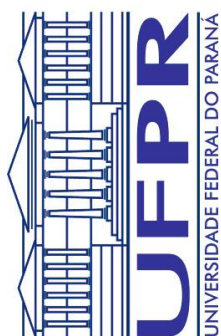


UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SETOR DE CIÊNCIAS BIOLÓGICAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM EDUCAÇÃO FÍSICA

DANIELLA TSCHÖKE SANTANA

**PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA DE
CURITIBA/PR: IDEALIZAÇÃO, COTIDIANO
E O USO DA BICICLETA COMO FORMA
DE CONTESTAÇÃO**



CURITIBA

2016

DANIELLA TSCHÖKE SANTANA

**PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA DE
CURITIBA/PR: IDEALIZAÇÃO, COTIDIANO
E O USO DA BICICLETA COMO FORMA
DE CONTESTAÇÃO**

Dissertação apresentada como requisito parcial para a obtenção do Título de Mestre em Educação Física do Programa de Pós-Graduação em Educação Física, do Setor de Ciências Biológicas da Universidade Federal do Paraná.

Orientador (a): Profa. Dra. Simone Rechia

CURITIBA

2016

Universidade Federal do Paraná
Sistema de Bibliotecas

Santana, Daniella Tschöke

Praça de Bolso do Ciclista de Curitiba/Pr : idealização, cotidiano e o uso da bicicleta como forma de contestação. / Daniela Tschöke Santana. – Curitiba, 2016.

185 f.: il. ; 30cm.

Orientador: Simone Rechia

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências Biológicas. Programa de Pós-Graduação em Educação Física.

1. Lazer 2. Bicicletas .3. Praças I. Título II. Rechia, Simone III. Universidade Federal do Paraná. Setor de Ciências Biológicas. Programa de Pós-Graduação em Educação Física.

CDD (20. ed.) 796.6



Ministério da Educação
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
Setor de Ciências Biológicas
Programa de Pós-Graduação em Educação Física

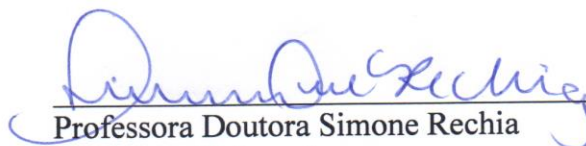


TERMO DE APROVAÇÃO

DANIELLA TSCHÖKE SANTANA

**“Praça de Bolso do Ciclista de Curitiba/PR:
idealização, cotidiano e o uso da bicicleta como
forma de contestação”**


Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Educação Física, Área de Concentração Exercício e Esporte, Linha de Pesquisa de Esporte, Lazer e Sociedade do Programa de Pós-Graduação em Educação Física do Setor de Ciências Biológicas da Universidade Federal do Paraná, pela seguinte Banca Examinadora:



Professora Doutora Simone Rechia
Presidente/Orientadora



Professor Doutor Alessandro Filla Rosaneli
Membro Externo



Professor Doutor Marco Paulo Stigger
Membro Externo

Curitiba, 24 de Fevereiro de 2016.

O ciclista está à escuta do exterior: em vez de se blindar medrosamente se rodeando de aço, ele imerge corajosamente em seu meio ambiente
(Granier)



*Pra andar de bicicleta,
tem que ter moral,
tem que ter moral,
tem que ter moral*
(Plá)



***Nos dias em que sou atleta, pedalo sem esquecer a meta.
Nos dias em que sou poeta, é o vento que conduz minha
bicicleta***
(Silvia Javano)

Veículo movido à arroz e feijão

Andar de bicicleta está programado em algum ponto de nossos genes: uma vez que se aprendeu, é impossível esquecer
(Guarnaccia)

AGRADECIMENTOS

Mais uma vez estou aqui, tendo a oportunidade de agradecer pessoas especiais que de alguma forma estiveram comigo em mais esta etapa da minha vida.

Em primeiro lugar, obrigada a Deus novamente pela oportunidade recebida e por mexer seus pauzinhos aí de cima para ajudar a fazer com que as coisas dessem certo!

Obrigada aos meus pais, Cristina e Jairo, que incondicionalmente me apoiam, me incentivam e que são os grandes responsáveis por eu estar aqui, fazendo mais este agradecimento. Obrigada pelas bolachinhas e limonadas noturnas que me davam aquele fôlego para continuar, pela paciência que tiveram, pelas palavras de conforto e pela força transmitida nos momentos em que o trabalho parecia não ter fim.

Obrigada por vibrarem comigo a cada conquista!

Amo vocês!

Obrigada à minha irmã, Rafaela, minha companheirinha de todas as horas. Nem acredito que você leu todo o meu trabalho, tendo que corrigir coisas como 'depois' e 'biciclistas'! Obrigada pela paciência em ler parágrafo a parágrafo comigo, melhorando frases do jeito que só você consegue. Obrigada por me escutar, mesmo quando tudo o que eu falava era "porque lá na Praça de Bolso...", "porque o Lazer...", "porque a bicicleta...", por me acompanhar sempre. Obrigada por existir! Te amo!

Obrigada Professora Simone, que dedicou inclusive o seu próprio tempo de lazer na orientação deste trabalho. Obrigada por ser esta professora Sol, comprometida academicamente, mas também pessoalmente com seus alunos, sempre instigando sonhos e utopias em nós. Você é nosso exemplo!

Obrigada aos professores que compuseram a banca, Prof. Dr. Alessandro Filla Rosaneli e Prof. Dr. Marco Paulo Stigger, por aceitarem participar deste momento e pelas considerações realizadas ao trabalho. Agradeço também ao Rodrigo Waki, secretário da pós-graduação em Educação Física da UFPR, pela disponibilidade, simpatia e paciência em sanar sempre as minhas dúvidas.

Obrigada a todos do timão GEPLC, pelos projetos, parcerias, correrias, congressos e por todo o conhecimento que junto pudemos apreender. Agradeço Aline, Luize, Felipe, Vânia, Andréia e Raíssa, o "pessoal da pós", pelos conselhos e por compartilharem experiências. Obrigada de modo mais que especial a Emília e Gabriela, que me aguentaram e dividiram comigo de pertinho as angústias e felicidades do processo. Mila, obrigada pelas dicas e por toda ajuda! Gabi obrigada pelas infinitas caronas #tamujunto!

Obrigada a UFPR pela oportunidade de passar mais dois anos errando, acertando, adquirindo conhecimentos e vivenciando novas experiências! Agradeço também à CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior) pelo fomento a este estudo.

RESUMO

Esta pesquisa tematiza um espaço público localizado na cidade de Curitiba/PR, a Praça de Bolso do Ciclista (PBC). A praça é “de bolso”, pois apresenta 127m² de área e é também designada “do ciclista”, pois foi idealizada por um grupo de cicloativistas da cidade, grande parte integrantes da Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu (Ciclolguaçu). Sendo assim, esta pesquisa teve como objetivo elucidar os processos que envolveram a implementação da Praça de Bolso do Ciclista, buscando desvendar igualmente as formas de apropriação da praça e sua relação com as experiências no âmbito do lazer. Trata-se de um estudo de caso de cunho qualitativo que pretendeu: (1) caracterizar o processo de planejamento e construção da Praça de Bolso do Ciclista em Curitiba; (2) verificar a relação entre poder público e sociedade civil no processo de implementação da PBC; (3) analisar as formas de apropriação da PBC por seus usuários, com o intuito de verificar quem dela se apropria, como o fazem, em quais momentos; (4) apontar os possíveis impactos da sua construção para a região do entorno, a partir das experiências de lazer na cidade, com enfoque nas práticas corporais. Foram utilizados como instrumentos metodológicos: documentos de diversas fontes, observações registradas em diário de campo, registros fotográficos e entrevistas semi-estruturadas. Os dados advindos das diferentes fontes e métodos foram reunidos, sistematizados e triangulados. Destaca-se que a PBC foi fruto de uma parceria entre poder público e comunidade, representada pela Ciclolguaçu. O poder público esteve aberto ao diálogo, ajudou no projeto inicial e disponibilizou parte dos materiais, mas a praça foi construída pela própria comunidade em regime de mutirões, que aconteceram nos finais de semana e duraram cerca de cinco meses. Suas formas de apropriação vêm se mostrando controversas, pois ao mesmo tempo em que abriga atividades culturais e de lazer diversificadas, é palco de ações de depredação, de consumo exacerbado de bebidas alcoólicas e de realização de práticas ilícitas, como o tráfico de drogas. A PBC gerou impactos para a região do entorno, principalmente atraindo mais pessoas a circular pelo local. Com todas as controvérsias decorrentes das suas formas de apropriação, a construção da PBC foi um movimento que concretizou uma possibilidade do reviver a e na cidade. Mais do que a objetiva construção deste espaço de lazer, a iniciativa da implementação da PBC está imbuída de valores agregados, tais como evidenciar a importância dos ciclistas e dos benefícios trazidos pela locomoção por bicicleta, mas também promover a intensificação do seu uso e alertar para a segurança necessária no trânsito, romper com a individualização crescente a partir da dimensão comunitária e seu agir efetivo; chamar a atenção para a humanização e democratização da cidade. A prática corporal do uso da bicicleta influencia a percepção do meio urbano pelo ciclista, a partir de uma maior sensibilidade ao ambiente da cidade. Foi, nesse caso, o “vetor” que alavancou o movimento de idealização e construção da PBC, considerado uma ação no âmbito do lazer enquanto prática de liberdade.

Palavras-chave: Lazer. Espaço Público. Praça de Bolso do Ciclista. Pocket Park Curitiba. Bicicleta. Participação comunitária.

ABSTRACT

This research discusses a public space located in the city of Curitiba/PR, the “Praça de Bolso do Ciclista” (PBC) (rider's pocket square). Is a pocket square because it presents 127m² of area and is also called "the rider's", because it was conceived by a group of cycle activists of the city, most members of the Association of Cyclists do Alto do Iguaçu (Ciclolguaçu). Therefore, this research aimed to elucidate the processes involving the implementation of the PBC, seeking to unravel the forms of appropriation of the square and its relation to the experiences in the context of leisure. This is a case study, of qualitative nature that aimed to: (1) characterize the process of planning and construction of the PBC in Curitiba; (2) verify the relationship between public authorities and civil society in the implementation process of the PBC; (3) analyse the forms of appropriation of the PBC for its users, in order to verify those who appropriates, how they do, in which moments; (4) point out the possible impacts of its construction to the surrounding region, from the experiences of leisure in the city, with focus on bodily practices. Were used as methodological tools: documents from various sources, journaled field observations, photographic records and semi-structured interviews. The data from the different sources and methods were collected, systemized and triangulated. Points out that the PBC was the result of a partnership between public authorities and the community, represented by the Ciclolguaçu. The Government was open to dialogue, helped in the initial project and donating part of the materials, but the square was built by the community itself under joint efforts, which took place on the weekends and lasted about five months. Its forms of use have been shown as controversial, because while it houses cultural and leisure activities, is also suffer with depredation, exaggerated consumption of alcoholic beverages and illegal practices, such as trafficking in drugs. The PBC generated impacts to the surrounding region, mainly attracting more people to circulate through the site. With all the controversies arising out of their forms of use, the construction of the PBC was a movement that achieved a possibility of reviving the and in the city. More than the lens construction of this leisure space, the implementation of PBC is imbued with aggregate values, such as highlighting the importance of the cyclists and the benefits brought about by getting around by bicycle, but also promote the intensification of its use and alert to the necessary safety in traffic, break with the individualization growing from the Community dimension and their effective action; draw attention to the humanization and democratization of city. The practice of cycling body influences the perception of the urban environment by the cyclist, from a greater sensitivity to the environment of the city. It was, in this case, the "vector", which boosted the movement of idealization and construction of PBC, considered an action within the framework of leisure while practice of freedom.

Keywords: Leisure. Public Space. Praça de Bolso do Ciclista. Pocket Park Curitiba. Bicycle. Citizen Participation.

LISTA DE FIGURAS

| | |
|---|----|
| FIGURA 1 – INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA DE CURITIBA/2015 | 41 |
| FIGURA 2 – VISÃO GERAL DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA..... | 56 |
| FIGURA 3 – MAPA DOS LOCAIS DE INTERESSE PRÓXIMOS À PRAÇA..... | 57 |
| FIGURA 4 – MOBILIÁRIO/ESTRUTURA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA | 58 |
| FIGURA 5 – MOBILIÁRIO/ESTRUTURA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA | 58 |
| FIGURA 6 – MOBILIÁRIO/ESTRUTURA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA – BANCO DE SUPERADOBE, POSTE DE LUZ, LIXEIRA | 59 |
| FIGURA 7 – MOBILIÁRIO/ESTRUTURA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA – BANCO DE MADEIRA, MINI PALCO, MURO HISTÓRICO, CONCREGRAMA. | 59 |
| FIGURA 8 – MOBILIÁRIO/ESTRUTURA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA – PETIT PAVET, TELA AO AR LIVRE, PARACICLOS/MURETA CENTRAL | 60 |
| FIGURA 9 – LOCALIZAÇÃO DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA..... | 67 |
| FIGURA 10 – EXTERIOR E INTERIOR DO TERRENO DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA | 68 |
| FIGURA 11 – INTERIOR DO TERRENO PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA AO LADO DO PRÉDIO ABANDONADO | 69 |
| FIGURA 12 – PROJETO INICIAL DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA – ELABORAÇÃO IPPUC..... | 71 |
| FIGURA 13 – MURAL ELABORADO PELA ARTISTA SUÍÇA MONA CARON | 74 |
| FIGURA 14 – CONVITE PARA DISCUSSÃO DO PROJETO DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA COM A COMUNIDADE..... | 77 |
| FIGURA 15 – EXEMPLO DE PLANTA DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA – ELABORAÇÃO CICLOIGUAÇU..... | 79 |
| FIGURA 16 – PLANTA FINAL DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA – ELABORAÇÃO CICLOIGUAÇU..... | 80 |
| FIGURA 17 – MAQUETE DO PROJETO DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA | 81 |
| FIGURA 18 – LISTA DE MATERIAIS PARA A CONSTRUÇÃO DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA | 82 |
| FIGURA 19 – REUNIÃO DE PREPARAÇÃO DE MUTIRÃO | 85 |

| | |
|--|-----|
| FIGURA 20 – CHAMADA PARA PARTICIPAÇÃO NOS MUTIRÕES | 87 |
| FIGURA 21 – VOLUNTÁRIO EXPERIENTE EM CONSTRUÇÃO ENsinANDO VOLUNTÁRIA A ASSENTAR TIJOLOS | 88 |
| FIGURA 22 – EVOLUÇÃO DA CONSTRUÇÃO DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA | 89 |
| FIGURA 23 – SIMULTANEIDADE DOS TRABALHOS: CONSTRUÇÃO DO MURO AO FUNDO, DO BANCO CURVO CENTRAL E DA BASE DO BANCO REDONDO. | 90 |
| FIGURA 24 – COLOCAÇÃO DO CONCREGRAMA E DO PETIT PAVET | 91 |
| FIGURA 25 – JARDINAGEM, PINTURA DO MURAL DA PAREDE DE FUNDO E CONSTRUÇÃO DO MINI PALCO | 91 |
| FIGURA 26 – FASES DA CONSTRUÇÃO DO BANCO COM A TÉCNICA DO SUPERADOBE | 92 |
| FIGURA 27 – ATIVIDADES CULTURAIS NO ENTORNO DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA..... | 93 |
| FIGURA 28 – ATIVIDADES CULTURAIS NO ENTORNO DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA..... | 94 |
| FIGURA 29 – OFICINA DE MALABARISMO | 94 |
| FIGURA 30 – EVENTO “MÚSICA PARA SAIR DA BOLHA” NA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA..... | 94 |
| FIGURA 31 – MENSAGENS SIMBÓLICAS E EDUCATIVAS ESPALHADAS PELO LOCAL | 95 |
| FIGURA 32 – MORADOR DE RUA NA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA..... | 96 |
| FIGURA 33 – PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA PRATICAMENTE FINALIZADA .. | 98 |
| FIGURA 34 – PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA PRATICAMENTE FINALIZADA .. | 98 |
| FIGURA 35 – INAUGURAÇÃO DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA | 99 |
| FIGURA 36 – VISÃO FRONTAL DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA | 107 |
| FIGURA 37 – PEDESTRES NA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA – DIA DE SEMANA/MANHÃ | 108 |
| FIGURA 38 – CAMINHOS FEITOS POR PASSANTES NA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA | 108 |
| FIGURA 39 – PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA – DIA DE SEMANA/MANHÃ..... | 109 |

| | |
|---|-----|
| FIGURA 40 – PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA - DIA DE SEMANA/TARDE..... | 110 |
| FIGURA 41 – BICICLETA DE PRESTADOR DE SERVIÇO ESTACIONADA NA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA – DIA DE SEMANA/TARDE | 110 |
| FIGURA 42 – OCUPAÇÃO NOTURNA DA RUA SÃO FRANCISCO – DIA DE SEMANA/NOITE | 112 |
| FIGURA 43 – OCUPAÇÃO NOTURNA DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA – DIA DE SEMANA/NOITE | 113 |
| FIGURA 44 – OCUPAÇÃO NOTURNA DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA – DIA DE SEMANA/NOITE | 113 |
| FIGURA 45 – LOCAIS PARA SENTAR NA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA..... | 115 |
| FIGURA 46 – PRESENÇA DE UMA CRIANÇA NA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA – SÁBADO/TARDE | 116 |
| FIGURA 47 – FEIRA DE ORGÂNICOS NA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA – DIA DE SEMANA/MANHÃ | 116 |
| FIGURA 48 – BATIDA POLICIAL NA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA – DIA DE SEMANA/TARDE | 117 |
| FIGURA 49 – CONSTRUÇÃO DO MOSAICO NO MURO HISTÓRICO DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA..... | 120 |
| FIGURA 50 – DEPREDÇÃO DOS PARACICLOS DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA | 122 |
| FIGURA 51 – INTERVENÇÕES NO MURO HISTÓRICO E NA MURETA CENTRAL DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA | 123 |
| FIGURA 52 – INTERVENÇÕES NA LIXEIRA DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA | 123 |
| FIGURA 53 – DIFERENTES INTERVENÇÕES NO MURAL DO FUNDO DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA..... | 124 |
| FIGURA 54 – INTERIOR DO BANCO DE SUPERADOBE DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA..... | 124 |
| FIGURA 55 – PEDRAS BRITAS ENTORNO DO MÍNI PALCO E BANCOS DE MADEIRA DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA | 125 |
| FIGURA 56 – LIMPEZA PÚBLICA NA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA | 125 |
| FIGURA 57 – ILUMINAÇÃO DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA..... | 126 |

| | |
|--|-----|
| FIGURA 58 – PROTESTO CONTRA MORTES DE CICLISTAS NO TRÂNSITO ... | 128 |
| FIGURA 59 – REIVINDICAÇÕES POR MELHOR INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA PARA A CIDADE DURANTE UMA GHOST BIKE | 128 |
| FIGURA 60 – FOLDER DO EVENTO DA MIGRAÇÃO HAITIANA E “THE STREET STORE” NA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA..... | 129 |
| FIGURA 61 – DIVULGAÇÃO DO ESPETÁCULO DA COMPANHIA TÊSSERA DE DANÇA DA UFPR – DIA DE SEMANA/NOITE | 129 |
| FIGURA 62 – EXIBIÇÃO DE DOCUMENTÁRIO ORGANIZADA PELA FUNDAÇÃO CULTURA DE CURITIBA NA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA – DIA DE SEMANA/NOITE | 130 |
| FIGURA 63 – RUA SÃO FRANCISCO VISTA A PARTIR DA RUA RIACHUELO SENTIDO RUA PRESIDENTE FARIA | 132 |
| FIGURA 64 – VISTA DA RUA SÃO FRANCISCO A PARTIR DA RUA PRESIDENTE FARIA SENTIDO RUA RIACHUELO | 132 |
| FIGURA 65 – RELAÇÃO DOS ESTABELECIMENTOS INSTALADOS NO TRECHO RIACHUELO-PRESIDENTE FARIA DA RUA SÃO FRANCISCO | 133 |
| FIGURA 66 – RUA SÃO FRANCISCO, APÓS REVITALIZAÇÃO..... | 134 |
| FIGURA 67 – GRAFITES NAS PORTAS METÁLICAS DOS ESTABELECIMENTOS DA RUA SÃO FRANCISCO APÓS INTERVENÇÃO DO PROJETO ARTE URBANA – MEMÓRIAS DE CURITIBA | 135 |
| FIGURA 68 – MODIFICAÇÃO NOS ESTABELECIMENTOS DA RUA SÃO FRANCISCO (DESTAQUE EM VERMELHO)..... | 139 |

LISTA DE SIGLAS

| | | |
|-------|---|---|
| IPPUC | – | Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba |
| PBC | – | Praça de Bolso do Ciclista |
| PMC | – | Prefeitura Municipal de Curitiba |
| SMMA | – | Secretaria Municipal do Meio Ambiente |

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| 1 INTRODUÇÃO | 14 |
| 1.1 JUSTIFICATIVA..... | 18 |
| 2 REFERENCIAL TEÓRICO | 21 |
| 2.1 A CIDADE E O ESPAÇO PÚBLICO..... | 21 |
| 2.2 AS BRECHAS DA CIDADE: EM FOCO OS PEQUENOS ESPAÇOS URBANOS E A “VIDA ENTRE EDIFÍCIOS” | 26 |
| 2.3 DAS QUATRO RODAS PARA DUAS - A BICICLETA EM BUSCA DO SEU LUGAR NA CIDADE | 33 |
| 2.4 O LAZER NA PERSPECTIVA CRÍTICA..... | 42 |
| 2.4.1 A bicicleta como forma de contestação | 48 |
| 3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS | 55 |
| 3.1 DELINEAMENTO DO ESTUDO | 55 |
| 3.2 LOCAL OBJETO DO ESTUDO – a Praça de Bolso do Ciclista | 56 |
| 3.3 POPULAÇÃO | 60 |
| 3.4 INSTRUMENTOS E TÉCNICAS PARA COLETA E ANÁLISE DE DADOS | 62 |
| 3.5 ASPECTOS ÉTICOS..... | 65 |
| 4 RESULTADOS E DISCUSSÃO | 66 |
| 4.1 IDEALIZAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA DE CURITIBA: DESVENDANDO AS FORÇAS PROPULSORAS | 66 |
| 4.1.1 Idealização, planejamento, projeto | 66 |
| 4.1.2 “A Praça saiu, a galera pôs a mão e curtiu a construção” (Plá) – os fins de semana de mutirão..... | 84 |
| 4.2 ORDEM DISTANTE E ORDEM PRÓXIMA: A RELAÇÃO PODER PÚBLICO- SOCIEDADE CIVIL E A QUESTÃO DA PARTICIPAÇÃO COMUNITÁRIA | 101 |
| 4.3 O COTIDIANO DA PRAÇA E SUAS FORMAS DE APROPRIAÇÃO | 106 |
| 4.3.1 O dia a dia da Praça de Bolso do Ciclista | 107 |
| 4.3.2 Espaço e mobiliário da Praça de Bolso do Ciclista em constante transformação..... | 121 |
| 4.3.3 A Praça de Bolso do Ciclista: uma materialidade imaterial | 126 |
| 4.4 ENTRE MUDANÇAS E PERMANÊNCIAS: OS IMPACTOS DA CONSTRUÇÃO DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA PARA A REGIÃO DO ENTORNO | 130 |

| | |
|--|------------|
| 4.4.1 Conhecendo a região do entorno: a Rua São Francisco..... | 131 |
| 4.4.2 As mudanças na rua São Francisco: de local de passagem à local de “paragem”..... | 135 |
| 4.4.3 As permanências na rua São Francisco: a questão do tráfico | 143 |
| 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS | 148 |
| REFERÊNCIAS..... | 154 |
| APÊNDICES | 161 |

1 INTRODUÇÃO

O espaço público simboliza um dos elementos de coesão das cidades (Borja; Muxí, 2000), constituindo uma esfera de grande importância quando se pensa sua organização. Exaltado em outros períodos da história, no contexto urbano atual, a questão do espaço público parece ocupar um lugar secundário na pauta das políticas públicas.

Percebe-se na construção das cidades e seus espaços públicos características de fragmentação, especialização e segregação. Borja e Muxí (2000, p.10) ainda afirmam que outras dinâmicas relacionadas à cidade contemporânea

[...] son la del urbanismo de productos, la sumisión al mercado, la obsesión por la competitividad, la fuerza económica de la iniciativa privada y la debilidad política de la iniciativa pública.

Este panorama indica um entendimento e valorização das cidades especialmente enquanto produtos e pouco enquanto obras¹ (Lefebvre, 2001). Historicamente essas dinâmicas, especialmente no contexto brasileiro, fizeram com que investimentos públicos e incentivos fiscais estivessem mais voltados aos interesses de alguns agentes econômicos e políticos específicos, especialmente aqueles que representam o setor privado.

No que se refere à mobilidade urbana na cidade, percebe-se e vivencia-se uma situação crítica, refletida em um movimento no qual

A invasão dos automóveis e a pressão desta indústria, isto é, do *lobby* do automóvel, fazem dele um objeto-piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objetivo prioritário, destruidores de toda a vida social e urbana (LÉFEBVRE, 2008, p.27)².

¹ Lefebvre (2001, p. 35) faz uma distinção entre “o valor de uso (a cidade e a vida urbana, o tempo urbano) e o valor de troca (os espaços comprados e vendidos, o consumo dos produtos, dos bens dos lugares e dos signos)”. Também aponta que “a própria cidade é uma *obra*, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos *produtos*. Com efeito, a obra é o valor de uso e o produto é valor de troca” (*idem*, p. 12).

² A importância do uso do automóvel, uma forma fácil, rápida e confortável de locomoção entre dois pontos em um determinado espaço. O que se questiona é o fato dele ter constituído prioridade em detrimento das outras possibilidades modais no âmbito do planejamento urbano.

Esta conjuntura culmina em calçadas com dimensões cada vez mais reduzidas, o que tende a dificultar a locomoção a pé. Além disso, levando em consideração o contexto brasileiro, precariza-se a oferta de transporte público, falhando no atendimento à demanda. Juntamente, experimenta-se por vezes um sentimento de insegurança e medo vivido no espaço público, em virtude do desenvolvimento de um urbanismo difuso e desintegrado, resultado em grande parte de entraves no âmbito da gestão urbana.

Estes são alguns elementos que podem contribuir para que as pessoas progressivamente deixem de vivenciar o espaço público, a rua, a cidade em sua totalidade, e passem a confinar-se em seus automóveis (não apenas por estes possuírem maior incentivo, mas igualmente pelo conteúdo simbólico que ensejam, o prestígio social a eles conferido) e em suas casas, shoppings e centros comerciais, “fortalezas” em meio à selva urbana.

Paradoxalmente, esta mesma cidade apresenta um grande potencial de transformação, desde que alguns elementos e valores significativos para a vida em sociedade sejam revisitados. Borja e Muxí (2000, p.11) acreditam não se tratar exclusivamente de uma questão técnica ou debate de urbanistas, mas sim de um debate acerca de valores culturais, “convivencia o insolidaridad, justicia social o desigualdad, igualdad cívica o anomia”. Desta forma, a revalorização do espaço público, segundo estes autores, aparece como uma reação social e cultural oportuna e necessária para promover o uso do espaço urbano.

A questão do espaço público volta a ser uma atualidade, pois

Hay una reacción periódica que se presenta regularmente en la historia de la ciudad y del urbanismo cuando las formas del crecimiento urbano, o la evolución de la ciudad existente da prioridad a la edificación y / o a la vialidad, cuando los espacios se especializan debido a la segregación social o a la zonificación funcional, **cuando la ciudad pierde cualidad de autorepresentación, se produce una reacción social y cultural de retorno al espacio público.** Es una reacción que a menudo mezcla el “passeisme” y la modernidad, la mitificación del pasado y una propuesta de síntesis para el futuro, demanda local y valores universales (BORJA; MUXÍ, 2000, p.8, grifo nosso).

Esta reação de retorno ao espaço público sugere um (re)convite a viver a cidade, que se materializa especialmente neste espaço, o público, que é aquele do encontro, onde a sociedade se faz visível, “es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político” (BORJA; MUXÍ, 2000, p.8). Uma das formas de expressão desta cultura

urbana pode ser observada por meio das atividades realizadas no tempo/espaço de lazer das pessoas.

Em relação ao cidadão o que ainda se observa na contemporaneidade, quando pensamos no contexto brasileiro, é sua condição de passividade, o “silêncio” dos usuários, uma multidão incapaz de reagir criticamente (Marcellino, 2007; Lefebvre, 2008; Gomes, 2002) frente aos rumos tomados pela cidade. Historicamente os interesses são delegados aos representantes,

[...] aos especialistas, aos competentes. Cabe a eles, pois, consultarem-se entre si e se pronunciarem sobre tudo o que concerne o “habitat” funcionalizado. O *habitar* e o *habitante* retiram-se desse jogo. Eles deixam aos “decisores” o cuidado e a preocupação em decidir. A atividade refugia-se no cotidiano, no espaço petrificado, na “reificação” inicialmente suportada, depois aceita (LEFEBVRE, 2008, p. 168).

Neste contexto de letargia cidadã³ e de conflitos econômicos, políticos, culturais e sociais vividos de forma intensa nas grandes cidades brasileiras, emergem com certa evidência grupos politicamente organizados em prol de determinadas causas, sejam elas quais forem.

Um grupo pode constituir um conjunto de pessoas que se reúnem e têm um fim comum, que ordena as relações estabelecidas entre si. Segundo Coelho (1997, p.194) um grupo ainda pode ser descrito como

[...] um conjunto de pessoas que, em razão da história individual de cada uma, sentem de forma particular uma relação, fenômeno ou ação percebidos de modo diverso pelo conjunto mais amplo que integram. Esta concepção incorpora, para a caracterização do grupo, os aspectos intelectuais, afetivos e reativos [...] e não apenas os racionais, definidos pelo fim buscado.

Na cidade de Curitiba (PR), um grupo articulado que vem ganhando destaque e conseguindo realizar ações concretas em prol da causa a qual defendem é a Ciclolguaçu, Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu. A Ciclolguaçu, fundada em 2011, é uma organização sem fins lucrativos que visa “fomentar a cultura da bicicleta como meio de transporte em Curitiba e região metropolitana” (CICLOIGUAÇU, 2015). Este grupo tem nas questões da ciclomobilidade seu fim comum e vem

³ Contexto ainda predominante no cenário brasileiro, mas que vem sofrendo modificações nos últimos anos, haja vistas as diversas manifestações ocorridas no país no ano de 2013. A este respeito ver: MARICATO, E. (et al). **Cidades rebeldes**: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. 1 ed. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.

desempenhando um papel significativo ao realizar ações (educativas, culturais, políticas) e ao estabelecer diálogos com o poder público e demais instituições da sociedade civil em benefício do uso da bicicleta na cidade.

A cidade de Curitiba, nos últimos 4 a 5 anos, vem intensificando o desenvolvimento de políticas que promovem a utilização da bicicleta. No entanto, nem sempre as iniciativas trilham os melhores caminhos, pois muitas vezes são paliativas e não traduzem as reais necessidades dos usuários da “magrela” na cidade. De todo modo, verifica-se que existe um maior interesse em tematizar e desenvolver discussões acerca desta cultura e sobre como ela está inserida e vem se inserindo no espaço urbano.

A bicicleta, como qualquer outra invenção, é fruto de um longo processo e surge, nos moldes tais quais conhecemos hoje, na transição dos séculos XIX e XX. Constitui um modal que apresenta muitos benefícios (físicos, sociais, ambientais), mas que, diferentemente de outras cidades como Amsterdam, Barcelona, Copenhague, Paris, dentre outras, onde o uso da bicicleta é altamente incentivado, em terras brasileiras ainda possui uma expressividade tímida quando se pensa no contexto dos grandes centros urbanos e seus muitos automóveis. O relatório de Sistemas de Informações da Mobilidade Urbana, publicado pela Agência Nacional de Transportes Públicos (ANTP), apresenta números que evidenciam uma maior utilização dos carros em relação a bicicleta em cidades com mais de 1 milhão de habitantes (ANTP, 2012).

Mesmo não sendo amplamente utilizada nas grandes cidades do Brasil, a bicicleta vem se afirmando crescentemente, em uma busca incessante de (re)conquistar seu lugar na cidade, não somente no plano da mobilidade urbana, mas destacando-se igualmente enquanto possibilidade de atividade física e de lazer das pessoas. Desta forma, se estabelece como uma contracultura em relação ao automóvel e há tempos vem protagonizando ações de contestação⁴, corporificadas geralmente no âmbito do lazer. Acredita-se que é no contexto de um “trinômio” entre tempo, espaço e experiências de lazer, sendo estas concretas, reflexivas, emancipatórias e não alienadas, que muitos grupos engajados podem atuar de modo mais intenso.

⁴ Podemos citar as chamadas “Bicicletadas” no Brasil e as “*Critical Mass*” em outros países, principalmente europeus e americanos.

A criação de uma praça pública alusiva à causa da bicicleta em Curitiba, a Praça de Bolso do Ciclista (PBC), é o tema principal deste estudo, pois constitui um espaço de lazer no qual a cidade, a bicicleta e o cicloativismo são ícones principais de reflexão. É um espaço público de apenas 127m² de área, desta forma designado, “do ciclista”, pois foi idealizado por cicloativistas, grande parte integrantes da associação anteriormente citada, a Ciclolguaçu.

Procura-se, de modo geral, verificar as relações entre a cidade, no caso Curitiba, o espaço público, representado pela Praça de Bolso do Ciclista, as manifestações corporais, exemplificadas aqui pelo uso da bicicleta, e o modo como tais elementos se articulam no tempo/espaço de lazer, buscando o desenvolvimento de uma cidade mais humana. Esta pesquisa busca responder então à seguinte questão: qual a possível relação entre o processo de planejamento, construção e apropriação da Praça de Bolso do Ciclista (PBC), localizada em Curitiba/PR e as experiências de Lazer na cidade?

O objetivo geral do estudo consiste em elucidar os processos que envolveram a implementação da Praça de Bolso do Ciclista (PBC) em Curitiba/PR, buscando desvendar igualmente as formas de apropriação da praça e sua relação com as experiências no âmbito do Lazer. Como objetivos específicos aponta-se: (1) caracterizar o processo de planejamento e construção da Praça de Bolso do Ciclista em Curitiba; (2) verificar a relação entre poder público e sociedade civil no processo de implementação da PBC; (3) analisar as formas de apropriação da PBC por seus usuários, com o intuito de verificar quem dela se apropria, como o fazem, em quais momentos; (4) apontar os possíveis impactos da sua construção para a região do entorno, a partir das experiências de lazer na cidade, com enfoque nas práticas corporais.

1.1 JUSTIFICATIVA

Sendo integrante do Grupo de Estudos e Pesquisa em Lazer, Espaço e Cidade (GEPLEC), pesquisas acerca da cidade, seus espaços e equipamentos públicos de lazer, suas formas de apropriação e a relação com as mais diversas práticas corporais neles realizadas me sensibilizam. Como adepta e usuária da bicicleta, desde pequena vivencio momentos incríveis com a *bike*. Primeiro ela chegou como uma atividade de lazer, aprendendo a pedalar na rua em frente à

minha casa. Inicialmente com as rodinhas e depois, dando aquele salto qualitativo, me vi lá, pedalando livre, leve e solta! Hoje a bicicleta ainda constitui minha atividade favorita de lazer, mas uma outra dimensão do seu uso, enquanto meio de transporte, também foi incorporada ao meu cotidiano. Sendo assim, a criação de um espaço público de lazer cuja bandeira e foco principal é problematizar o uso da bicicleta na cidade despertou meu interesse enquanto pesquisadora.

O diferencial no aspecto social que justifica pesquisar a implementação da Praça de Bolso do Ciclista em Curitiba, é o trabalho comunitário que foi e vem sendo realizado. A praça foi construída por cidadãos voluntários, que dispuseram de seu tempo livre para sua construção e dinamização, em que representantes do poder público foram parceiros no processo. Esta ação suscita olhares para a atitude pontual, mas de destaque, de uma parcela da sociedade e novas possibilidades de gestão dos espaços de lazer da cidade por parte dos seus representantes. Esta pesquisa poderá contribuir elucidando os caminhos utilizados, gerando conhecimentos para que mais pessoas tenham a oportunidade de pôr em prática ações como esta. Além disso, o resultado deste trabalho poderá incentivar e oferecer elementos que subsidiem políticas públicas a este respeito e auxiliem no desenvolvimento de ações futuras relativas à concepção e (re)criação de espaços públicos de lazer na cidade de Curitiba.

Existem alguns estudos que abordam questões a respeito da infraestrutura e das formas de uso de espaços e equipamentos públicos de lazer na cidade de Curitiba. Felipe Sobczynski Gonçalves (2007) com a dissertação “Espaços e equipamentos no âmbito do lazer e esporte na Vila Nossa Senhora da Luz” buscou desvendar o contexto público de esporte e lazer de uma região da Cidade Industrial de Curitiba, concluindo que a apropriação está diretamente ligada com os espaços e equipamentos do local, mas também pelas relações significativas estabelecidas a partir das vivências nestes espaços.

Luize Moro (2012) no trabalho “Conhecendo os espaços públicos de lazer destinado as brincadeiras infantis” realizou um diagnóstico dos modelos de espaços e brinquedos dos parques infantis existentes em parques públicos da cidade de Curitiba e sua influência nas práticas lúdicas das crianças, percebendo que muitos apresentaram obstáculos referentes à organização e infraestrutura dos parques infantis e seus brinquedos e que, mesmo diante deste panorama, as crianças brincarão, o que não justifica ou minimiza a necessidade de melhorias dos mesmos,

para qualificar mais as brincadeiras, dando ainda acesso a mais crianças, como crianças com deficiência e de regiões mais afastadas do centro da cidade.

A dissertação “Diálogos entre oferta e demanda: uma análise da relação entre poder público e as associações de moradores/usuários e amigos de parque e bosques da cidade de Curitiba” (2007), de Rodrigo de França, é o trabalho que mais se aproxima, pois o autor busca investigar a relação entre a oferta e a demanda nos parques da cidade de Curitiba, abordando a questão do ativismo social. Ele conclui que os parques que possuem associações de moradores ou alguma organização comunitária ativa em prol do espaço conseguem mais melhorias e benefícios, apresentando-se mais estruturados, minimizando as distâncias entre poder público e a população.

Também artigos como “A cidade de Curitiba e seus espaços públicos centrais de Lazer” (Rechia; Vieira; Tschöke, 2013); “Os espaços de lazer de Curitiba: entre o colorido do centro e o preto e branco da periferia” (Rechia; Tschöke; Vieira, 2012); “Lazer e Cidade: em Foco a Praça do Gaúcho em Curitiba” (Rechia; Friedrichsen; Tschöke, 2011), dentre outros, tematizam o lazer e os espaços nos quais pode ele ser vivenciado.

Tendo como base esta produção científica, este estudo pretende contribuir no sentido de analisar também o processo inicial de implementação de um espaço público (como foi pensado e construído), observando de que modo aconteceu a parceria entre sociedade e poder público, em uma experiência de coparticipação na elaboração e gestão de um espaço público de lazer, e como as pessoas se apropriam deste local. É um momento privilegiado no âmbito acadêmico para análise do início do processo de apropriação de um espaço público, recém construído.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 A CIDADE E O ESPAÇO PÚBLICO

As dimensões de concepção, planejamento, organização, construção e apropriação do espaço decorrem e transformam-se a partir das relações econômicas, políticas e sociais estabelecidas, levando em consideração um dado momento histórico. Também são reflexo das necessidades específicas de determinadas sociedades, inseridas em uma estrutura social característica. Diante disso, verifica-se uma abrangência de possibilidades e contextos que permitem pensar a cidade e seus espaços.

Para o geógrafo brasileiro Milton Santos (2012, p.147)

Antes, a sociedade se instalava sobre lugares naturais, pouco modificados pelo homem, hoje, os eventos naturais se dão em lugares cada vez mais artificiais, que alteram o valor, a significação dos acontecimentos naturais.

A interação natureza-homem, por meio da ação de ambos, mas principalmente do elemento humano da interação, vem modificando as formas de compreender e vivenciar tanto o espaço considerado artificial quanto a própria natureza. A cidade⁵, enquanto fruto de uma produção histórica idealizada pelo homem e componente do espaço, é uma “natureza fabricada” que vem abrigando crescentemente a “natureza natural”, e não mais o oposto, como se verificava nos primórdios do seu surgimento.

Santos (2012, p.63) afirma que “o espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações”, ou seja, se estabelece uma interação:

De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes (SANTOS, 2012, p.63).

⁵ Existem várias teorias a respeito da cidade e suas concepções. Bárbara Freitag, em *Teorias da Cidade* (2012), reúne diversos autores e obras que tratam a questão urbana e o fenômeno das cidades, nos seus diferentes contextos, culturas e tradições filosóficas e sociológicas. Ela os agrupa em diferentes “escolas” e assim os distribui, pois pressupõe que possuam “afinidades de pensamento que possam ser expressas em uma teoria mais ou menos coerente e convergente [...]” (FREITAG, 2012, p. 12).

Partindo de um olhar geográfico, os objetos caracterizam os produtos de uma elaboração social, “tudo o que existe na superfície da Terra, toda herança da história natural e todo resultado da ação humana que se objetivou” (SANTOS, 2012, p. 72).

Já o conceito de ação

[...] é o próprio do homem. [...] As ações humanas não se restringem aos indivíduos, incluindo, também, as empresas, as instituições. [...] As ações resultam de necessidades, naturais ou criadas. Essas necessidades: materiais, imateriais, econômicas, sociais, culturais, morais, afetivas, é que conduzem os homens a agir e levam a funções. Essas funções, de uma forma ou de outra, vão desembocar nos objetos (SANTOS, 2012, p.82).

Seguindo neste entendimento, Santos (2012) afirma que os objetos não agem, mas podem nascer predestinados à determinados tipos de ações, que, por sua vez, definem este objeto e lhe dão um sentido. Assim, o sistema de objetos e o sistema de ações se complementam, um dinamiza e é dinamizado pelo outro.

Nesta compreensão de que o sujeito (representado por diversos atores) a partir das suas ações e interações influencia o espaço com seus objetos e vice-versa, temos o papel da cidade, local privilegiado onde estas relações se concretizam.

Borja (2000, p. 24, grifo nosso) entende a cidade

[...] como el producto físico, político y cultural complejo, europeo y mediterráneo también americano y asiático, que hemos caracterizado en nuestra cultura, en nuestro imaginario y en nuestros valores como concentración de población y de actividades, mezcla social y funcional, capacidad de autogobierno y ámbito de identificación simbólica y de participación cívica. Ciudad como lugar de encuentro, de intercambio, ciudad como cultura y comercio. Ciudad de lugares **y no únicamente un espacio de flujos.**

Na contemporaneidade a compreensão de cidade enquanto via de fluxos é a que vem protagonizando, “São fluxos de mercadorias, pessoas e capital em ritmo cada vez mais acelerado, rompendo barreiras, subjugando territórios” (ROLNIK, 2004, p.9). As noções de espaço-tempo foram modificadas em função da evolução da indústria, das tecnologias, das comunicações, da informação.

As pessoas que habitam a cidade vêm gradativamente migrando dos espaços abertos, públicos, e buscam refúgio em locais fechados e homogêneos, como a casa, o shopping, centros comerciais e instituições, pois estes proporcionam maior sensação de segurança. No entanto, esta atitude acaba gerando um efeito rebote

sobre o espaço público. Tonucci (1996, p.32) já dizia que “[...] encerrarse en la casa, significa abandonar a la ciudad. Y la ciudad abandonada se hace todavía más peligrosa, agresiva, inhumana”.

Innerarity (2010, p.8) afirma que o espaço público,

[...] essa esfera de deliberação em que se articula o comum e onde são tratadas as diferenças – não constitui uma realidade dada, mas é, ao invés, uma construção laboriosa, frágil e variável que exige um contínuo trabalho de representação e argumentação e cujo principais inimigos são a imediatez de uma política estratégica e a imediatez dos espaços globais abstratos (INNERARITY, 2010, p.9).

O espaço público então, mais que apenas um local que evidencia as diferenças, é espaço que configura a vontade e opinião coletivas. No entanto, este espaço, do público, em função de muitos males da sociedade moderna, sofre uma desilusão por parte da sociedade. Harvey (2013, p.32) afirma que

[...] A governança substituiu o governo; os direitos e as liberdades têm prioridade sobre a democracia; a lei e as parcerias público-privadas, feitas sem transparência, substituíram as instituições democráticas; a anarquia do mercado e do empreendedorismo competitivo substituíram as capacidades deliberativas baseadas em solidariedades sociais.

Estes fatores vêm fazendo com que haja uma diminuição da força da ação coletiva e aumentando o desencanto pela política. Sugere-se uma relação entre a privatização do mundo comum e o empobrecimento do espaço público (INNERARITY, 2010).

No entanto,

a renovação do espaço público poderia tornar operativa uma cultura política aberta ao longo prazo, uma formulação da responsabilidade concordante com a complexidade das nossas sociedades e uma *práxis* democrática capaz de construir o comum – do autogoverno local aos espaços da globalização – a partir das diferenças (INNERARITY, 2010, p.9).

Borja (2000) afirma que uma das soluções tomadas com o intuito de “salvar” ou recuperar o espaço público degradado é a tendência de transformá-lo em um elemento especializado, um equipamento a mais da cidade. Espaços específicos para as brincadeiras das crianças, espaços específicos para cachorros, espaços monumentais, que são iniciativas interessantes, contudo, limitadas, por ainda não romperem com a lógica da segregação e da monovalência dos espaços, entre outros.

Em contrapartida, a autora Jane Jacobs (2000, p.157) defende os usos principais e combinados das cidades, que

[...] referem-se à combinação de diferentes dinâmicas urbanas, as quais incluem diversidade de usos gerados a partir do comércio, atrativos culturais, moradia, atendendo de preferência mais de duas funções, garantindo um número grande de pessoas na rua e em horários diferentes.

Com esta ideia, a autora enfatiza a diversidade não só de usos, mas também, e a partir deles, da interação de pessoas de diferentes níveis socioeconômicos, faixas etárias, culturas e crenças na cidade. Pessoas diferentes, circulando em horários diferentes e realizando ações distintas, promovem certa integração entre os habitantes da cidade, fator que é essencial para o desenvolvimento de um outro aspecto proposto pela autora sobre a dinâmica nas cidades: os “olhos atentos”.

Os olhos atentos referem-se à vigilância natural que a presença de pessoas nas ruas (sejam elas passantes, donos de lojas, pessoas que prestam serviços, moradores), vendo e sendo vistas, pode gerar. Desta forma, a observação coletiva aumenta a segurança das pessoas e dos locais por onde transitam, pois não há espaços vazios que tendem a gerar uma insegurança. Ou seja, as pessoas marcando presença nas ruas é o que as tornam seguras. E aqui conserva-se a ambiguidade da frase: as pessoas nas ruas tornam as próprias ruas mais seguras e as pessoas se sentem igualmente mais seguras pelas presenças de outros também nas ruas. Não se faz necessária a ação única de uma segurança policial, punitiva e/ou ameaçadora regulando o espaço público (embora, em casos específicos, seja preciso recorrer a este tipo de segurança para a manutenção da ordem pública), mas se as pessoas estivessem motivadas a deixar o isolamento e ocupar de forma mais qualitativa a cidade, entendendo-a como de fato sua, muitos problemas de insegurança e aversão ao espaço público poderiam ser reduzidos ou evitados.

Gehl (2015, p.28) corrobora ao dizer que

É interessante perceber como as estratégias de prevenção ao crime enfatizam o reforço dos espaços comuns para que o encontro entre vários grupos sociais seja parte da vida cotidiana. Pode-se pensar em proximidade, confiança e consideração mútua como estando em direta oposição a muros, portões e maior presença policial nas ruas.

O espaço de materialização desta diversidade de usos principais e combinados proposta é o espaço público, suas ruas e calçadas, locais onde a vida

pública acontece e onde as pessoas podem se encontrar e se relacionar, por isso Jacobs atribui grande importância a estes espaços, afirmando que devem ser o mais estruturado possível. Ela também reitera a situação que vários autores criticam, a das cidades concebidas para os carros e não para pessoas, que se tornam monótonas, sem vida.

Este “encontro” entre as pessoas no espaço público nem sempre é pacífico ou mesmo agradável, podendo ser passível de tensões e estranhamentos. No entanto, ele existe e é considerado necessário para uma compreensão acerca da cidade na qual se vive.

Para Rechia (2003, p.11)

os espaços públicos se originam da necessidade de contato, comunicação, organização e troca entre as pessoas, a partir deles se estabelece o estreito vínculo entre participação ativa e vida na cidade. Portanto, considero que essa forma de ambiente é o próprio pulsar da vida urbana.

Como visto, Milton Santos (2012) sugere o espaço como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações. Ou seja, no espaço existem as coisas materiais, naturais ou produtos de um trabalho, concomitante às ações, comportamentos orientados para atingir fins ou objetivos, que resultam de necessidades, naturais ou criadas. Estes sistemas, embora apresentem características próprias, não funcionam isoladamente e sim de forma complementar, ou mesmo indissociável, interagem, transformando-se mutuamente.

Embora existam locais cuja função seja promover o vislumbre espacial, o espaço pelo espaço, apenas com seus objetos inanimados, se enriquece e talvez se torne mais interessante quando avivado pelas pessoas. O “estar com pessoas” oferece abundantes variações sensoriais, além de que as pessoas são imprevisíveis, são únicas, não há momentos iguais quando se circula entre as pessoas, as situações e estímulos são ilimitados, gerando uma riqueza de experiências (Gehl, 2006), sejam estas agradáveis ou permeadas por tensões.

Rechia (2003) afirma que o contexto urbano conflituoso tem uma riqueza, que é sua própria superação:

Alguns sujeitos que vivem nas grandes cidades criam uma sutil "resistência" aos modelos econômicos impostos, em busca de novos valores éticos que orientem de forma diferenciada a relação do sujeito consigo mesmo, com o outro, com a natureza e com a cidade. Vislumbra-se, portanto, um novo tipo

de relação entre espaço-tempo, cidade-cidadão, como resposta a esse processo, o qual pode produzir um novo modo de vida, de ver e de perceber a cidade (RECHIA, 2003, p.14-15).

A gama de experiências vivenciadas no espaço público constitui uma possibilidade de buscar estes novos valores, cuja necessidade emerge a partir principalmente de contextos de crise.

Para Rechia (2003, p. 48), em uma perspectiva humana e social de cidade, considerando além da dimensão física-espacial, a cidade é

[...] um repositório de sentidos e, em seus territórios, os sujeitos vivem cotidianamente estratégias de negociação de realidade, de opções de consumo, de escolhas e de interação. É também território tanto construído quanto simbólico, que condiciona múltiplas experiências pessoais e coletivas, sendo campo de forças que não cessa de inquietar e confortar. Assim, a cidade é uma inesgotável fonte de inquietação e de prazeres que pode revelar diversos traços de uma comunidade por meio da produção social do ambiente urbano.

Colocar o espaço público em questionamento, já é dar início ao que Lefebvre (2008) chama de revolução urbana, a qual

[...] designaremos o conjunto das transformações que a sociedade contemporânea atravessa para passar do período em que predominam as questões de crescimento e industrialização (modelo, planificação, programação) ao período no qual **a problemática urbana prevalecerá decisivamente, em que a busca das soluções e das modalidades próprias à sociedade urbana passará ao primeiro plano** (p.16/17, grifo nosso).

A problemática do desenvolvimento e planejamento urbano é cada vez mais discutida, em seus diversos âmbitos e dimensões. Micro revoluções são realizadas a cada dia em favor da cidade, por iniciativa de diversos movimentos.

2.2 AS BRECHAS DA CIDADE: EM FOCO OS PEQUENOS ESPAÇOS URBANOS E A “VIDA ENTRE EDIFÍCIOS”

O processo acelerado de urbanização, o adensamento das cidades, a crescente especulação imobiliária, constituem alguns elementos que vem contribuindo para o desenvolvimento de uma nova tipologia paisagística ao sistema de espaços livres públicos das cidades (NOAH, 2014). Inseridos neste sistema, os

pequenos espaços urbanos vazios, cada vez mais presentes, vêm emergindo enquanto brechas da cidade com potencial para ampliar as possibilidades de convivência entre as pessoas e estimular a apropriação do meio urbano.

No cenário brasileiro, essa tipologia vem ganhando visibilidade especialmente nos grandes centros urbanos contemporâneos, que apresentam um “panorama de malha urbana já consolidada” (NOAH, 2014, p. 44). Assim, em virtude da necessidade de mais espaços de convívio, descanso ou mesmo de áreas verdes, principalmente nas regiões mais densas das cidades, os pequenos espaços urbanos vazios vêm contribuindo na tentativa de suprir estas demandas. Também vêm sendo considerados alternativas interessantes por se tratarem de intervenções feitas em pequena escala, não exigindo grandes investimentos econômicos/urbanísticos (NOAH, 2014).

A criação destes pequenos espaços nas áreas de grande concentração (de pessoas e construções) das cidades, é uma prática comum principalmente em cidades americanas, que denominam estes locais *pocket parks* ou *vest-pocket parks*, traduzidos literalmente como espaços “de bolso” no âmbito brasileiro. Na década de 60, a densa área construída na região de Manhattan, em Nova Iorque, juntamente com a necessidade da criação de espaços livres públicos na cidade, com vistas à melhoria da qualidade de vida da população, gerou discussões em torno da criação de áreas dedicadas aos trabalhadores e lojistas da região, que as utilizariam em seus intervalos de trabalho (PAGNOCELLI, 2012).

Segundo Noah (2014) o conceito e aplicação de *pocket park*

Nasceram através da criação da “Park Association of New York City”, organização pensada para apoiar a criação desses pequenos parques em lotes privados; políticos importantes da época participaram deste movimento, com destaque para Thomas Hoving, por ser o comissário da Divisão de Parques de Nova York em 1966. Incentivaram muito a criação dos POPS, Privately Open Public Spaces (espaços livres públicos de propriedade privada), evoluindo posteriormente aos *pocket parks*. Resultante deste processo, em 1965 foi criado o primeiro *pocket park*, chamado Rev. Linnette c. Williamson Memorial Park, pequeno jardim público em um local de extrema necessidade de uma área verde (NOAH, 2014, p.45).

Foi em 1967 que William Paley, fundador e presidente da rádio CBS - *Columbia Broadcasting System* -, dá o pontapé inicial de maior relevância ao criar o *Paley Park*, em homenagem a seu pai (Pagnocelli, 2012). É um local de aproximadamente 390,19m², ligeiramente elevado do nível da rua e cujo acesso se

dá por um conjunto de quatro degraus centrais ou duas rampas laterais com corrimão. É composto por mesas e cadeiras móveis e apresenta um elevador de concreto contínuo nas paredes laterais (outra possibilidade para os usuários se sentarem), uma cascata contempla a parede ao fundo e a jardinagem é composta por flores plantadas em vasos, árvores distribuídas pelo local e folhagens revestindo as paredes laterais, o parque também possui locais para alimentação (PPS, 2015). Construído a partir de entidade privada, o *Paley Park* é um espaço de uso público e gratuito, no entanto, não é permitido acesso ao local no período noturno, quando seus portões são fechados. Segundo Noah (2014) o local foi adotado pela população do entorno e incorporado à rotina, pois nele os usuários podem momentaneamente encontrar uma outra ambiência, possibilitando o esquecimento temporário da agitação que envolve o centro de Manhattan, a partir de um local com microclima convidativo.

Blake (2006) afirma que os *pocket parks* são caracterizados por serem espaços urbanos abertos com uma escala pequena de área. Apresentam dimensões normalmente variáveis, dependendo do espaço disponível, das demandas da região do entorno e do entendimento de cada cidade a respeito das características desta tipologia, uma vez que não existe uma padronização ou metragem universal que designe um espaço como *pocket park* ou “de bolso”.

De acordo com Noah (2014, p. 52)

Enquanto na Cidade do México, um *pocket park* pode ser de 100 a 400m² (SEDUVI, 2013), em Los Angeles a dimensão média de um *pocket park*, no “50 Parks Initiative” pode chegar a 1 acre (4.000m²); Copenhague também superdimensiona um *pocket park*, limitando-o a até 5.000m² (DAC, 2014). Nos Estados Unidos de maneira geral, a dimensão é analisada de acordo com o número de lotes ocupados, preenchendo de 1 a 4 lotes residenciais (KRONKOSKY CHARITABLE FOUNDATION, 2014).

Mesmo com as especificidades das cidades que idealizam e implantam os *pocket parks*, duas propriedades gerais para a caracterização deste tipo de espaço parecem ser relevantes: a questão da pequena dimensão física do local e o aproveitamento de áreas subutilizadas, a partir da transformação de remanescentes urbanos abandonados, comumente situados em áreas densas das cidades (NOAH, 2014).

Noah (2014, p.53-54) afirma que Nova Iorque caracteriza alguns elementos básicos para designar *pocket parks*:

[...] um *pocket park* terá a presença de vegetação, equipamentos para sentar, iluminação e sinalização (POCKET PARKS OF NY, 2011). Dos equipamentos “extras”, destaca-se o elemento da água (presente no Paley Park), mesas, playgrounds e alimentação (quiosques, foodtrucks, etc) (BLAKE, 2014). Apesar das variações, os elementos mais importantes são os que fornecem a possibilidade do estar, como as cadeiras, bancos e até mesas (NOAH, 2014, p.53-54).

Maryman (2006, *apud* Pagnocelli, 2012, p.26) afirma que os *pocket parks*

[...] são pequenos espaços livres, de caráter público, mas localizados inteiramente ou em porções em lotes privados. Suas dimensões variam bastante, entre 300m² e 3.000m², mas sempre estando dentro de quadras densas, tanto no miolo delas como em suas esquinas, em terrenos ora regulares, ora irregulares, vazios ou substituindo construções abandonadas. Segue funções que tenham relação com o contexto onde fora inserido, porém constantemente relacionadas com lazer, descanso, recreação de adultos e crianças, desenvolvimento cultural, convivência e contemplação.

Refletindo a respeito da definição de Maryman, quando compreende que os *pocket parks* estão localizados inteiramente ou em porções em terrenos privados, identifica-se uma restrição ou limitação, pelo fato de não abranger os terrenos de domínio público espalhados pelos diversos países que contemplam *pocket parks*, como é o caso da Praça de Bolso do Ciclista em Curitiba-PR, a qual será analisada de modo mais aprofundado adiante. O fato de o *pocket park* estar localizado em terrenos públicos ou particulares é uma variável importante a ser analisada, pois tende a influenciar tanto fases de projeto e construção como as formas de apropriação destes locais. Por exemplo, quando situados em locais privados são normalmente geridos por empresas ou instituições, tendem a ser cercados por portões e apresentam horário de abertura e fechamento (NOAH, 2014), o que restringe a utilização dos usuários.

Ao “servir” a uma população do entorno, os diferentes *pocket parks* apresentam especificidades quanto as suas funções. Em algumas cidades, como Copenhague, o objetivo principal para a implantação destes locais é preservar, destacar ou criar áreas verdes na cidade, preferencialmente, atrelados à projetos de arte (NOAH, 2014). Além da garantia de uma beleza verde, no sentido da conservação de um espaço natural em meio aos blocos de concreto dos edifícios, em muitos casos os *pocket parks* tornam-se espaços destinados ao descanso e à

permanência, com o intuito de relaxar em um interstício de tempo no trabalho ou como ponto de parada estratégico durante um trajeto.

Dentre outras funções podem estar “pequenos espaços para eventos, áreas de brincadeiras para crianças, espaços para relaxar ou encontrar amigos, permanecer em intervalos de almoço, etc” (BLAKE, 2006, p.1) podendo ser considerados um refúgio da agitação da vida circundante no ambiente urbano.

Pagnocelli (2012, p.21-23, grifo nosso) afirma que

Em muitos locais dos Estados Unidos a tipologia se tornou um programa de governo. [...] Seu foco está em toda e qualquer área que tenha potencial para a ocorrência de atos ilegais, utilizando o *pocket park* como uma **ferramenta de revitalização e preservação**. [...] Na Europa, esses parques têm surgido com maior frequência apenas nos últimos anos, devido a uma preocupação crescente com um desenho urbano que **minimize impactos ambientais**. [...] Outras aplicações podem ser encontradas nas cidade medievais europeias, onde porções mais antigas sofrem com a degradação pela falta de valorização e uso. Nesses casos o *pocket park* tem funcionado como uma **acupuntura urbana**, uma intervenção pontual que gera um efeito irradiador de vitalidade. [...] No oriente, [...] os parques surgem nos anos 80, como uma forma não apenas de lazer, mas também como uma **medida mitigatória contra desastres ambientais**.

Blake (2006) afirma que muitos parques e praças de bolso podem ser resultado de um esforço comunitário, de entidades privadas ou ainda de associações reivindicando estas áreas em favor da vizinhança local. Podem ser igualmente fruto de “parceria público privada, através de instituições, associações vicinais, empresas – assumindo a responsabilidade de gestão e manutenção, e por vezes até de projeto e execução” (NOAH, 2014, p.45). Além disso, esta tipologia de espaço livre público em alguns países já compõe o quadro das políticas públicas referentes a questões urbanísticas das cidades. A Cidade do México, por exemplo, possui uma metodologia de implementação destes locais e as intervenções ocorrem dentro de política específica. Uma cartilha que contém diretrizes de projeto e construção dos “*Parques Públicos de Bolsillo*”, detalha elementos como delimitação física, mobiliário necessário, superfícies, vegetação, acessibilidade, estimativa de custos, dentre outros (NOAH, 2014).

De um modo geral, compreende-se os *pocket parks* como pequenas áreas estruturadas, em terrenos privados ou públicos (remanescentes urbanos abandonados), localizadas geralmente em regiões densas das cidades. São resultado de iniciativas de diversas ordens - associativistas, particulares,

governamentais, comunitárias - e apresentam objetivos variados, comumente conectados com as características do entorno e do contexto onde estão implantadas, mas que têm como funções básicas a promoção da melhoria da qualidade de vida da população que deles irá usufruir e a promoção do convívio social, com o intuito de resgatar a qualidade da paisagem humana na cidade.

Percebe-se que cidades de diversas regiões do mundo vem compreendendo o potencial que os pequenos espaços livres entre edifícios podem oferecer, cada qual os modificando e utilizando de acordo com suas necessidades específicas. Dessa forma, esses espaços pequenos, vazios ou esquecidos, localizados entre edifícios, por exemplo, e que não apresentam o valor de troca preconizado no espaço atual das cidades (sendo improdutivos financeiramente), podem ganhar vida ao tornarem-se espaços urbanos que potencializam vivências, em sua maioria, de lazer.

A respeito do planejamento urbano, Gehl afirma que

Em geral, as prioridades são assim elencadas: em primeiro lugar, os grandes contornos da cidade, então os edifícios e, por último, os espaços entre eles. No entanto, a experiência de décadas de planejamento urbano mostra que esse método não funciona para a paisagem humana e para convidar as pessoas à cidade. [...] Infelizmente, na maioria das cidades e empreendimentos, a conclusão é que a dimensão humana está, lamentavelmente, perdendo terreno (GEHL, 2015, p.196)

Gehl (2015, p.198) propõe que “em vez da sequência que prioriza os edifícios, depois os espaços e depois (talvez) um pouco a vida, o trabalho com a dimensão humana requer que a vida e os espaços sejam considerados antes das edificações”.

Assim, o autor sugere uma inversão no olhar, de uma cidade vista e pensada de cima e à distância, para uma cidade que considere “Vida, espaço, edifícios – nessa ordem, por favor” (GEHL, 2015, p.198), na busca de resgatar a dimensão e a qualidade da paisagem humana na cidade.

E o curioso é que, para o autor, esse “novo” ordenamento de prioridades no planejamento, na realidade, não é uma novidade. A ordem vida-espaço-edificações foi sendo percebida ao longo da história urbana, nas cidades medievais, nos tempos Renascentista, Barroco, dentro outros, tendo sido no período modernista, quando edifícios se tornaram centralidade no planejamento, que a dimensão humana

acabou sendo mais fortemente negligenciada, período este que predominou por cerca de sessenta-setenta anos (GEHL, 2015).

A implementação destes pequenos espaços urbanos, pode se constituir uma forma de fazer insurgir a vida no espaço público, no contexto das áreas densas onde as edificações já estão consolidadas.

Gehl (2006, p. 22) afirma que existe uma vida entre edifícios e que esta

[...] no se limita a la circulación peatonal o las atividade recreativas o sociales. La vida entre los edificios abarca todo el espectro de las actividades, que se combinan para hacer que los espacios comunitarios de las ciudades y las zonas residenciales sean significativos e atractivos.

O autor (Gehl, 2006; 2015) divide as atividades exteriores nestes espaços públicos em três categorias: (1) *atividades necessárias*, que precisam ser realizadas sob qualquer condição exterior, mais ou menos obrigatórias – ir ao trabalho, sair para fazer compras, esperar o ônibus ou outras pessoas, etc; (2) *atividades opcionais*, realizadas sob condições mais favoráveis, tempo e lugar mais convidativos e o desejo pessoal de realizá-las – caminhar em um calçadão, sentar-se para apreciar a vista; ou (3) *atividades sociais*, que dependem da presença de outras pessoas no espaço público, contatos entre as pessoas, podendo ser mais passivos (ver e ouvir – pano de fundo para outras formas de contato) ou mais ativos (cumprimentos, conversas, jovens que se encontram no espaço público, etc), geralmente resultantes da conexão com as outras duas categorias, sendo mais completas ou superficiais.

Quando ele afirma que a vida entre edifícios abarca este espectro de atividades no contexto do espaço público, pode-se entender que existe um entrecruzamento de atividades funcionais, recreativas e sociais (Gehl, 2006), as quais, em conjunto, dinamizam o espaço público.

O contato com aquele que está próximo pode ser promovido pela presença de *pocket parks* em quadras densas e este contato,

Además de transmitir información sobre el mundo social externo, la oportunidad de ver y oír a otras personas también puede proporcionar ideas e inspiración para actuar. [...] **oportunidad particularmente animada y atractiva de recibir estímulos** (GEHL, 2006, p.29, grifo nosso).

Noah (2014, p. 63-64) afirma que, quando convidativo e atraente, fisicamente e simbolicamente, “o ambiente se torna um lugar e um catalisador de encontros, seja passivamente, adquirindo a noção do outro, através da visão, seja ativamente, criando novos laços sociais, novas relações”.

Compreendendo este estímulo à informação sobre o entorno social gerado pela permanência em um espaço de convivência e a partir do qual “estabelecemos uma relação de confiança com o mundo que nos cerca” (GEHL, 2006, p.29), e a inspiração para atuar advinda da experiência de estar em contato (este de diversas intensidades) com outras pessoas, que a PBC surge enquanto um espaço significativo de vida entre edifícios.

Esta relação de confiança e apreensão do espaço, através do olhar ou do conviver, influencia o chamado processo de “apropriação”. Cavalcante e Elias (2011, p.63) afirmam que “apropriação é um processo psicossocial central na interação do sujeito com seu entorno por meio do qual o ser humano se projeta no espaço e o transforma em um prolongamento de sua pessoa, criando *um lugar seu*”.

Ainda de acordo com Cavalcante e Elias (2011) a apropriação pode acontecer a partir da esfera da ação/transformação do espaço, mas também a partir de uma identificação simbólica com o mesmo. A primeira, segundo as autoras, consiste em comportamento explícitos (demarcação, ocupação territorial, atitudes de reivindicação, delimitação e defesa). A segunda, está relacionada a processos simbólicos, afetivos, interativos, que configuram ao espaço reconhecimento, significação, para um sujeito ou grupo social. Mesmo por vezes com predomínio de um sobre outro, estes processos são complementares.

Para as autoras, “a apropriação constituiu um dos processos fundamentais da relação pessoa-ambiente e da formação de *lugares*, que são a marca da natureza humana no espaço” (CAVALCANTE E ELIAS, 2011, p. 68).

Cavalcanti e Elias (2011) afirmam que quando se pensa no espaço público, na maioria das vezes a apropriação acontece pelos processos de identificação simbólica com o mesmo. No caso da PBC, como veremos adiante, este processo acontece, porém, mesmo se tratando de um espaço público, a esfera da ação/transformação constituiu uma fase evidente.

2.3 DAS QUATRO RODAS PARA DUAS - A BICICLETA EM BUSCA DO SEU LUGAR NA CIDADE

No que diz respeito à mobilidade urbana, Lefebvre, ainda no século XX, dizia que “aproxima-se o dia em que será preciso limitar os direitos e poderes do automóvel, não sem dificuldades e restrições” (2008, p. 27). Em virtude das diversas iniciativas que vêm circundando cidades de várias partes do mundo, pode-se dizer que pedala-se neste caminho.

A supremacia do automóvel sobre a bicicleta na cidade contemporânea surge, de forma generalizada, pela via da centralização do desenvolvimento industrial, a partir do incentivo às montadoras automobilísticas. O aumento na quantidade de carros exigiu que o planejamento espacial urbano e as políticas públicas das cidades estivessem de acordo com esta demanda crescente. A cultura do automóvel se estabelece então de forma bem consistente.

No caso da cidade de Curitiba, dentre as inúmeras notícias veiculadas pelos meios de comunicação em massa, algumas exemplificam estas constatações: “*Proporção entre carro e habitante em Curitiba é a quarta maior do país*” (DIONÍSIO, 2012); “*Curitiba é a capital com mais carros por pessoa – veja ranking*” (PRATES, 2014); “*Aumento da frota particular é problema de saúde e meio ambiente*” (PMCa, 2015).

Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) mostram que no ano de 2012 a cidade ocupava o quarto lugar do país na proporção entre pessoas e automotores. Em 2014, apenas dois anos depois, a cidade torna-se a capital nacional com maior número de carros por habitante.

A tabela 1 mostra os números da cidade de Curitiba no que se refere à frota de veículos contabilizados. Os destaques em vermelho indicam os três tipos de veículos mais utilizados.

Tabela 1 - Frota de veículo em Curitiba (Setembro/2015)

| UF | PR |
|--------------------|----------------|
| MUNICIPIO | CURITIBA |
| TOTAL | 1510383 |
| AUTOMOVEL | 1051112 |
| BONDE | 0 |
| CAMINHAO | 40209 |
| CAMINHAO TRATOR | 10704 |
| CAMINHONETE | 105677 |
| CAMIONETA | 72277 |
| CHASSI PLATAF | 29 |
| CICLOMOTOR | 870 |
| MICRO-ONIBUS | 4225 |
| MOTOCICLETA | 133874 |
| MOTONETA | 24660 |
| ONIBUS | 7309 |
| QUADRICICLO | 11 |
| REBOQUE | 23991 |
| SEMI-REBOQUE | 16448 |
| SIDE-CAR | 37 |
| OUTROS | 339 |
| TRATOR ESTEI | 4 |
| TRATOR RODAS | 451 |
| TRICICLO | 263 |
| UTILITARIO | 17893 |

Fonte: Denatran, 2015.

Como é possível observar, o automóvel representa a maior parte da frota da cidade. Com uma estimativa do IBGE para a população de Curitiba em 2015 sendo de 1.879.355 pessoas, ao estabelecermos a proporção pessoa-automóvel, é possível observar que haja, aproximadamente, 1,78 habitantes por veículo.

Os dados mostram que a cultura do automóvel impera na cidade, mas o que se verifica também é que a mesma vem apresentando sinais de esgotamento, em função das já citadas consequências provocadas pelo excesso de carros nas ruas dos grandes centros urbanos (congestionamentos, poluição, acidentes, insustentabilidade, etc).

Em contrapartida, a busca por alternativas em relação à mobilidade também emerge no contexto midiático: “*Futuro do transporte urbano está na integração de diversos modais*” (PMCb, 2015); “*Ippuc implanta vaga para estimular compartilhamento de carros*” (PMCc, 2015); “*Lei da Bicicleta é sancionada em Curitiba (PR)*” (PUZZI, 2015).

O uso da bicicleta como uma das possíveis alternativas vem aparecendo com insistência nos discursos. Porém,

[...] em muitas cidades, a circulação de bicicletas continua a não ser muito mais do que conversa de políticos, e a infraestrutura ciclística consiste, em geral, de trechos de vias desconectadas aqui e ali, em vez de ser objeto de uma abordagem genuína, honesta e útil. O convite para pedalar está longe de ser convincente. Em geral, nessas cidades, somente 1 a 2% das viagens diárias para a cidade são feitas em bicicletas, e esse tráfego é dominado por jovens atléticos em *bikes* de corrida (GEHL, 2015, p.182).

As justificativas para esta lacuna ainda poderiam estar relacionadas à argumentos tais como topografia ou clima de algumas cidades, elementos que poderiam limitar ou não tornar o tráfego de bicicletas uma opção. Mas, para Gehl, retornando à ideia inicial da priorização do automóvel em relação às demais formas de mobilidade,

O fato é que um bom número de cidades de todo o mundo tem estrutura, terreno e clima adequados para andar de bicicleta. Ao longo dos anos, muitas dessas cidades adotaram políticas de circulação que priorizam o tráfego de automóveis e fizeram com que andar de bicicleta fosse perigoso ou totalmente impossível (GEHL, 2015, p.182).

Em relação aos países emergentes, como é o caso do Brasil,

[...] o uso de bicicletas tem um papel importante no tráfego geral [...]. Entretanto, o tráfego de bicicletas, em geral, se dá em condições ruins e perigosas. As pessoas usam a bicicleta por necessidade e, muitas vezes, a mobilidade individual é essencial para chegar ao trabalho e ganhar a vida (GEHL, 2015, p.190).

Desta forma, muitas dificuldades são enfrentadas pelas pessoas que optam ou necessitam utilizar a bicicleta em seu cotidiano: ciclovias e ciclofaixas mal planejadas - insuficientes ou deterioradas -, violência no trânsito, poluição direta, insegurança, falta de espaço físico e moral/simbólico para compartilhar as ruas com automóveis, educação viária deficitária para ambas as partes - ciclistas e motoristas -, dentre várias outras problemáticas.

Para Gehl (2015) os ciclistas são parte da vida urbana e precisam ser incluídos efetivamente, a partir de iniciativas plausíveis, na dimensão do planejamento das cidades.

Mesmo que a passos lentos, o papel desempenhado pela bicicleta na paisagem urbana vem mudando de coadjuvante à protagonista e ganhando destaque no cenário já saturado da cidade sobre quatro rodas.

Na opinião de Gehl (2015, p.189-190, grifo nosso) as cidades são inovadoras e estão se esforçando para alargar a cultura da bicicleta,

As escolas oferecem treinamento intensivo, empresas e instituições competem para ver quem tem a maior porcentagem de ciclistas entre seus empregados e promovem-se campanhas de informação, semanas ciclísticas e dias sem carros. **Agora, muitas cidades, aos domingos, abrem suas ruas para os ciclistas, em campanhas para desenvolver essa cultura. O domingo é um bom dia por dois motivos: o tráfego de carros é reduzido e as pessoas normalmente têm mais tempo para se exercitar e experimentar.** A ideia de fechar ruas da cidade para os automóveis, transformando-as em temporariamente em ciclovias, é popular nas Américas do sul e Central há anos.

São diversas as iniciativas que, a partir de estratégias comuns ou criativas, direcionadas aos vários públicos-alvo (crianças, adultos, jovens, idosos, pessoas com deficiência⁶), buscam disseminar e incluir o pedalar no cotidiano da cidade. Além disso, verifica-se indícios da relação entre o uso da bicicleta e as vivências no âmbito do lazer, no qual acredita-se que as pessoas apresentam maiores possibilidades de entrar em contato com novas experiências, estando mais sensibilizadas para tal e que vêm mostrando este tempo-espço como potencial para empreitadas iniciais no sentido de estimular e ampliar sua presença na cidade.

A mobilidade urbana por meio da bicicleta é tema que vem sendo discutido no âmbito nacional, através da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SNTMB), do Ministério das Cidades, com o programa *Bicicleta Brasil - Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta*, inserido na ideia de uma Mobilidade Urbana Sustentável. A portaria 399 de 22 de Setembro de 2004 (BRASIL, 2004) institui o programa considerando, dentre outras questões, a crise de mobilidade (e suas consequências) evidenciada nos grandes centros urbanos e o uso da bicicleta enquanto alternativa não poluente, não impactante, de baixo custo e sustentável.

Dentre os objetivos deste Programa estão: Inserir e ampliar o transporte por bicicleta na matriz de deslocamentos urbanos; Promover sua integração aos

⁶ Ainda que de forma tímida, em Curitiba/PR estão sendo realizadas ações voltadas à pessoa com deficiência, a exemplo do projeto *"Inclusão + Bici"*, no qual são "oferecidas para uso gratuito bicicletas de até três lugares para pessoas com deficiência, que poderão fazer passeios com suas famílias, ou pedalar na companhia de voluntários do projeto" (PMCd, 2015). Esta ação acontece todo primeiro domingo do mês, durante o projeto CicloLazer.

sistemas de transportes coletivos, visando reduzir o custo de deslocamento, principalmente da população de menor renda; Estimular os governos municipais a implantar sistemas cicloviários e um conjunto de ações que garantam a segurança de ciclistas nos deslocamentos urbanos; e Difundir o conceito de mobilidade urbana sustentável, estimulando os meios não motorizados de transporte, inserindo-os no desenho urbano (BRASIL, 2015).

Estas iniciativas mostram que é reconhecida a crise da mobilidade e os problemas de circulação pelos quais passam a maioria das grandes cidades brasileiras e que a bicicleta vem se constituindo uma alternativa eficaz, quando se há um desenvolvimento espacial, político, cultural e educacional eficiente e concreto em torno da mesma.

Em 2007, a SNTMB lança a Coleção Bicicleta Brasil. Seu Caderno 1 constituiu um *Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades*. Segundo este documento,

[...] pode-se afirmar que a bicicleta é o veículo individual mais utilizado nos pequenos centros urbanos do País (cidades com menos de 50 mil habitantes), que representam mais de 90% do total das cidades brasileiras. Ela divide com o modo pedestre a esmagadora maioria dos deslocamentos nestas cidades. Nas cidades médias, o que muda em relação às pequenas cidades é a presença eventual de linhas de transporte coletivo, às vezes em condições precárias, pois a exploração dos serviços só se torna viável quando a demanda é concentrada e as distâncias são grandes. A situação somente muda nas grandes cidades, onde há oferta significativa de transporte coletivo, associada a um tráfego mais denso e agressivo, representando maior tempo despendido nos deslocamentos diários. Por isto mesmo, as bicicletas se encontram presentes em grande número nas áreas periféricas das grandes cidades, onde as condições se assemelham às encontradas nas cidades médias, sobretudo em função da precariedade dos transportes coletivos e da necessidade de complementar seus percursos. As bicicletas são, portanto, os veículos individuais mais utilizados no País, constituindo na única alternativa ao alcance de todas as pessoas, não importando a renda, podendo ser usadas por aqueles que gozam de boa saúde, a partir da infância até a idade mais avançada. (BICICLETA BRASIL, CADERNO 1, 2007, p.26)

Este Caderno de Referência 1 (BRASIL, 2007, p.57-60) ainda cita aspectos favoráveis à utilização da bicicleta, diferenciando-a das demais modalidades individuais de transporte urbano:

- Baixo custo de aquisição e manutenção (preço e custo de manutenção mais baixos em relação aos demais veículos de transporte individual);
- Eficiência Energética (consumo pequeno de energia, mobilizando a musculatura de membros superiores e inferiores do ciclista);

- Baixa Perturbação Ambiental (especialmente no momento do uso, pois sua propulsão é baseada na força humana, sendo quase inaudível o ruído provocado por seu mecanismo);
- Contribuição à saúde do usuário (restaurar e manter o bem-estar físico e mental);
- Equidade (proporciona auto grau de autonomia, acessível as pessoas de praticamente todas as idades, condições físicas, camada econômicas);
- Flexibilidade (liberdade de horários, não possui rotas pré-estabelecidas e);
- Rapidez (“Para distâncias de até 5 km, nas áreas urbanas mais densas das cidades, há estudos que constataam ser a bicicleta o meio de transporte mais rápido em deslocamentos “porta-a-porta” (p.59)).
- Menor necessidade de espaço público (o espaço viário ocupado, na circulação e no estacionamento, é muito menor em comparação ao requerido pelos automóveis, por exemplo).

Estes itens elencados constituem atributos positivos quando se pensa a relação da bicicleta com a atual configuração das cidades, mostrando que políticas públicas atentas a estas características podem contribuir de maneira significativa para o aumento da adesão ao uso da bicicleta no cotidiano das populações, especialmente as dos grandes centros urbanos, e, conseqüentemente, para a redução dos problemas enfrentados no que se refere principalmente à mobilidade urbana.

No entanto, para que estas políticas sejam efetivas, também é preciso compreender algumas dificuldades enfrentadas por aqueles que se locomovem por bicicleta (Bicicleta Brasil, Caderno 1, 2007), elementos que podem auxiliar no processo de planejamento de ciclovias, ciclorrotas, etc:

- Raio de ação limitado (como a tração depende do esforço físico do usuário fatores como motivo do deslocamento, topografia, tamanho da cidade, distância a percorrer, condicionamento físico, fazem este raio variar de usuário para usuário, dificultando uma possível mensuração);
- Sensibilidade às rampas (o percurso é afetado quando há desníveis a vencer, uma topografia excessivamente acidentada dificulta e desestimula o uso da bicicleta);
- Exposição às intempéries e à poluição (o ciclista é o mais exposto aos rigores do clima – calor, frio, chuva, sol – e aos gases poluentes);

- Vulnerabilidade física do ciclista (a baixa segurança é o principal fator de desestímulo ao uso da bicicleta, natural ausência de proteção agravado por más condutas de comportamento várias partes - ciclistas, motoristas, pedestres)
- Vulnerabilidade ao furto (poucos estacionamentos seguros em locais públicos).

Destes elementos que podem tornar o uso da bicicleta na cidade desfavorável, a grande maioria pode ser solucionada a partir de pequenas ações, como a elaboração de campanhas de conscientização, até ações estruturais, no momento do planejamento e construção de espaços e vias para as bicicletas, pela implementação de tecnologias e/ou estruturas simples que podem auxiliar no cotidiano de quem usa a *bike*.

Na cidade de Curitiba, segundo o “Guia do Ciclista” lançado pela Secretaria de Trânsito de Curitiba – SETRAN, são 190,4km de estrutura existente para bicicleta, divididos em: 169,6km de ciclovias oficiais; 6,3km de ciclofaixa (via calma); 2,3km de ciclo faixa; 12,2km de ciclorrotas (IPPUC, 2015). Desta estrutura ciclovária 80% é compartilhada com pedestres (Patricio; Medeiros, 2015).

Nos últimos 4 a 5 anos, políticas estruturais que fomentam o uso da bicicleta na cidade vêm sendo desenvolvidas, tais como: revitalização e ampliação de ciclovias existentes; implantação de novos paraciclos públicos em locais turísticos da cidade, próximos à terminais e estações-tubo, em pontos estratégicos ao longo das ciclovias; criação de novas ciclovias e da Via Calma, na Avenida Sete de Setembro (trecho de 6,3km de trânsito compartilhado com faixa preferencial para ciclistas, os carros devem trafegar a uma velocidade máxima de 30km/h).

Além dos aspectos estruturais, ações e projetos são realizados: projeto CicloLazer aos Domingos (criado em 2013 é um circuito para ciclistas que liga o Centro Histórico ao Centro Cívico da cidade, em que parte do trajeto é bloqueado para veículos motorizados das 08h às 16h); eventos de conscientização e discussão a respeito da bicicleta e da ciclomobilidade (a cidade foi sede do III Fórum Mundial da Bicicleta em 2014); a sanção da Lei da Bicicleta; campanhas de conscientização para a convivência respeitosa no trânsito, criação de cartilhas (Guia do Ciclista) com dicas de segurança, orientações de circulação e benefícios do uso da bicicleta, atividades em escolas, programas (Mais Bici), dentre outras ações. A Figura 1

mostra a infraestrutura cicloviária de Curitiba, registrando as já existentes e também projeções⁷.

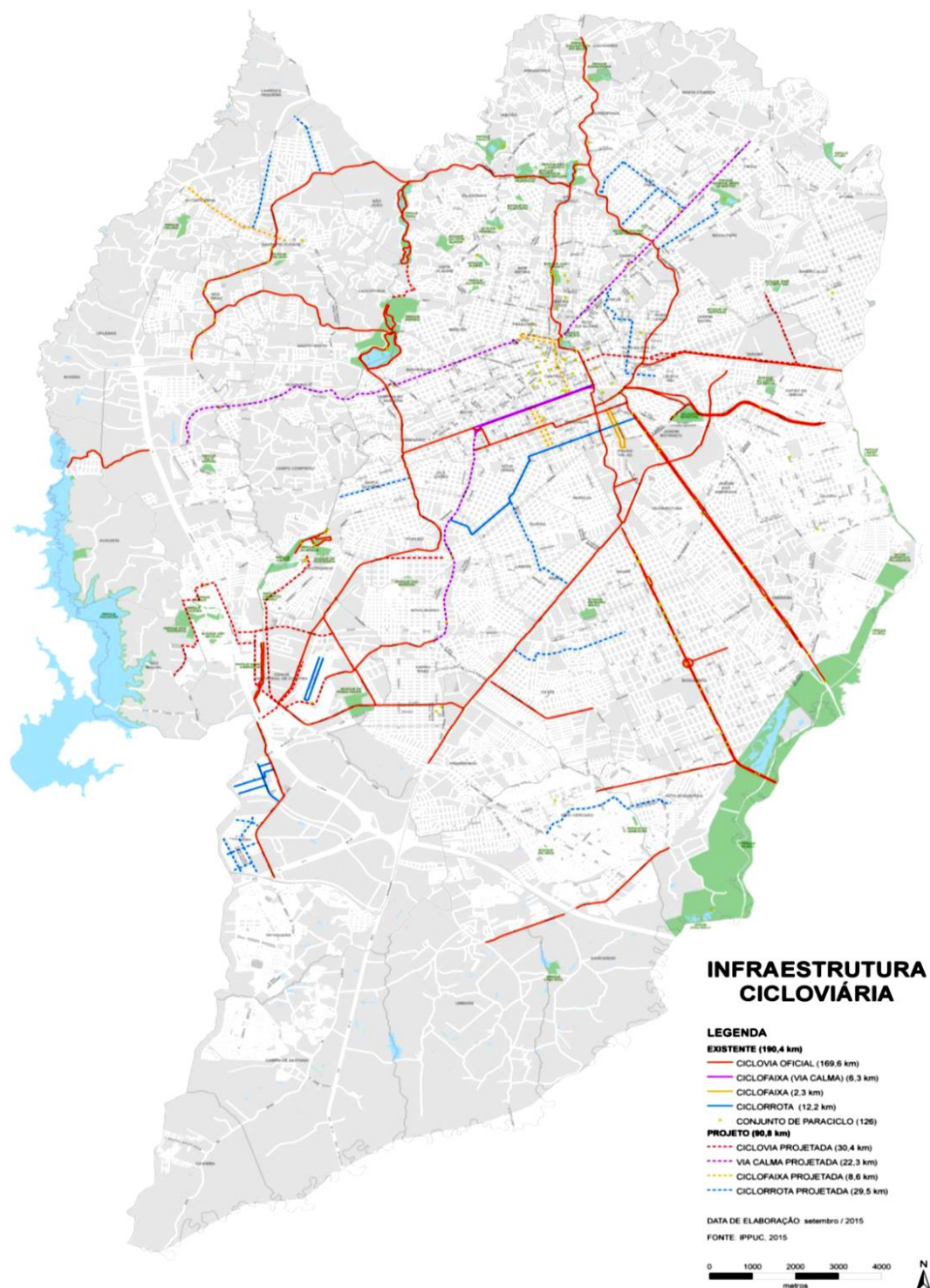


Figura 1 – Infraestrutura Cicloviária de Curitiba/2015
 Fonte: IPPUC (2015)

⁷ Para informações a respeito das distinções entre ciclovia, ciclofaixa, ciclorrota, via calma, dentre outras, ver Apêndice 12.

A partir da Figura 1, percebe-se que em Curitiba as ciclovias são as formas que mais predominam na cidade e que há um déficit na oferta de estrutura para mobilidade por bicicleta de forma particular na região sul da cidade estando a maior parte estrutura existente centralizada na região central, ligando especialmente os parques da cidade.

O empenho em incorporar a bicicleta ao cotidiano da cidade é notável e as iniciativas observadas partem de vários âmbitos, no entanto, para Patrício et al (2015, p. 7-8) é no segmento da sociedade civil organizada

[...] que devemos reconhecer a causa principal pelo crescimento, ainda tímido mas perceptível, da bicicleta como meio de transporte e lazer no Brasil contemporâneo. Essa parcela do povo não só pratica a bicicleta, mas a adota como um símbolo de singeleza e de igualdade para nos alertar sobre os deletérios efeitos dos valores e hábitos elitistas – os quais consideram a bicicleta um símbolo de pobreza e de atraso.

2.4 O LAZER NA PERSPECTIVA CRÍTICA

O lazer é um direito social conquistado e garantido pelo artigo 6º da Constituição brasileira, que dispõe:

São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição [...] (BRASIL, 1988, grifo nosso).

No entanto, o lazer é um fenômeno complexo e trata-se de um termo que pode ser compreendido a partir de diversas perspectivas, pois é um conceito multifacetado (TSCHOKE, 2010). O ponto de vista aqui abordado considera que o fenômeno do lazer moderno foi ganhando terreno como tal a partir do advento da “sociedade industrial”, cujos avanços tecnológicos acentuaram a divisão do trabalho e a produção fabril artificializou os tempos sociais. Para Dumazedier (1976, p.28)

O desenvolvimento das grandes indústrias acabara com o antigo ritmo do trabalho, determinado pelas estações do ano e interrompidos pelos jogos e festas. Após longas horas de trabalho diário [...] só restava o repouso, definido por Marx como a reprodução da força de trabalho.

O trabalho passou a ser regulado pelo tempo do relógio e pelo ritmo das máquinas de produção. Muitos operários chegavam a trabalhar entre 16 e 18 horas diárias, em condições muitas vezes precárias de trabalho. Em busca de melhorias neste panorama, as lutas operárias emergiram ao longo dos anos. Aos poucos, os trabalhadores foram conquistando uma série de direitos trabalhistas, especialmente em relação ao tempo livre e a redução da jornada de trabalho (limite de horas hebdomadárias de trabalho, fins de semana, férias, etc), surgindo “um tempo novo para seus atos e sonhos” (DUMAZEDIER, 1976, p. 24).

O tempo livre vai ganhando destaque na sociedade desta época. Por tempo livre considera-se “todo tempo de não-trabalho dedicado ao estudo, destinado às tarefas domésticas, às obrigações cívicas, familiares, religiosas, políticas, sociais, etc” (MASCARENHAS, 2004, p.20), com a ressalva de que as atividades de lazer fazem parte deste tempo, porém não o resumem. Além disso, a preocupação com o modo como este tempo era ocupado pela população crescia proporcionalmente. Políticas específicas para o setor foram criadas, com o intuito de promover atividades específicas para serem realizadas neste tempo livre. Cita-se, no caso do Brasil, o papel fundamental do Serviço Social do Comércio (SESC) na sustentação do lazer enquanto um campo político autônomo composto por políticas específicas.

Sant’Anna (1994, p.10 *apud* Mascarenhas 2004, p.19) afirma que

Nesta época [década de 70], não se inventou o lazer mas, certamente, foi nela que inúmeras práticas lúdicas tenderam a ser examinadas mais assiduamente segundo métodos científicos específicos e a ser transformadas numa disciplina racional, num conceito, capaz de operar diferentes formas de administração e promoção do lúdico, que se chamou de lazer.

Desta forma, o lazer passou a ser concebido e analisado como um elemento necessário ao equilíbrio social, “garantindo condições adequadas ao trabalho e contribuindo para a formação moral dos indivíduos” (MASCARENHAS, 2004, p. 19).

Dumazedier propõe que trabalho e lazer não são contrários, mas sim complementares:

O lazer constituiu um fato social de alta importância, condicionado evidentemente pelo tipo de trabalho que por sua vez exerce sua influência sobre ele. Ambos formam um todo. O trabalho só será humano se permitir ou suscitar um lazer humano. Porém o lazer que não passar de uma simples evasão do trabalho, de uma fundamental falta de interesse pelos problemas técnicos e sociais do trabalho só será uma falsa solução dos

problemas da Civilização Industrial. [...] Na verdade, a humanização do trabalho pelos valores do lazer é inseparável da humanização do lazer determinada pelos valores do trabalho” (DUMAZEDIER, 1976, p. 110).

Se no século XIX, nas sociedades industrializadas, o lazer foi um fenômeno de classe, no século XX tende a tornar-se um fenômeno de massa e o trabalho na contemporaneidade não é mais vivido como um fim, mas sim como um meio (DUMAZEDIER, 1976). O tempo livre e as atividades de lazer vêm se tornando essenciais na sociedade contemporânea.

Ao longo da sua história, o lazer foi assumindo perspectivas diferenciadas, e dois “macrocampos” de compreensão acerca deste fenômeno podem ser identificados.

O primeiro anuncia-o em uma abordagem com vertente funcionalista, compreendendo-o enquanto um tempo de descanso, recuperação das forças exauridas pelo trabalho, atividades realizadas em um tempo disponível, aproximação com perspectivas e vivências com tendências não críticas, alienantes e/ou consumistas.

Marcellino (1987) afirma que algumas abordagens do lazer depreendem uma visão funcionalista deste fenômeno e as distingue em romântica, moralista, compensatória ou utilitarista. Segundo o autor, a romântica enfatiza os valores de uma sociedade tradicional e uma nostalgia do passado; na abordagem moralista, emergem elementos como “lazer conveniente”, higiene mental, lazer construtivo, essencial para manter a ordem e a segurança; na visão compensatória o lazer geralmente é visto como oposto ao trabalho, compensando a insatisfação e alienação que este promoveria; a utilitarista relaciona o lazer com a recuperação da força de trabalho ou instrumento de desenvolvimento de entidades.

Estas abordagens refletem uma instrumentalização do lazer, como forma de assimilar tensões geradas pelo trabalho ou como elemento que ajude o homem a conviver com as injustiças sociais, lidando com as imposições sociais ou ainda como meio que contribui na manutenção da ordem social (MARCELLINO, 1987), conferindo à sociedade uma condição de passividade, como uma válvula de segurança.

Joffre Dumazedier (1976, p.35) conceitua o lazer como

[...] um conjunto de ocupações às quais o indivíduo pode entregar-se de livre vontade, seja para repousar, seja para divertir-se, recrear-se e entreter-

se ou, ainda para desenvolver sua informação ou formação desinteressada, sua participação social voluntária ou sua livre capacidade criadora após livrar-se ou desembaraçar-se das obrigações profissionais, familiares e sociais.

Este autor também destaca três funções principais do lazer, conhecidas como os “3 D’s”: o *descanso*, que corresponde a liberar-se da fadiga, física e mental, provocadas pelas tensões do cotidiano e particularmente do trabalho; a *diversão*, que visa romper com a monotonia e o tédio enfrentado todos os dias; e o *desenvolvimento* da personalidade, contrapondo os automatismos do pensamento e da vida cotidiana, promovendo maior participação social, novas formas de aprendizagem (Dumazedier, 2000)⁸.

Mesmo compreendendo a importância da terceira função do lazer, a do desenvolvimento, o próprio autor reconhece que, em relação às outras duas, esta apresenta-se de forma menos frequente. Embora haja um reconhecimento a respeito da importância deste conceito para as teorias do lazer, esta proposição de Dumazedier foi e continua sendo alvo de reflexões, pois muitos críticos consideram que compreender o lazer apenas como um conjunto de ocupações acaba restringindo-o ou limitando-o a prática de atividades (GOMESa, 2004).

Um segundo macrocampo de abordagem do lazer vem emergindo desde a década de 70, o qual está relacionado com uma perspectiva mais crítica de compreensão do fenômeno. Engloba, por exemplo, alguns pressupostos próximos aos discutidos por Dumazedier, no entanto, avança e amplia a discussão incorporando aspectos que envolvem o potencial cultural, educativo, reivindicativo e de transformação social que este tempo/espaço pode suscitar, reforçando a necessidade de uma visão crítica do sujeito, entendendo as ações realizadas no âmbito do lazer com potencialidades libertadoras, emancipatórias e de resistência, mostrando uma nova perspectiva em relação às visões que abordam o lazer de modo funcionalista.

Marcellino (1987, p.41-42) propõe o lazer como um “tempo privilegiado para a vivência de valores que contribuam para mudanças de ordem moral e cultural”, em uma perspectiva que o liga à educação, como um campo possível de contra-hegemonia. Segundo Gomes (2004, p.131)

⁸ Muitas das questões levantadas pelo autor podem ser verificadas em nossa contemporaneidade, no entanto, é importante salientar que as ideias deste autor se referem ao cotidiano e contexto social, cultural, político e econômico de uma cidade da França, analisada na década de 50.

Marcellino reveste o lazer e sua relação com a educação de um conteúdo crítico, apostando no engajamento da sociedade em direção a mudanças culturais, capazes de fazer com que a experiência do lazer se torne mais rica e promotora do ser humano em si mesmo [...].

Seguindo a mesma linha, Mascarenhas (2004, p.104) acredita que

[...] as atividades de lazer revelam uma possibilidade de inserção crítica na realidade contextual e histórica de um grupo, em que cada membro que o compõe assume o papel de um sujeito coletivo que cria e recria a própria prática – isto é, o próprio lazer -, percebendo-se ainda “fazedor” e “refazedor” do próprio mundo.

O lazer está então associado a um tempo/espço não apenas de descanso, divertimento, recuperação de forças, mas também, e sobretudo, de exercício da cidadania, no qual o ser humano tem a possibilidade de realizar ações que promovam e influenciem seu cotidiano e o mundo ao seu redor.

Considerando esta perspectiva crítica, Lefebvre (1991) explica que é no interior das práticas de lazer e por meio delas que os homens, conscientemente ou não, realizam – na extensão de suas possibilidades – a crítica de sua vida cotidiana. Ainda como diz Lefebvre, nem todo lazer é necessariamente questionador, mas é “nos lazeres” que os homens almejam algo que o trabalho ou mesmo a vida privada em família, do modo como estão organizados na sociedade capitalista, dificilmente podem oferecer.

Nas palavras de Rechia (2006, p.94)

[...] essas práticas sociais realizadas nos interstícios da vida urbana podem significar uma certa “linha de fuga” a formas sistemáticas de trabalho. Da mesma forma, essas experiências podem possibilitar a aquisição de novos valores humanos os quais diferenciam-se de meras atividades compensatórias, funcionalistas e consumistas. Elas envolvem pelo menos aparentemente a relação ética com o outro, o convívio um pouco mais harmonioso com a diferença, a autonomia e a vivência com a cultura local.

Assim, é no tempo/espço de lazer que o sujeito se encontra mais sensibilizado, momento em que outras dimensões da vida, para além daquela do trabalho, normalmente sobressaem e estão afloradas.

Verifica-se o caráter emancipatório das vivências de lazer e sua potencialidade enquanto tempo e espço privilegiado para a promoção de

transformações sociais, como possibilidade de qualificação das ações do ser humano, pois

[...] pode se constituir num espaço de emergência de valores e concepções, permitindo a “sobrevivência dos valores humanos no homem”, em que deve ser almejado um equilíbrio entre sua função (tempo de diversão, mas também de desenvolvimento), e sua forma (extrapolando do conformista ao criativo) (BRUHNS, 1997, p.33).

Estes valores agregados ao lazer estão diretamente relacionados com a combinação de três elementos que o compõem e que são determinantes à sua existência: o tempo, o espaço e a atitude (Bramante, 1998). Para vivenciar o lazer é preciso a existência de um tempo disponível, que deve corresponder a um espaço disponível, cujas ações são materializadas a partir de uma atitude dos sujeitos frente às práticas de lazer.

Ao mesmo tempo em que pode se constituir um tempo/espaço de resistência, de questionamento e reorganização das práticas em sociedade, o lazer também pode ser vivido de forma alienada ou conformada, afastado da perspectiva crítica e entendido como mercadoria, baseado nos pressupostos capitalistas do consumo exacerbado.

Na busca da vitalidade almejada no seio da cidade, Rechia (2006, p.94) chama a atenção para os locais em que estas vivências na dimensão do lazer acontecem, assinalando uma

estreita vinculação entre os lugares abertos/públicos e as práticas corporais lúdicas, em que o lazer vivenciado diferencia-se, de certa forma, da perspectiva consumista, circunstancial, funcional em que o mero entretenimento satisfaz temporariamente as necessidades humanas gerando muitas outras, por meio do consumo de mercadorias. Nos parques, praças, centros esportivos e culturais percebe-se que o uso dos espaços e dos equipamentos torna-se uma prática cotidiana vivenciada em vários pontos das cidades e por diferentes grupos de pessoas. Essas experiências podem estar sustentadas em valores que contemplam de maneira especial a relação sujeito-ludicidade, gerando um estilo de práticas singulares no meio urbano.

Mascarenhas (2004, p.26) propõe o lazer como prática de liberdade, enquanto educação, tomado como

[...] posição política e político-pedagógica de compromisso com os grupos ou movimentos sociais mediante sua resistência e luta cotidiana por

sobrevivência, emancipação e pela conquista de um mundo mais justo e melhor para se viver (MASCARENHAS, 2004, p.26).

Entendendo o lazer enquanto direito, Rechia (2015, p.57) afirma que este

[...] não se mantém somente pelos gestores, para que todos o desfrutem. O direito ao lazer mantém-se a partir do diálogo, da parceria, do interesse, da luta, do pacto entre direitos e deveres, entre cidade e cidadão, visando o "conviver" nos grandes centros urbanos. Para tanto, deve haver mútua confiança entre gestão pública e cidadãos, para que possamos de fato passar da fábula à realidade. Essa passagem deve considerar as raízes das comunidades, seus sonhos e suas necessidades.

A existência de políticas de lazer, mesmo que por vezes ainda incipientes ou pouco duradouras, são como guias para a ação, além de permeadas por determinadas concepções filosóficas de interpretação da sociedade, das relações nela estabelecidas (Bramante, 2004). E, para que este diálogo seja possível, em busca de uma realidade que atenda de modo concreto às demandas sociais, uma compreensão do lazer como mais do que um tempo para alívio de tensões do cotidiano se torna imprescindível.

Diante deste panorama, afirma-se a necessidade e os benefícios concretos da fruição do tempo de lazer, representados pela possibilidade do descanso e da diversão, por exemplo, mas pretende-se compreendê-lo a partir de uma perspectiva ampliada, de vertente crítica, que busca o empoderamento dos sujeitos, possibilitando o desenvolvimento da autodeterminação e autogestão da vida cotidiana, elementos que podem contribuir para a realização de transformações sociais significativas, em profunda relação com a sociedade onde se vive.

2.4.1 A bicicleta como forma de contestação

A bicicleta é um objeto associado a muitos interesses que podem estar, e na maioria das vezes estão, conectados entre si. Pode estar relacionada à dimensão da prática de atividade física, esportiva, à dimensão do lazer ou da mobilidade urbana. Sua presença se verifica no ciclismo de pista, eventos de *mountain bike*, triatlo, *Tour de France*, competições amadoras, passeios de bicicleta - individuais ou coletivos-, eventos ciclísticos (reivindicatórios, temáticos, de contestação, de promoção, etc.). Como meio de locomoção, a bicicleta remete às questões de mobilidade urbana e aspectos ambientais no âmbito da sustentabilidade (por suas características pouco

poluentes). Em qualquer uma das dimensões supracitadas existem aspectos sociais, políticos, econômicos e culturais que a envolvem.

O uso da bicicleta na cidade, especialmente na dimensão do lazer e do transporte, tende a aproximar as pessoas dos espaços urbanos, pois ao sujeito que pedala é oportunizado um maior contato com a cidade (seja este positivo ou negativo, permeado por alegrias e/ou tensões), a partir da possibilidade de observar em maiores detalhes e com maior profundidade o trajeto percorrido, a presença (ou ausência) de pessoas durante o caminho, os espaços circundantes, as situações que ocorrem e as relações estabelecidas por onde passa.

Enquanto pedalam, os ciclistas, por não terem uma “caixa” protetora em seu entorno e por trafegarem a uma velocidade mais baixa em relação aos demais veículos, têm a possibilidade vivenciar as facilidades e dificuldades da cidade por meio do corpo, principalmente pelos sentidos. Além disso, os “ciclistas que cruzam a cidade fazem parte da vida urbana. Eles também podem, com facilidade, passar de ciclistas a pedestres” (GEHL, 2015, p.183), o que pode proporcionar um contato ainda maior e mais diversificado do sujeito com o ambiente.

Para Werlen (1993, p.161 *apud* Santos, 2012, p.83)

O espaço no mundo físico é constituído *via* a experiência corporal do próprio sujeito através do eu consciente em movimento. O agente experimenta assim o mundo físico e representa suas dimensões espaciais *da perspectiva de seu próprio corpo*. Similarmente, a materialidade do mundo físico é experimentada pelo contato corporal direto com esse mesmo mundo. [...] A perspectiva subjetiva principia com a ideia de que por intermédio do corpo o agente assume uma posição concreta no mundo físico.

A bicicleta, enquanto um meio de transporte ativo, envolve de modo particular a corporeidade do homem, que mobiliza forças para se locomover e tem seus sentidos mais aguçados, elementos que podem tornar mais perceptíveis movimentos e configurações do espaço ao redor. O corpo intermedia a relação estabelecida pelo homem com o meio em que transita.

Às experiências essencialmente corporais, referentes aos benefícios à saúde promovidos pelo uso da bicicleta, soma-se a possibilidade dos ciclistas compreenderem e refletirem a respeito da cultura na qual estão inseridos, no sentido de perceberem se os espaços disponíveis para o uso da *bike* são exclusivos ou compartilhados, quais as condições estruturais destes locais, se motoristas

respeitam ou não sua presença nas ruas, se cruzam com outros ciclistas durante o trajeto, com que frequência, qual relação estabelecem com pedestres, etc. Pode-se pensar que a maioria das pessoas que utilizam frequentemente a bicicleta estão mais sensíveis às questões da cidade, apresentando maior senso crítico e ampliando a consciência em relação à cidade e o espaço urbano, a partir da experiência corporal de pedalar⁹.

Este espírito de reflexão, aliado à atual configuração urbana cada vez mais insustentável, pode ser um dos motivos pelos quais existiram e existem vários movimentos sociais de contestação ao uso do automóvel e a favor da democratização da cidade e da manutenção da vida urbana, protagonizados por ciclistas e pessoas que defendem a causa da bicicleta na cidade. São vários os movimentos, que podem resultar desde micro até macro revoluções, cujos agentes podem ser formadores ou transformadores do espaço urbano, em prol da bicicleta e do direito à cidade.

Na década de 60, o Provos, um movimento holandês de contracultura, cria o Plano das Bicicletas Brancas, talvez uma das mais famosas *provokaties*¹⁰ (provocações) publicadas pelo movimento. A ideia do Plano era disponibilizar bicicletas que pudessem ser utilizadas de forma gratuita pela população na cidade. A *provokatie* nº 5 explica o Plano:

Cidadãos de Amsterdam! Basta com o asfáltico terror da classe média motorizada! Todo dia, as massas oferecem novas vítimas em sacrifício ao último patrão a quem se dobraram: a autoridade. O sufocante monóxido de carbono é seu incenso. A visão de milhares de automóveis infecta ruas e canais. O plano Provo das bicicletas nos libertará desse monstro. Provo lança a bicicleta branca de propriedade comum. A primeira bicicleta branca será apresentada ao público quarta-feira, 28 de julho, às três da tarde no Lieverdje, o monumento ao consumismo que nos torna escravos. A bicicleta branca está sempre aberta. A bicicleta branca é o primeiro meio de transporte coletivo gratuito. A bicicleta branca é uma provocação contra a propriedade privada capitalista, porque a bicicleta branca é anarquista! A bicicleta branca está à disposição de quem quer que dela necessite. Uma

⁹ Compreende-se que nem todas as pessoas desenvolvem esta criticidade a partir exclusivamente do uso da bicicleta na cidade, no entanto, acredita-se que esta relação pode ser fortemente estabelecida, principalmente em função dessa conexão cinestésica do ciclista com o ambiente.

¹⁰ O Provos surgiu na Holanda em 1965 e foi um movimento de contracultura que tinha na anarquia sua fonte de inspiração para a resistência às questões hegemônicas do contexto da época. Consistia de jovens das mais variadas formações e áreas de atuação, “decididos a provocar o sistema” (GUARNACCIA, 2001, p.42). As *provokaties* eram uma espécie de jornal posto em circulação, no qual integrantes do movimento publicavam suas ideias e ações. Algumas ações e métodos de atuação foram fortemente criticados e questionados. Em 1967 o movimento foi finalizado. Para saber mais a este respeito consultar a obra “Provos: Amsterdam e o nascimento da contracultura” Guarnaccia (2001).

vez utilizada, nós a deixamos para o usuário seguinte. As bicicletas brancas aumentarão em número até que haja bicicletas suficientes para todos, e o transporte branco fará desaparecer a ameaça automobilística. A bicicleta branca simboliza simplicidade e higiene diante da cafonice e da sujeira do automóvel. Uma bicicleta não é nada, mas já é alguma coisa. (*Provokatie nº 5* apud GUARNACCIA, 2001 p.45).

O plano chegou a ser levado para discussão na câmara municipal da cidade, sugerindo a disponibilização inicial de 20.000 bicicletas, no entanto, não foi aprovado. Mesmo assim, 50 bicicletas brancas adquiridas pelos integrantes do movimento foram espalhadas pela cidade, mas eram constantemente recolhidas pela polícia local.

Segundo Guarnaccia (2001, p.43) “nos anos 1960, lutar contra o automóvel era algo inédito, uma blasfêmia contra ‘as maravilhas do progresso’”. Por isso o Plano das Bicicletas Brancas é considerado uma forma contestação, que busca alternativas¹¹ ao modelo automobilístico crescente e vigente na época.

No Brasil, um grande movimento que busca afirmar a cultura da bicicleta nas cidades são as “Massas Críticas”, mais comumente conhecidas como “Bicicletadas”. As Bicicletadas no Brasil surgiram em 2002, primeiramente nas cidades de São Paulo e Florianópolis e, posteriormente, se expandiram para várias outras cidades do país (Brasília, Porto Alegre, Curitiba, Rio de Janeiro, dentre outras). Trata-se de um evento em que ciclistas se reúnem a fim de reivindicar espaços para as bicicletas nas ruas da cidade. Segundo informações veiculadas pela página do movimento na Internet

Não existe um objetivo central, mas diversos objetivos sempre decididos pelos participantes. No entanto um mote em geral une os participantes. A Bicicletada serve para divulgar a bicicleta como um meio de transporte, criar condições favoráveis para o uso deste veículo e tornar mais ecológicos e sustentáveis os sistemas de transporte de pessoas, principalmente no meio urbano. A Bicicletada, assim como a Massa Crítica, não tem líderes ou estatutos, o que leva a variações de postura e comportamento de acordo com os participantes de cada localidade ou evento. (BICICLETADA, 2016).

Neste movimento, ao contrário do que pregava o Provos, a busca é por deixar claro que a bicicleta é mais um componente da mobilidade urbana, complementar aos demais modais, e cujo espaço precisa ser respeitado. Lemas como “um carro a menos” são largamente utilizados.

¹¹ A *provokatie* nº 5 apresenta algumas radicalidades, quando almeja fazer desaparecer a ameaça automobilística, por exemplo. Porém, foi uma ação que deu visibilidade às questões da relação entre carro e pedestres na cidade, da poluição, dos benefícios da bicicleta.

O berço do nascimento da ideia de Massa Crítica foi São Francisco, nos Estados Unidos, no ano de 1992. Chris Carlsson foi o representante da ideia, discutida e gerada por um grupo de pessoas do qual ele fazia parte (LUDD, 2005).

Levando-se em conta que havia muitos ciclistas na cidade e que as condições para o tráfego de bicicletas eram muito ruins, a ideia consistia em se juntarem uma vez por mês e fazer essa presença ser sentida pelos próprios ciclistas e pelo resto da cidade, ao pedalam juntos para casa. A primeira Massa Crítica ocorreu em setembro de 1992 e contou com cerca de 60 pessoas. [...] Ela tornou-se também uma forma comum de expressão e manifestação em todo o mundo (principalmente na Europa e nos EUA), usualmente fazendo parte de manifestações contra guerras, contra o Banco Mundial, o FMI, o G8, nas quais são reivindicadas relações mais ecológicas e justas. Grosso modo, a Massa Crítica é uma forma de reivindicar as ruas para os ciclistas e para as pessoas, uma forma de expressão antagônica à chamada “cultura do automóvel”. Mas sua forma a torna aberta a uma verdadeira exploração de significados, ainda mais à medida que ela se insere e é (re)formulada em contextos históricos, sociais, culturais, econômicos e políticos tão distintos quanto as cidades onde ela ganhou vida e quanto as pessoas que lhe têm dado vida. Ela pode significar desde a reivindicação de espaço e respeito aos ciclistas até uma completa transformação da vida cotidiana (LUDD, 2005, p.123-125).

Fazer a presença ser sentida a partir da concentração de um grande número de ciclistas simultaneamente em um mesmo local vai de encontro à ideia de Gehl (2015, p. 186), que afirma que “os motoristas ficam muito mais atentos às bicicletas quando há grande número delas nas ruas”.

O olhar de um dos idealizadores das Massas Críticas reforça também a ideia de que a bicicleta pode constituir um instrumento de humanização, pois por meio dela existe um contato mais aproximado com o ambiente:

Quando pedalo minha bicicleta pela cidade vejo coisas acontecendo, posso parar e explorá-las a fundo sem dificuldades. Também vejo meus amigos e conhecidos, posso parar e falar com eles diretamente. Isso, combinado com a ausência da mídia de massa martelando no meu cérebro no isolamento do meu carro, acaba estabelecendo laços orgânicos e canais diretos de experiência e comunicação humanas. Tais laços são potencialmente subversivos em relação ao modo de vida dominante na América moderna. Esse é um dos motivos que me fazem gostar de pedalar (Carlsson s/d apud LUDD, 2005, p.126-127).

No entanto, nas palavras desse idealizador, a adoção da bicicleta não elimina um enorme edifício social dedicado a sustentar as indústrias do carro privado, de petróleo. A infraestrutura de cidades e comunidades não mudarão se não houver uma alteração na postura de consumidores isolados, que fazem seus trajetos nessa

condição. Para ele a Massa Crítica é uma forma de começar a quebrar este isolamento.

Na perspectiva crítica do lazer, a bicicleta pode ser considerada um dos ícones de práticas emancipatórias e de contestação, pois historicamente ela é símbolo de representação destes movimentos reivindicatórios. Simboliza uma concepção “alternativa” de sociedade e é associada a transformações sociais, na medida em que coloca em xeque os valores e o estilo de vida da sociedade hegemônica.

Em Curitiba, a Associação dos Ciclistas do Alto Iguaçu (Ciclolguaçu), juntamente com outras instituições na cidade, a exemplo da Bicletaria Cultural¹², é uma das organizações que visa fomentar a cultura da bicicleta e representa hoje esta veia questionadora, que busca promover o cicloativismo na cidade.

Segundo a Ciclolguaçu (2016a), a associação foi fundada na busca de consolidar o desenvolvimento de políticas de ciclomobilidade, a partir de uma interface de diálogo construtivo com o poder público. De acordo com a organização

A cultura da bicicleta sempre existiu em Curitiba. É rica e diversificada. Isto significa que existe gente de todo tipo. De todas as ideologias. A Ciclolguaçu não pretende ser representante de tudo isto, mas almeja apenas fomentar situações de maior segurança para quem quer pedalar pela cidade – por prazer, esporte ou trabalho. Ela está defendendo diretrizes e valores que fortaleçam este objetivo.

A ideia de um grupo organizado, uma associação – nasceu da necessidade de forçar um diálogo com o poder público. É isso mesmo – forçar – porque foi assim que agimos desde sempre. Se o interlocutor te ignora, você faz algo para chamar sua atenção. Junta um monte de gente na rua. Sai gritando. Cria fantasias. Cria fatos. Pinta ciclofaixas. Re-organiza o espaço urbano. Re-significa as coisas.

Tal necessidade, sentida por muitos de nós que estávamos há mais de 7 anos tentando mostrar pro então prefeito o que é uma bicicleta, levou a tentativa de se criar um grupo mais ou menos organizado, uma instância que agregasse pessoas que querem contribuir positivamente à causa. Quem quer participar é bem vindo e tudo o que aconteceu até agora só se efetivou porque existem muitos braços, muitas cabeças, muitas ideias. A práxis é coletiva e está acontecendo agora (CICLOIGUAÇU, 2016a).

¹² A Bicletaria Cultural “é um empreendimento de apoio ao ciclista urbano em suas necessidades, serviços e informações. Soma-se ainda aos aproximadamente 200m² uma efervescente agenda cultural contaminando diferentes públicos e integração de propósitos. Tem gestão privada e corresponde ao amadurecimento da prática e se desenvolve com a revelação de suas potencialidades em rede. É premiado nacionalmente por promover a mobilidade de bicicleta e mundialmente como um empreendimento social e inovador. Pautam por ações que prezam a escala humana, a parceria local, a economia criativa e processos qualitativos. Em relação ao endereço que estão instalados, são o berço do pensamento da ocupação da região e atuais gestores da agenda da Praça de Bolso do Ciclista” (BICICLETARIA CULTURAL, 2015).

Com estes princípios estabelecidos e enquanto instituição articuladora que compreende a importância da organização social coletiva, a associação tem por finalidade, segundo seu Estatuto Social (CICLOIGUAÇU, 2016b):

- I – Divulgar a cultura da bicicleta e da ciclomobilidade;
- II – Defender e representar os direitos dos ciclistas, judicial e extrajudicialmente;
- III – Promover a defesa, preservação e conservação do meio ambiente, mediante ações concretas, com vistas à promoção da cultura das bicicletas;
- IV – Atuar perante as organizações governamentais, legislativas, judiciárias, empresariais e da sociedade civil, a título exemplificativo, nas seguintes formas:
 - Apresentando e defendendo projetos técnicos;
 - Propondo ações judiciais;
 - Propondo leis e atos normativos;
 - Participando de reuniões, conselhos e comissões dos Poderes Públicos, em todas as suas esferas;
 - Desenvolvendo parcerias e convênios;
 - Participando como licitante de projetos e em editais de financiamento;
 - Gerindo recursos financeiros e humanos destinados a projetos relativos à ciclomobilidade;
- V – Desenvolver e promover projetos concretos de urbanismo que contemplem a ciclomobilidade;
- VI – Promover, incentivar e divulgar estudos e pesquisas de qualquer natureza, sobre ciclomobilidade, mobilidade urbana, engenharia de trânsito, sociologia do transporte, assim como todo e qualquer tema concernente à ciclomobilidade;
- VII – Promover eventos, encontros, palestras, cursos, publicações, celebrações e festas;
- VIII – Prestar assessoria ao ciclista acidentado.

Torna-se importante conhecer a associação, pois foi uma das principais responsáveis pela criação da Praça de Bolso do Ciclista, espaço que se tornou objeto deste estudo e que, como veremos adiante, pode ser considerado um ícone do cicloativismo em Curitiba.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

3.1 DELINEAMENTO DO ESTUDO

Trata-se de um estudo de caso de cunho qualitativo, que tem como lócus de pesquisa a Praça de Bolso do Ciclista, localizada no centro da cidade de Curitiba. É qualitativa, pois de acordo com Minayo (2011), este tipo de pesquisa trabalha com significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, respondendo a questões muito particulares da realidade, de modo que esta não possa ou não deva ser quantificada.

Também definimos como um estudo de caso, pois

[...] surge do desejo de entender fenômenos sociais complexos. [...] permite que os investigadores foquem um “caso” e retenham uma perspectiva holística e do mundo real – como no estudo de ciclos individuais da vida, organização de pequenos grupos [...]. (YIN, 2015, p4).

Além disso, procura investigar de forma empírica e profunda um fenômeno contemporâneo (o “caso”), “especialmente quando os limites entre o fenômeno e o contexto puderem não ser claramente evidentes” (YIN, 2015, p.17). Neste tipo de pesquisa existem mais variáveis de interesse e, desta forma, múltiplas fontes de evidência, em que os dados precisem convergir de maneira triangular (YIN, 2015).

Sendo o objeto de estudo desta pesquisa um espaço público, Milton Santos (2012) também contribui ao afirmar que o espaço social é definido por três conceitos gerais, sendo eles a forma, a estrutura e a função. Deste modo

A interpretação de um espaço ou de sua evolução só é possível por meio de uma análise global que possa combinar simultaneamente estas três categorias analíticas – forma, estrutura, função – porque a relação é não só funcional como estrutural (SANTOS, 2012, p.55).

Incorporando as três dimensões apontadas por Santos, analisa-se o espaço de forma global, a partir de fontes e instrumentos diversos para obtenção de dados, buscando articular os resultados obtidos.

3.2 LOCAL OBJETO DO ESTUDO – a Praça de Bolso do Ciclista

O local do estudo é a Praça de Bolso do Ciclista (PBC), situada na região central da cidade de Curitiba (Figura 2). Inaugurada em 22 de Setembro de 2014, esta praça pública possui uma área de 127m² e situa-se no marco zero da Rua São Francisco (rua pequena de mão única, revitalizada recentemente pela Prefeitura Municipal de Curitiba, onde se situam diversos estabelecimentos comerciais, alguns prédios residenciais, uma escola) esquina com a Rua Presidente Faria (rua de mão dupla que apresenta considerável movimento de pedestres, ônibus e carros, principalmente durante a semana, cujo entorno possui prédios residenciais e comerciais, lojas, etc).



Figura 2 – Visão Geral da Praça de Bolso do Ciclista

Fonte: Arquivo pessoal (2015)

A Praça de Bolso situa-se, em um trajeto a pé, próxima a locais de interesse da cidade (Figura 3), tais como a Catedral Basílica Nossa Senhora da Luz dos Pinhais (270m), o Passeio Público (350m), o Teatro Guaíra (500m), a Praça Santos Andrade 210m - onde se localiza um dos *campi* da Universidade Federal do Paraná) e a Rua XV de Novembro (2 quadras - rua comercial da cidade que reúne grande número de pessoas durante o dia, especialmente em dias de semana e sábados).

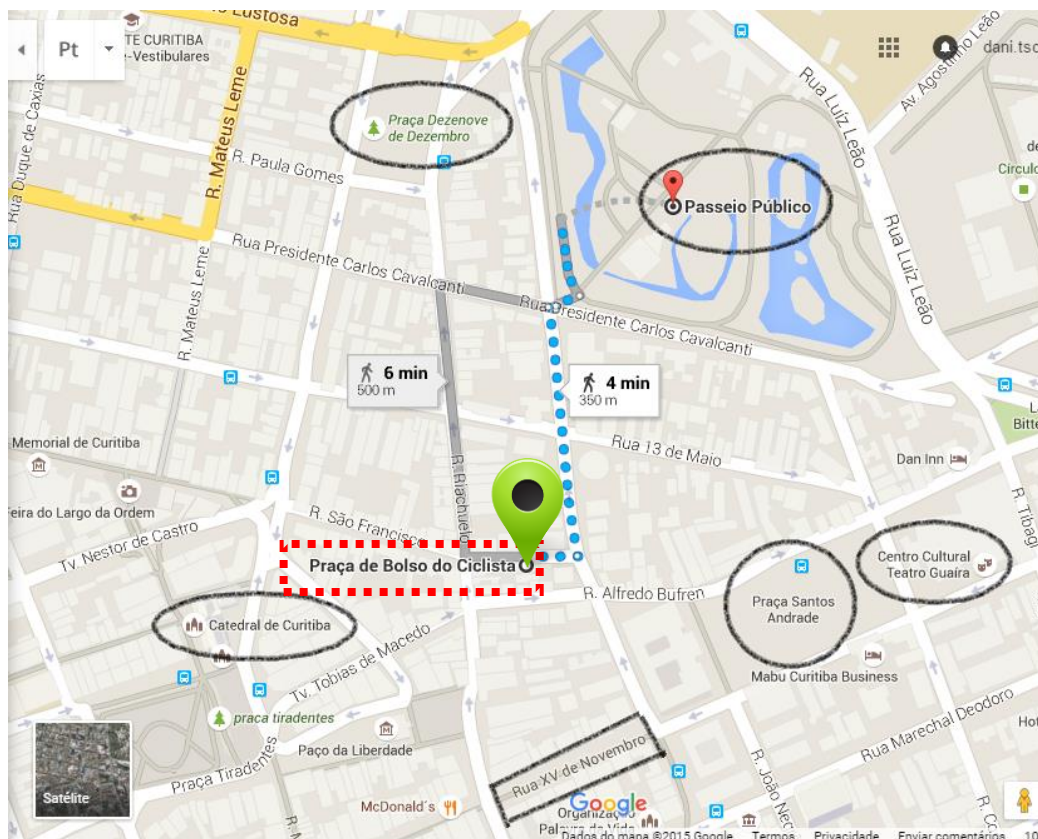


Figura 3 – Mapa dos locais de interesse próximos à Praça

Fonte: adaptado de GoogleMaps (2015)

A Praça reúne grandes grupos de pessoas no período noturno, especialmente no final de semana. Como trata-se de um espaço público, existe uma diversidade social e cultural que permeia o espaço, onde verifica-se pedestres passantes, pessoas em vulnerabilidade social, jovens, adultos, crianças, cuja presença varia de acordo, por exemplo, com as atividades desenvolvidas no local e o período em que acontecem.

Dentre seu mobiliário urbano figuram 02 bancos de madeira, uma espécie de mureta de pedra central, um banco de superadobe¹³ envolto por mosaicos, 07 paraciclos¹⁴, um “mini palco” de pedras redondo, um muro histórico (atualmente composto também de uma arte em mosaico) e uma tela ao ar livre (área pintada de branco no alto da parede do prédio contíguo à praça, que permite projeções multimídias). Possui 01 lixeira e iluminação noturna com 02 postes situados no

¹³ Superadobe é uma técnica de construção bastante resistente que utiliza terra comprimida em sacos para criar estruturas como paredes, bancos, coberturas.

¹⁴ Os 07 paraciclos foram instaladas um pouco depois da inauguração da Praça. No entanto, mais adiante, veremos que atualmente este número é reduzido a 01 paraciclo em funcionamento.

interior da praça. A calçada é elaborada com uma mescla de concregrama, piso de concreto ecológico que possibilita a plantação de grama no seu interior e permite a drenagem do solo, e *petit pavet*, tipo de calçamento de origem portuguesa, composto de pedras pequenas manualmente colocadas e que está ligado à memória cultural e urbanística de Curitiba, sendo encontrado principalmente no centro da cidade (Figuras 4, 5, 6, 7 e 8).

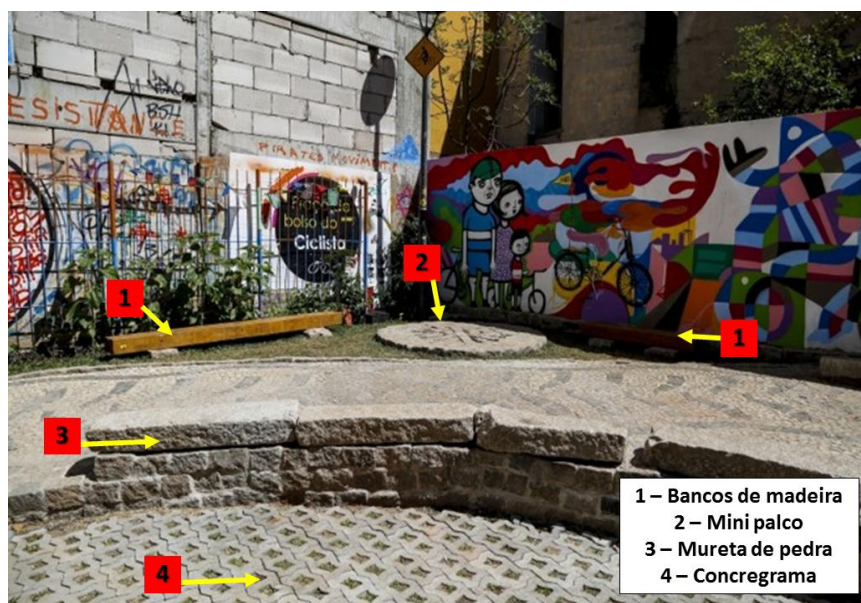


Figura 4 – Mobiliário/Estrutura Praça de Bolso do Ciclista
Fonte: Adaptado de Gazeta do Povo (2014)



Figura 5 – Mobiliário/Estrutura Praça de Bolso do Ciclista
Fonte: Adaptado de Fred Kendi / Gazeta do Povo (2015)

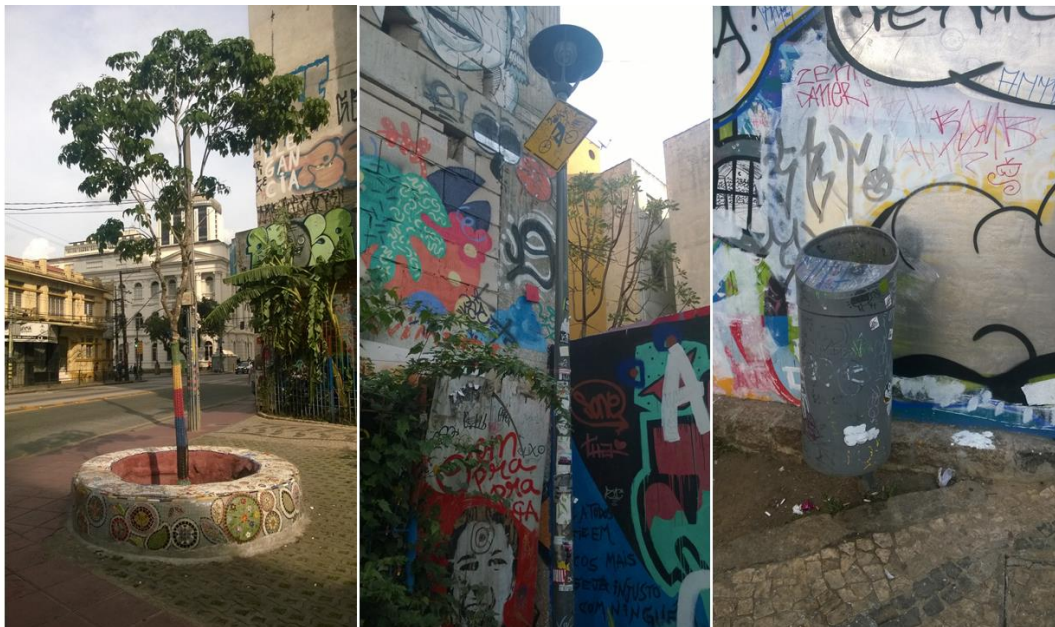


Figura 6 – Mobiliário/Estrutura Praça de Bolso do Ciclista – banco de superadobe, poste de luz, lixeira

Fonte: A autora (2015)



Figura 7 – Mobiliário/Estrutura Praça de Bolso do Ciclista – banco de madeira, mini palco, muro histórico, concregrama.

Fonte: A autora (2015)



Figura 8 – Mobiliário/Estrutura Praça de Bolso do Ciclista – petit pavet, tela ao ar livre, paraciclos/mureta central
 Fonte: A autora (2015)

Local idealizado, planejado, construído, mantido e animado por uma associação de ciclistas, a Ciclolguacu, em parceria com a Bicletaria Cultural e Prefeitura Municipal de Curitiba.

3.3 POPULAÇÃO

A população da pesquisa foi classificada em cinco grupos distintos: (1) frequentadores usuários da PBC; (2) donos de estabelecimentos e moradores do entorno (mais especificamente da rua São Francisco); (3) pessoas voluntárias que participaram do processo de planejamento e construção da PBC; (4) integrantes da Ciclolguaçu (coordenadores e associados), grupo que encabeçou a obra; (5) gestores da Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC) - membros do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC).

Ao total, foram entrevistadas 24 pessoas (5 frequentadores da praça; 10 donos de estabelecimento e moradores; 3 integrantes da Ciclolguaçu; 3 voluntários; 3 gestores da PMC). Participaram do estudo pessoas de ambos os sexos, faixas etárias variadas (porém acima de 18 anos).

Dos frequentadores da praça, foram entrevistados aqueles que se encontraram no local nos dias e horários em que a pesquisadora esteve realizando a coleta dos dados, independentemente de sexo, grau de escolaridade, porém com idade acima de 18 anos.

Dos donos de estabelecimentos e moradores do entorno, foram contatados e convidados a participar da pesquisa todos os que se situam à uma quadra da PBC, no sentido da rua São Francisco, sendo entrevistados aqueles que se sentiram à vontade em colaborar com a pesquisa. Foram contatadas 12 pessoas deste grupo de entrevistados, sendo que 01 não quis participar da pesquisa e 01 não tinha disponibilidade.

Das pessoas voluntárias que colaboraram na construção e planejamento da PBC, foram selecionadas de forma intencional as pessoas mais envolvidas com a PBC e que puderam colaborar na descrição acerca de como se deu o processo ocorrido na praça, no que se refere ao trabalho físico, mas também às relações sociais estabelecidas no transcorrer dos trabalhos. Neste caso, foram escolhidas para entrevista aquelas que estiveram, no mínimo, 4 finais de semana desenvolvendo atividades na praça, pois entende-se que é um tempo razoável para a experiência do processo de construção da mesma. Também foram entrevistados os indicados como participantes assíduos/ativos na construção, citados em certos momentos por outros entrevistados.

Dos membros da Ciclolguaçu, foi selecionado de forma intencional para entrevista o coordenador da instituição na época da construção da praça, o coordenador que atuava no momento em que a pesquisa estava sendo realizada e outro integrante de conhecimento da pesquisadora.

Dos gestores da parte da Prefeitura, foram entrevistados aqueles que trabalham no IPPUC, que estiveram envolvidos no processo de planejamento da praça e os responsáveis pela revitalização da rua São Francisco.

A definição da amostra da população baseou-se no processo de entrevistas, na medida em que as falas dos entrevistados somadas aos dados obtidos por meio dos demais instrumentos de pesquisa se tornaram suficientes para responder os

objetivos da pesquisa. Sabe-se que novas informações podem surgir a cada nova entrevista que se realiza, no entanto, o tempo limite para a conclusão da pesquisa juntamente com a disponibilidade dos entrevistados foram elementos que também influenciaram no número da amostra.

O processo de saturação teórica proposto por Fontanella *et al.* (2011) também inspirou esta definição. Neste processo “[...] interrompe-se a coleta de dados quando se constata que elementos novos para subsidiar a teorização almejada (ou possível naquelas circunstâncias) não são mais apreendidos a partir do campo de observação” (p.389), ou seja, é utilizada para determinar o tamanho final da amostra.

Segundo estes autores,

Uma pesquisa decorre de questões, sendo então impossível prescindir de estabelecer quais dados são necessários e suficientes para respondê-las. Considera-se haver saturação empírica quando o pesquisador constata deles dispor e que há saturação teórica quando a interação entre campo de pesquisa e o investigador não mais fornece elementos para balizar ou aprofundar a teorização (p.389, 390).

Desta forma, quando novos tipos de enunciados, temas e ações observadas no espaço se tornam escassas, acredita-se ter alcançado o “o adensamento teórico possível, com base nos dados empíricos disponíveis e nos atributos analíticos e interpretativos dos pesquisadores” (*idem*, p.392).

3.4 INSTRUMENTOS E TÉCNICAS PARA COLETA E ANÁLISE DE DADOS

Para a coleta dos dados foram utilizados os seguintes instrumentos: documentos de diversas fontes, roteiro de observação, registros de imagem e roteiro de entrevistas semi-estruturadas.

Foram consultados materiais midiáticos online¹⁵, tais como artigos de jornais, além de fotos e conteúdos postados em redes sociais, documentos oficiais divulgados online e também impressos (adquiridos por meio de visitas aos órgãos

¹⁵ Foram utilizados principalmente as notícias veiculadas pela Agência de Notícias da Prefeitura Municipal de Curitiba, por ser um importante canal de comunicação da Prefeitura, e do jornal Gazeta do Povo, por se tratar de um jornal de grande circulação na cidade.

públicos envolvidos no processo) com o objetivo de obter informações a respeito de como se deu o processo de implementação da PBC.

O roteiro de observação teve como base o Protocolo de Observação de Espaços e Equipamentos de Lazer (APÊNDICE 1), desenvolvido pelo GEPLC, que guiou os aspectos a serem visualizados no espaço em questão. Com a ajuda deste roteiro foram registradas situações acerca da realidade encontrada no local de estudo, aproximando-se dela e construindo um conhecimento empírico acerca do campo da pesquisa. Esclarece-se que elementos que transcendem o roteiro de observação também foram incluídos para fins de análise na pesquisa. As observações aconteceram em dias e períodos diferenciados (dias úteis e finais de semana; manhã, tarde e noite), com o intuito de obter mais informações e em situações diversas, sendo interrompidas na medida em que os dados começaram a apresentar-se saturados. As observações foram sistematizadas em um diário de campo e foram analisados elementos estruturais do espaço, a região do entorno e as ações dos usuários. Ao todo foram realizadas 13 observações, com duração média de 02 horas cada uma.

Os registros de imagem foram feitos por aparelho celular (Nokia Lumia 720), buscando mostrar os espaços e equipamentos da praça, a região do entorno e ações/atividades dos frequentadores. Acredita-se que, por meio das imagens, foi possível registrar fatos considerados pertinentes que puderam ser melhor examinados em outras ocasiões, permitindo analisar determinados fenômenos de forma mais atenciosa e elucidar pontos que talvez tivessem passado despercebidos no momento da observação. Nas imagens registradas pela pesquisadora as pessoas estavam preferencialmente de costas, a fim de não serem identificadas.

As entrevistas semi-estruturadas foram realizadas com o intuito de compreender como e com quais finalidades esta praça foi pensada e concretizada, ilustrando o processo a partir da ótica de seus idealizadores e colaboradores, além de investigar como os usuários dela usufruem e o que trabalhadores e moradores do entorno pensam a respeito. O formato utilizado foi o de semi-estruturação, pois é reconhecida a importância do roteiro para organização e otimização do tempo, porém é valorizada também a liberdade de poder realizar questionamentos não programados que apareçam em função da fala do entrevistado, a fim de obter o máximo de informações do relato, sendo as mais ricas e detalhadas possíveis. As

entrevistas semi-estruturadas tiveram cinco roteiros diferentes, elaborados pela própria pesquisadora e direcionados para cada grupo de entrevistados: frequentadores usuários da PBC (APÊNDICE 2); donos de estabelecimentos e moradores do entorno (APÊNDICE 3); para voluntários que participaram do processo de construção (APÊNDICE 4); integrantes da Ciclolguaçu (APÊNDICE 5); para gestores da PMC (APÊNDICE 6).

Foi elaborado e testado previamente o roteiro de entrevista com membros que participam do universo selecionado, corrigindo possíveis falhas e realizando as alterações consideradas pertinentes. Foram escolhidos também os locais mais confortáveis e silenciosos possíveis para a realização das mesmas, tanto para as entrevistas marcadas previamente como para as realizadas *in loco*, com os usuários da praça. As entrevistas foram registradas com um gravador de voz *Sony T-MARK ICD-PX240* e transcritas posteriormente na íntegra, com o intuito de preservar as ideias e sentidos originais das falas dos entrevistados. Todos os participantes que aceitaram colaborar receberam e assinaram antes da entrevista duas vias do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (APÊNDICES 7, 8, 9, 10, 11), uma cópia de posse da pesquisadora e outra do participante. Este Termo descreve as informações sobre a pesquisa e a forma de contribuição do participante, solicitando ao mesmo a autorização e posterior publicação dos dados, com a garantia do anonimato.

Após estes procedimentos, os dados das diferentes fontes e métodos foram reunidos e sistematizados e foi realizada uma triangulação. Foram “cruzados” os dados obtidos a partir do material midiático e documentos oficiais levantados, das observações e registros de imagem e das entrevistas, a fim de investigar se as partes envolvidas possuem compreensão similar ou diferenciada nas diversas fases do processo.

Esta abordagem, utilizando métodos de pesquisa variados, auxilia na análise das várias vertentes que um objeto de pesquisa pode apresentar e diminui a possibilidade de “adotar procedimentos que ressaltem apenas um aspecto do objeto em estudo [...]” (GÜNTHER et al, 2011, p. 241-242).

Desta forma, analisados os dados advindos dos diferentes métodos, os mesmos foram posteriormente integrados, de modo que pudessem ser identificados possíveis pontos de convergência ou divergência. As informações foram correlacionadas e a partir delas foram elaboradas, indutivamente, reflexões acerca

da temática. Posteriormente, uma análise interpretativa acerca do processo de implementação da PBC foi elaborada.

3.5 ASPECTOS ÉTICOS

As questões éticas têm como parâmetros a Resolução nº466, de 12 de Dezembro de 2012, do Conselho Nacional de Saúde / MS que dispõe diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos.

O projeto desta pesquisa foi submetido, avaliado e aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Saúde (CEP/SD), da Universidade Federal do Paraná, sob o número de registro CAAE 48211015.2.0000.0102 (APÊNDICE 13).

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os resultados e discussão desta pesquisa são apresentados em dois momentos. Inicialmente, busca-se contemplar os dois primeiros objetivos específicos elencados (itens 4.1 e 4.2), a saber, caracterizar o processo de planejamento e construção da Praça de Bolso do Ciclista em Curitiba e verificar a relação entre poder público e sociedade civil no processo de implementação da PBC.

Os outros dois objetivos específicos são caracterizados em um segundo momento (itens 4.3 e 4.4): analisar as formas de apropriação da PBC por seus usuários, com o intuito de verificar quem dela se apropria, como o fazem, em quais momentos e apontar os possíveis impactos da construção da PBC para a região do entorno, a partir das experiências de lazer na cidade, com enfoque nas práticas corporais.

4.1 IDEALIZAÇÃO E IMPLEMENTAÇÃO DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA DE CURITIBA: DESVENDANDO AS FORÇAS PROPULSORAS

4.1.1 Idealização, planejamento, projeto

Inicialmente, para abordar os elementos que esclarecem como a Praça foi idealizada, planejada e projetada, salienta-se que dos cinco grupos distintos de população classificados para a pesquisa¹⁶, foram utilizados principalmente os dados advindos das entrevistas realizadas com integrantes da Ciclotguaçu, gestores da Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC) e voluntários que auxiliaram na construção da praça, por apresentaram dados mais detalhados sobre o processo. Em conjunto, explorou-se o material midiático e documental obtido.

A fim de facilitar a compreensão acerca da região e do espaço analisado a figura 9 mostra duas perspectivas da localização da Praça de Bolso do Ciclista que, lembrando, situa-se na esquina da rua São Francisco com a rua Presidente Faria.

¹⁶ (1) Frequentadores usuários da PBC; (2) Donos de estabelecimentos e moradores do entorno; (3) Voluntários que participaram do processo de planejamento e construção da PBC; (4) Integrantes da Ciclotguaçu; (5) Gestores da PMC, especificamente membros do IPPUC.

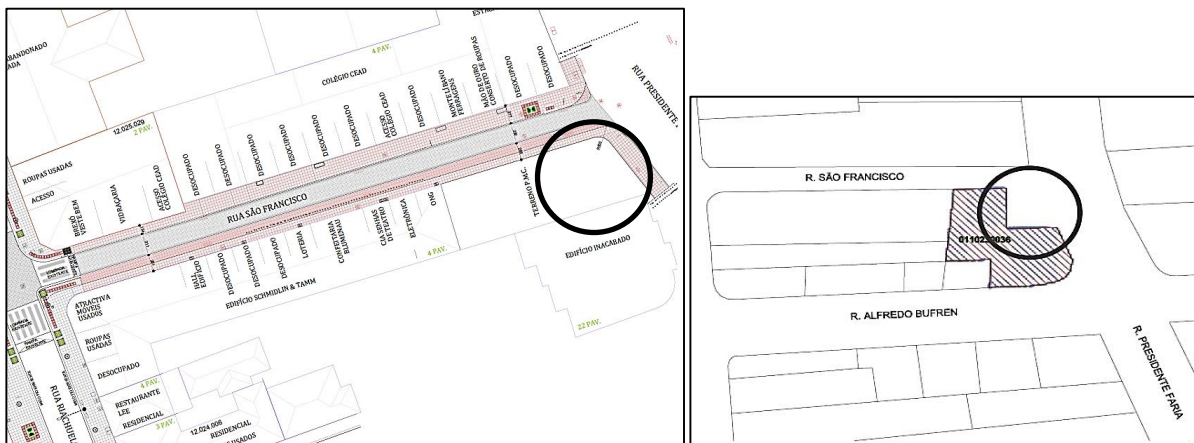


Figura 9 – Localização da Praça de Bolso do Ciclista

Fonte: IPPUC (2013)

A Praça de Bolso do Ciclista foi idealizada por um grupo de cicloativistas, grande parte integrantes da Ciclolguaçu, a Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu. Vale ressaltar que a sede desta associação se situa no mesmo endereço da Bicletaria Cultural, um empreendimento de apoio ao ciclista urbano em suas necessidades e que fornece serviços e informações. Estas organizações buscam trabalhar de forma mútua e complementar, a partir da temática da bicicleta na cidade.

Em frente à sede destes grupos havia um terreno vazio e inutilizado que vinha chamando a atenção das pessoas que frequentavam o local (figuras 10 e 11). Em 2011, a partir de conversas entre membros das duas instituições foi levantada a possibilidade do local tornar-se uma praça, e que pudesse ser a praça do ciclista, justamente pela proximidade física do terreno com estas entidades envolvidas com a temática da bicicleta. A partir disso, pessoas ligadas à Ciclolguaçu e à Bicletaria Cultural buscaram levantar informações a respeito da situação daquele espaço, com o intuito de transformá-lo nesta praça.

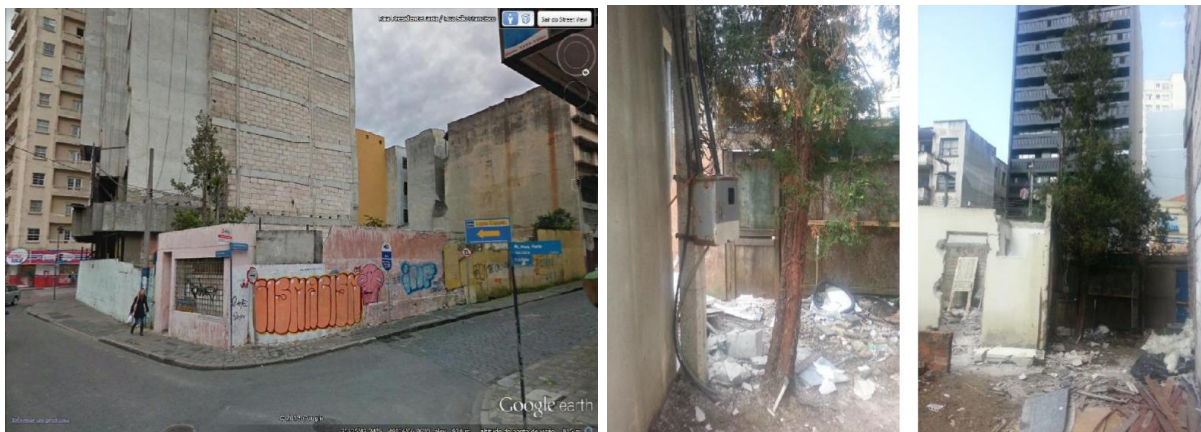


Figura 10 – Exterior e interior do terreno da Praça de Bolso do Ciclista

Fonte: IPPUC (2013)

Além das conversas entre integrantes da Bicletaria e da Ciclolguaçu, a ideia da transformação daquele terreno vazio em uma praça esteve muito ligada à experiência do coordenador da Ciclolguaçu na época com um coletivo de artistas ligados à arte contemporânea e intervenções urbanas, o Interlux Arte Livre (IAL)¹⁷:

[...] O Interlux fez ocupação de um terreno de um posto abandonado, terrenos baldios, a gente fez praças piratas em terreno baldio, a gente criou a jardinagem libertária [...] o Interlux teve toda uma gama de ações, de intervenções urbanas, que tinham características de ocupação de espaços públicos e ressignificação dos espaços públicos. E eu vejo assim claramente que o que aconteceu na praça foi um exercício assim, a concretização de exercícios libertários que o Interlux tinha experimentado de forma bastante anárquica assim, descompromissada até, nos seus anos de atuação, principalmente de 2005 até 2010, então a gente teve essa escola prévia (Integrante Ciclolguaçu 1).

A especificidade da futura praça, em ser designada “do ciclista”, acontece em função da iniciativa partir de pessoas, instituições e espaços representativos da mobilidade por bicicleta na cidade e que têm nessa temática seu cerne.

¹⁷ O Interlux Arte Livre é um coletivo que “[...] iniciou suas atividades no ano de 2002 com a proposta de interagir artes visuais e música. Desde suas primeiras manifestações o grupo procurou situações alternativas ao circuito oficial da arte para desenvolver e apresentar seus trabalhos. Nos últimos anos, o procedimento das ações vem sendo modificados gradualmente, porém preservando certas referências e consolidando uma identidade heterogênea, de abordagem provocadora de forma lúdica e auto-dependente, numa crítica do processo civilizatório e da crise de percepção da sociedade do consumo espetacular. Mantendo ações contínuas como ocupação e re-significação de espaços urbanos, intervenções plásticas e ações performáticas. Atualmente o grupo possui um núcleo organizacional fixo e trabalha com diversos colaboradores. Age em diversos canais de comunicação, desde espaços ao ar livre dispostos pela cidade até locais expositivos institucionais onde haja uma importância específica para sua realização. Este núcleo é composto por artistas plásticos, músicos, designers, video-makers, sociólogos, fotógrafos e filósofos” (INTERLUX, 2016).

Assim, a Ciclolguaçu entrou em contato com os órgãos competentes da PMC que, por sua vez, ao realizarem pesquisas e buscarem dados sobre o terreno, obtiveram a informação de que o mesmo era de posse da própria Prefeitura.

Segundo um integrante da Ciclolguaçu e um gestor da PMC

[...] A gente teve informação, por um amigo arquiteto, próximo do IPPUC, e também do próprio arquiteto do IPPUC [...] ele falou pra gente, “olha, esse terreno é uma área pública”, e a gente ficou, desde o primeiro momento que ele falou, tem que ser a praça do ciclista, ali tinha que ser a praça, a Prefeitura tinha que fazer a praça, ficamos insistindo nesse tema (Integrante Ciclolguaçu 1).

[...] tinha um certo espaço, um terreno baldio vizinho ao próprio prédio e procurou-se saber “será que ali não teria chance de virar uma praça? E que pudesse ser a praça do ciclista?”. Então, quer dizer, as coisas assim surgiram nas conversas, lá na própria Ciclolguaçu. Então, começou um trabalho pra descobrir como era aquele terreno e então foi descoberto que aquele terreno não era do prédio, era um terreno que se duvidava fosse público. Então o governo começou uma pesquisa e descobriu que, de fato, aquele terreno, o atual terreno da Praça do Ciclista é um terreno público [...]. Aconteceu de que duas administrações pra trás da prefeitura, duas ou três, acho que três, o terreno foi doado pelo próprio edifício que estava em construção, para a construção de uma subestação de rebaixamento de voltagem, para um bonde moderno que ia ser criado passando pela Rua São Francisco. Esse bonde acabou não saindo, mas a doação existe, existia, tinha sido feita e foi incorporada como uma unidade fiscal do município e isso foi comprovado e tal. Fez-se essa pesquisa e, a partir dessa pesquisa, deu-se essa informação à Ciclolguaçu, que começou a gerenciar à alguns órgãos da Prefeitura, Secretarias e o próprio IPPUC, a possibilidade de fazer ali uma praça (Gestor PMC 1).



Figura 11 – Interior do terreno Praça de Bolso do Ciclista ao lado do prédio abandonado

Fonte: Rede Social PBC (2014)

A partir dessa informação, os cicloativistas solicitaram à Prefeitura que nesse espaço fosse construída a praça do ciclista, sendo que a ideia foi aceita para discussão pela gestão municipal do período 2009-2012. Acredita-se que haja uma

relação com o fato da região fazer parte do Projeto Novo Centro, proposto no Plano de Governo 2009/2012, e que surgiu a partir da percepção de urbanistas e gestores públicos da necessidade de revitalização da área central da cidade compreendendo, dentre outras questões, a readequação de uso e ocupação da área (IPPUC, 2012)¹⁸.

Com base nesta perspectiva da gestão municipal, a ideia de construir uma praça em um terreno abandonado na região alvo das transformações propostas pelo projeto parecia interessante, convergindo as expectativas tanto do poder público quanto da sociedade, neste caso representada pela Ciclolguaçu.

Uma vez acolhida a ideia de construção de uma praça no local e sendo a PMC a responsável por conduzir o processo, foram realizadas reuniões entre Secretarias/órgãos municipais (Secretaria Municipal do Meio Ambiente, Secretaria de Municipal de Obras Públicas, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, dentre outras) e representantes da Ciclolguaçu, com o intuito de discutir de que forma aconteceria a parceria entre as instituições para o desenvolvimento de um projeto.

A convergência de interesses, este contato mais aproximado entre Prefeitura e a Ciclolguaçu e o diálogo aberto entre ambas as instituições são elementos que podem ser entendidos como as primeiras forças propulsoras do movimento de implementação da praça. Somado a isso, quando um segmento da sociedade apresenta certa estrutura e organização política (na busca de atender suas demandas e anseios) na forma de uma associação, por exemplo, como é o caso da Ciclolguaçu, minimizam-se as distâncias entre poder público e população (FRANÇA, 2007) e a conexão entre as diferentes esferas fica facilitada.

Sob a responsabilidade de arquitetos do IPPUC, com participação de membros da Ciclolguaçu, foram feitas reuniões para discutir o projeto da praça, chegando à elaboração de uma primeira planta (Figura 12).

Um representante da Ciclolguaçu relata que

[...] a gente chega em algumas produções: a ideia de um banco redondo, de uma árvore ali onde foi feita, de ter dois níveis, de ter um nível que sobe, um nível mais baixo. [...] a gente fez umas quatro, cinco reuniões pra chegar nesses primeiros momentos. Até teve um dia que a gente pulou o muro, era o tapume, a gente ficou discutindo coisas lá dentro e quando a gente voltou, estava a polícia passando bem na hora, levamos uma batida da

¹⁸ O objetivo deste projeto consistia também em “criar novos atrativos, em parceria com a sociedade, fomentando setores econômicos e turísticos, proporcionando o retorno da função moradia” (IPPUC, 2012). A área prioritária de atuação do projeto foi a região do entorno do antigo Paço Municipal, que engloba as Ruas Riachuelo e São Francisco.

polícia, até eles entenderem “é o cara do IPPUC ali”, mas, enfim, caos... (Integrante Cicloguaçu 1).

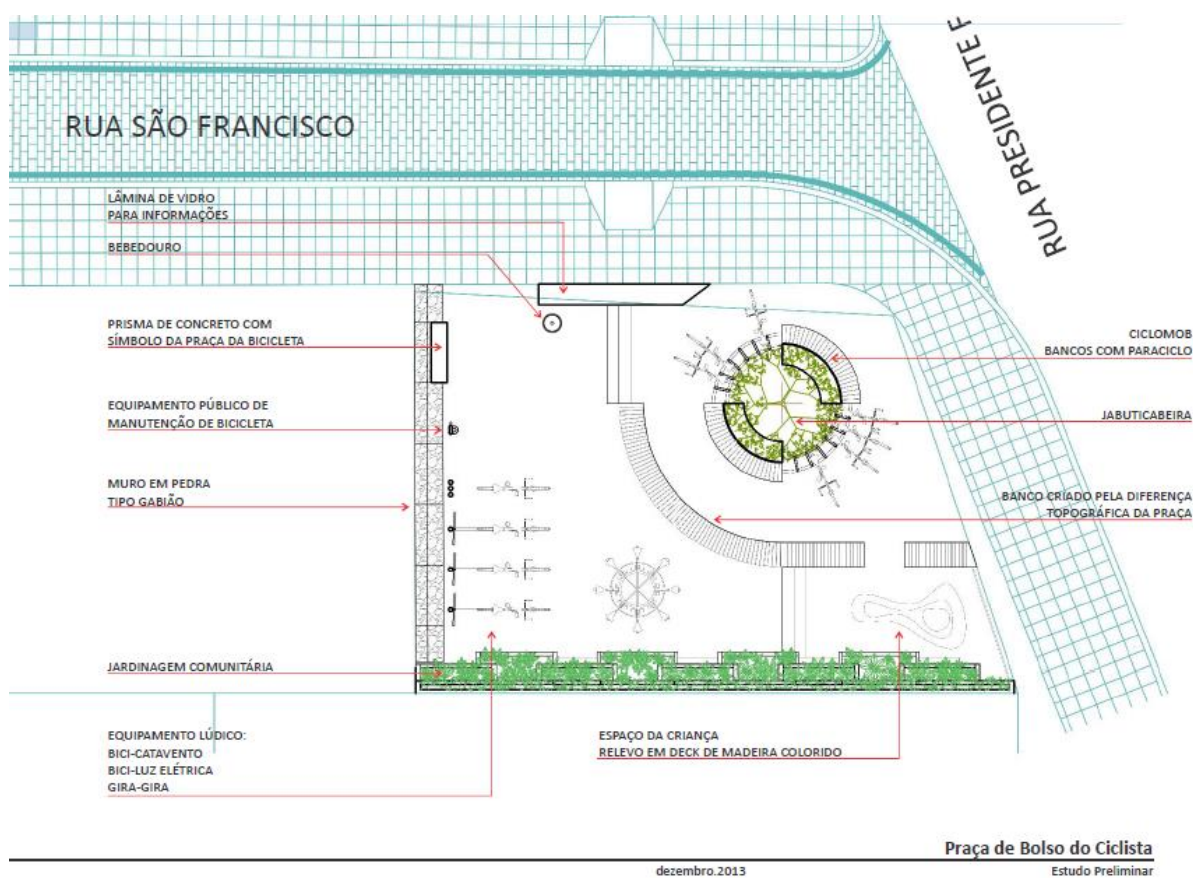


Figura 12 – Projeto inicial da Praça de Bolso do Ciclista – elaboração IPPUC
 Fonte: IPPUC (2013)

De acordo com o projeto desenvolvido pelo IPPUC três dimensões conceituais aparecem: a dimensão simbólica, a dimensão utilitária e a dimensão comunitária (IPPUC, 2013). A primeira estaria relacionada ao plantio de uma jaboticabeira, na esquina da praça, representando um elemento vivo, que cresce, “uma semente verde em meio à aridez do centro da cidade. Trata-se de um ato inaugural e fortemente representativo do renascimento da cultura da bicicleta na cidade, e sob o qual surge um mobiliário circular com bancos e paraciclos, denominado *Ciclomob*” (IPPUC, 2013, p.02). A segunda dimensão estaria contemplada a partir da diferença topográfica que criaria um banco curvo, que juntamente com o *Ciclomob* e uma área de *wifi* gratuito, possibilitariam um local de encontro e intensificariam o uso efetivo da praça. O dinamismo dos equipamentos lúdicos ligados à bicicleta, propondo uma interação com os passantes, e a parede

formada por jardins verticais, com proposta de jardinagem comunitária, comporiam a dimensão comunitária da praça.

A ideia inicial era de que a praça fosse construída pela Prefeitura e entregue à população no período em que aconteceria o Fórum Mundial da Bicicleta¹⁹, cuja terceira edição ocorreu em Curitiba entre os dias 13 e 16 de fevereiro de 2014. No entanto, com relação à construção da praça, um entrevistado da Cicloguaçu afirma que

[...] a Prefeitura, até então, ela tinha dito que ia construir esta praça e entregar esta praça depois do Fórum Mundial da bike, mas essa ideia da praça veio desde a gestão do Luciano Ducci, Beto Richa, enfim... Só que isso acabou passando pra gestão do Fruet e a praça não foi realizada, até o Fórum Mundial da bike (Integrante Cicloguaçu 2).

Verifica-se que a praça não foi pensada e construída dentro do tempo esperado, uma vez que “A ideia era que nessa ocasião, do Fórum, a Prefeitura inaugurasse a praça. Não fizeram isso, eles deram só um banner ali ‘Futura Praça de Bolso’...” (Integrante Cicloguaçu 1).

Os processos licitatórios públicos geralmente tendem a ser morosos, pois necessitam passar por instâncias diferentes e, por vezes, burocráticas. Este fator, juntamente com alguns acontecimentos específicos que ocorriam na cidade de Curitiba no período em que a construção da praça estava sendo discutida, dificultaram sua concretização e fizeram com que esta atravessasse gestões municipais. Segundo Patrício (2015, p.01, grifo nosso)

Inicialmente houve uma abertura para o diálogo e a declaração que a área citada fazia parte de um plano de recuperação de espaços públicos e seria, no futuro, revitalizada. **Entretanto, o processo burocrático prometia ser lento e demorado por conta das restrições impostas pelas obras para a Copa do Mundo da FIFA e as eleições presidenciais.** Em contrapartida, em fevereiro de 2014, Curitiba recebia o 3º Fórum Mundial da Bicicleta e parte das atividades se dariam próximas à praça. Foi neste contexto que surgiu a proposta inusitada para que a reforma da praça fosse conduzida pelos próprios cidadãos que de forma inédita foi aceita pela prefeitura. A pintura de um mural no paredão de fundo da praça selou o acordo.

¹⁹ O Fórum Mundial da Bicicleta é um evento de cicloativismo que acontece anualmente. Sua edição inicial, em 2012, foi realizada em Porto Alegre, marcando um ano do atropelamento coletivo de ciclistas que participavam de uma Bicletada (Massa Crítica) mensal na capital gaúcha (BRAND, 2013). Para a realização do evento alguns princípios são adotados, tais como gratuidade da participação nas atividades, organização por trabalho voluntário e horizontal, autogestão e desenvolvimento por pessoas (e não empresas), livre de marcas registradas, etc.

Milton Santos (2012) afirma que ao passo que em algumas áreas urbanas novos objetos vão sendo instalados (vias rápidas, prédios inteligentes), “na maior parte da aglomeração permanecem objetos herdados representativos de outras épocas” (SANTOS, 2012, p. 307). A modernidade e as necessidades de globalização da economia fazem com que o poder público aceite uma ordem de prioridades que privilegiam alguns poucos atores, limitando a ação de outros, como pequenas empresas, instituições menos estruturadas e as próprias pessoas (SANTOS, 2012), são os espaços da racionalidade (principalmente econômica) que vão surgindo.

Ainda segundo o autor,

Enquanto as áreas “luminosas” são o teatro da ação dos vetores da modernidade globalizadora, as frações urbanas que “envelhecem” podem ser operadas sem maior submissão a tais nexos, escapando à regulação direta dos atores econômicos e sociais hegemônicos (SANTOS, 2012, p.307).

Desta forma, enquanto os olhares estavam voltados para a racionalidade econômica e social hegemônica do momento na cidade, representada pela realização da Copa do Mundo da FIFA, o projeto da praça que surgiu direcionado para esta fração envelhecida do centro da cidade acabou ficando fora da pauta prioritária de ação do poder público naquele momento.

Diante deste contexto, a realização da terceira edição do Fórum Mundial da Bicicleta em Curitiba e suas discussões e intervenções decorrentes, teve um papel significativo no sentido de alavancar a pauta da construção da PBC.

Este evento teve como objetivo discutir questões de ciclomobilidade, políticas específicas de infraestrutura, organização e planejamento das cidades para o uso da bicicleta, mas também “resgatar ideias voltadas para o ser humano e espaços de convivência. Nós acreditamos que ao usar a bicicleta não apenas como um meio de transporte, mas como um meio de transformação, será possível alcançar uma mobilidade urbana sustentável de verdade” (BRAND, 2013). Desta forma, as questões urbanas concretas e subjetivas problematizadas pelo Fórum fizeram do evento também um catalisador do processo de construção da PBC, atuando igualmente como uma força propulsora de implantação da mesma.

Os relatos abaixo indicam esta tendência

[...] essa ideia [de construção da praça] ficou em standby, pelo que eu sei, por um tempinho e o pessoal começou a se envolver com a organização do Fórum Mundial. Nessa época eu acho que os esforços foram todos para o Fórum e aí, durante o Fórum, que foi em fevereiro de 2014, esquentou a discussão em cima desse espaço, que eles já sabiam que tinham (Integrante Cicloguaçu 3).

[...] eu participei do Fórum, porque a praça ela começou, na verdade, com o Fórum Mundial da Bicicleta, [...] agregou, veio, reuniu pessoas ciclistas do Brasil inteiro, da América do Sul, vieram vários palestrantes de outros países, e teve a participação da Mona Caron, que desenhou aquele grafite lindo no prédio. Então eu participei do Fórum e depois do Fórum, toda aquela energia, todas aquelas discussões que aconteceram durante o Fórum, ela de certa forma tinha que se concretizar em alguma coisa, não podia ficar só nos encontros e nos debates e nas coisas, assim, de conversa. Então, a praça foi uma decorrência do Fórum pra mim. Eu que participei do Fórum, daí, depois, eu quis também participar da construção da praça, e foi assim um resultado concreto, do Fórum (Voluntária 1).

O paredão de fundo (Figura 13) do terreno onde seria futuramente construída a PBC foi pintado, na ocasião do Fórum, por Mona Caron, artista suíça internacionalmente conhecida que atualmente vive em São Francisco, nos Estados Unidos. Seus trabalhos estão frequentemente relacionados à arte urbana e ela foi convidada a realizar esta ação como parte das atividades do evento.

Este mural está inserido na seção *artivism* de sua página da Web, a qual pode-se traduzir como “artivismo”. Para a artista

Este mural no centro de Curitiba, Brasil, anunciou o início de uma série de intervenções de base para recuperar e transformar fisicamente este canto muito negligenciado da rua, para refletir o desejo da comunidade por uma cidade mais habitável. [...] A imagem simples do mural simboliza o florescimento do ambiente urbano, que está dando à luz a formas mais leves de pisar o solo urbano. A flor dramaticamente grande significou sentir como um rufar de tambores que revela, anticlimaticamente, apenas uma pequena bicicleta. A ideia é que apenas uma coisa simples, modesta, como promover o uso diário de bicicletas pode, em última análise, ter um grande impacto no ambiente urbano (MONA CARON, 2015, tradução nossa).

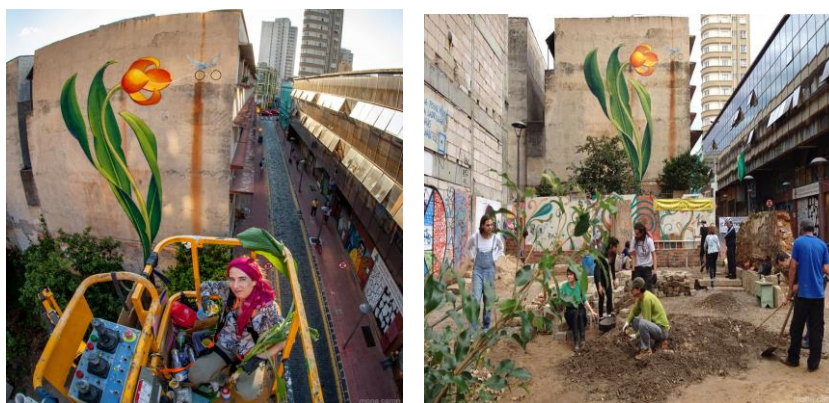


Figura 13 – Mural elaborado pela artista suíça Mona Caron
Fonte: Mona Caron (2015)

Assim, diante das discussões promovidas pelo Fórum e das dificuldades burocráticas encontradas para a construção da praça a partir dos meios públicos, surgiu a ideia de que a mesma fosse construída pela própria população, em regime de mutirão, conforme afirmam integrantes da Ciclolguaçu

Passado o Fórum, eu lembro a gente, em conversas assim, a gente “E se a Prefeitura... não fizesse a praça, e se a gente fizesse a praça?”. Então, a gente pegou essa ideia, que num primeiro momento foi bem maluca assim, de fato foi, e apresentou isso pro IPPUC. A gente falou “olha, a gente está com uma ideia, a gente quer propor que a praça seja construída coletivamente”. E daí, pra nossa surpresa, o IPPUC topa, existe um consenso e a gente começa. Então, o Fórum em fevereiro, março e abril a gente passa fazendo reuniões pra discutir o projeto da praça (Integrante Ciclolguaçu 1).

Vendo essa questão da praça que não foi feita, foi colocada a sugestão de fazer a praça, só que de forma de mutirão. Então a Prefeitura entraria com os materiais, forneceria os materiais, e a população em si, a Ciclolguaçu, junto com o pessoal aqui do bairro mesmo, do centro, os próprios ciclistas, iria construir a praça durante os finais de semana (Integrante Ciclolguaçu 2).

Esta iniciativa constituiu uma adaptação criadora à realidade existente (SANTOS, 2012), contrapondo a racionalidade hegemônica econômica e social imposta pelo contexto, quando a prioridade era a realização da Copa do Mundo na cidade.

Ainda de acordo com Santos

Objetivamente, pode-se dizer também que, a partir dessa racionalidade hegemônica, instalam-se paralelamente contrairracionalidades. Essas contrairracionalidades se localizam, de um ponto de vista social, entre os pobres, os migrantes, os excluídos, as minorias; de um ponto de vista econômico, entre as atividades marginais, tradicional ou recentemente marginalizadas; e, de um ponto de vista geográfico, nas áreas menos modernas e mais “opacas”, tornadas irracionais para usos hegemônicos (SANTOS, 2012, p. 309).

A ideia de construção coletiva da praça representa uma contrairracionalidade. A área onde pretendia ser construída a PBC não apresentava nenhum potencial de uso hegemônico em função das suas pequenas dimensões e por localizar-se ao lado de uma massa falida, era uma área “opaca” do ponto de vista econômico/imobiliário. No âmbito social, os ciclistas na cidade podem ser considerados minorias quando comparados ao elevado número de motoristas e automóveis que circulam no ambiente urbano, o que pode justificar o fato de constituírem os protagonistas dessa ação de construção coletiva da praça, a partir da realização de mutirões.

De acordo com a PMC (2014e)

Uma licitação é sempre demorada. Aqui, encontramos uma alternativa, fazendo algo inédito em termos de parceria do poder público com a comunidade. Assim, viabilizamos um novo espaço de convivência que já está revitalizando o centro da cidade de um jeito inusitado, afirmou o presidente do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (Ippuc), Sérgio Póvoa Pires.

Uma parceria diferente foi então estabelecida entre administração pública e comunidade. O poder público ficaria encarregado de viabilizar as condições mínimas necessárias, cederia o terreno e os equipamentos e mão de obra especializada para os serviços iniciais e, posteriormente, a comunidade se encarregaria de “botar a mão na massa” e realizar a construção coletiva da praça.

Então, o projeto paisagístico da praça, que já havia sido iniciado anteriormente de forma interna pelo IPPUC e Ciclolguaçu, passa a ser discutido abertamente, por meio de reuniões que aconteciam na Bicicletaria Cultural, sendo que a continuidade da elaboração do projeto começou a ser conduzida por um arquiteto integrante da própria Ciclolguaçu

Algumas diretrizes iniciais do projeto se mantiveram, mas passado assim esse momento que a Prefeitura falou que não ia fazer, quer dizer, que a gente falou que não queria que a Prefeitura fizesse, a gente pede o projeto e abre pra discussões abertas, que acontecem na Bicicletaria, pra discutir com mais intensidade como a gente faria isso, o que que a gente faria. E a partir daí surge o [nome retirado para preservação da identidade], arquiteto, também amigo nosso, que ele assume daí a questão “projeto”. Ele faz uma maquete da praça, ele, a partir das ideias todas, cria algumas coisas que, quase tudo se concretizou, de acordo com o projeto. A gente viu, na verdade, que tinham coisas que não, na prática ia se mostrar diferente (Integrante Ciclolguaçu 1).

De acordo com Patricio (2015), não só o trabalho foi executado, mas também o projeto da futura praça foi discutido junto à população interessada, no período de janeiro a maio do ano de inauguração, considerado um tempo “relativamente rápido levando-se em consideração os trâmites administrativos que costumam passar as obras públicas e podem levar até anos para que sejam efetivamente iniciadas” (*idem*, p.02).

A Figura 14 mostra um exemplo de divulgação que convida a comunidade a participar da discussão do projeto da praça.



Figura 14 – Convite para discussão do projeto da Praça de Bolso do Ciclista com a comunidade

Fonte: Rede Social PBC (2015)

Estas reuniões eram abertas, divulgadas via internet (por meio de e-mails, redes sociais, páginas da *web* das instituições envolvidas) e também por cartazes colados na região do entorno. Segundo integrante da Ciclolguaçu

As reuniões eram abertas, através da associação mesmo, a associação mandava os e-mails, mandava falando que ia ter a reunião sobre a construção da praça e dentro dessas reuniões foram surgindo o planejamento [...] dentro desse planejamento todo mundo sugeriu, o que poderia ter dentro. Então surgiu várias ideias, todo mundo falou “ah, tem que ter um espaço pra criança...”, “ah, tinha que ter uma casinha de cobertura”, não sei o quê. Então a gente foi colocando e adaptando, mas como o espaço é pequeno não tem como colocar todas as questões dentro desse espaço, então algumas foram acatadas, vendo o melhor, que planejamento da praça, o que que seria colocado como algo usual mesmo. Como seria uma praça do ciclista, que tenha paraciclos, que tenha banco, porque não uma árvore. Só que aí foi surgindo, de que forma, então várias maneiras diferentes foram colocadas, que foram vários experimentos, principalmente esse banco aqui [refere-se ao banco de superadobe], que é magnífico (Integrante Ciclolguaçu 2).

Foram feitas reuniões, na Ciclolguaçu, eram reuniões abertas, era feito uma chamada pra quem quisesse participar, então tinham as reuniões. Primeiramente, teve uma reunião que eu participei que tinha um corpo técnico da Prefeitura junto e aí nas reuniões eram apresentados os projetos, as pessoas começaram a discutir aí o que que eles podiam implementar na praça, ou principalmente, pra determinar como seria o uso dela, o que poderia ser feito ali, o espaço é bem pequeno, bem restrito (Integrante Ciclolguaçu 3).

No entanto, com relação às reuniões, o gestor da prefeitura salienta que

Eram um pouco abertas né, quer dizer, dentro do âmbito da direção da Ciclolguaçu, é que a Ciclolguaçu ela, embora tenha uma, vamos dizer assim, uma aparente grandiosidade, sempre girou em torno de dez, quinze, vinte pessoas no máximo, no

máximo, esses sempre foram os que tocaram todos os procedimentos até hoje na Ciclolguaçu (GESTOR PMC 1).

Esta perspectiva mostra que, mesmo abertas para quem quisesse participar, as reuniões, e também a condução de todo o processo de uma maneira geral, tinham sua centralidade em alguns atores específicos, particularmente aqueles que estiveram envolvidos na organização do Fórum Mundial da Bicicleta e que formavam um grupo de base consistente, elemento que pode ser apontado como mais uma força que possibilitou a concretização da praça.

Como afirma o integrante da Ciclolguaçu

[...] teve a organização do Fórum, aqui em Curitiba, que aconteceu em 2014, ela nos consumiu o ano de 2013 inteiro, então a gente teve um grupo bastante comprometido, em 2013, se reunindo toda segunda-feira pra organização do Fórum. Na maior parte esse grupo se manteve intacto na construção da praça. Então a gente já tinha um núcleo duro de pessoas que estavam trabalhando, que tinha um diálogo, assim, junto. Então foi bem natural assim, “ó, a gente fez o Fórum, e agora? Ah, vamos fazer a praça”. Então foi assim um processo natural (Integrante Ciclolguaçu 1).

Desta forma, deu-se continuidade a um trabalho colaborativo, encabeçado por este grupo, este núcleo coeso e diverso de pessoas que se formou para a realização do Fórum. Esta diversidade de formações e áreas dentro do grupo também é fato a ser considerado. De acordo com outro membro da Ciclolguaçu

[...] a gente tinha recém passado o Fórum, estava todo mundo num movimento forte e tinha bastante gente participando do grupo da Ciclolguaçu na época. Então a gente sabia que ia ter gente suficiente pra trabalhar, a gente tinha, tem, pessoas que são formadas em Arquitetura e Urbanismo, tem Engenheiro no grupo, tem gente que trabalhava com construção civil [...]. Então a gente sabia que tinha apoio técnico suficiente entre o pessoal do nosso grupo, então a gente sabia que ia conseguir dar conta de fazer isso [...] Então essa era uma questão, que a gente queria que aquilo saísse rápido e a outra é que essa sempre foi a maneira de trabalho nossa, de fazer e não ficar falando, então vamos botar a mão na massa (Integrante Ciclolguaçu 3).

A partir das discussões promovidas, chega-se primeiramente a alguns esboços de plantas (Figura 15), modificadas a partir do projeto inicial desenvolvido pelo IPPUC, e em um segundo momento um modelo final é elaborado (Figura 16), juntamente com outras plantas que exibem itens como a área de implantação da praça de bolso, terraplanagem, instalações, pavimentação, paisagismo. Também uma maquete foi confeccionada para ilustrar o projeto (Figura 17).

Alguns elementos do projeto inicial desenvolvido pelo IPPUC não puderam ser mantidos, pois fugiam ao alcance de uma construção baseado no princípio do

mutirão, uma vez que exigiam materiais e conhecimentos mais especializados. No entanto, as ideias da utilização da diferença topográfica do terreno, do banco curvo central, do banco redondo próximo à esquina, da presença de paraciclos e da jardinagem na lateral do prédio foram conservadas.

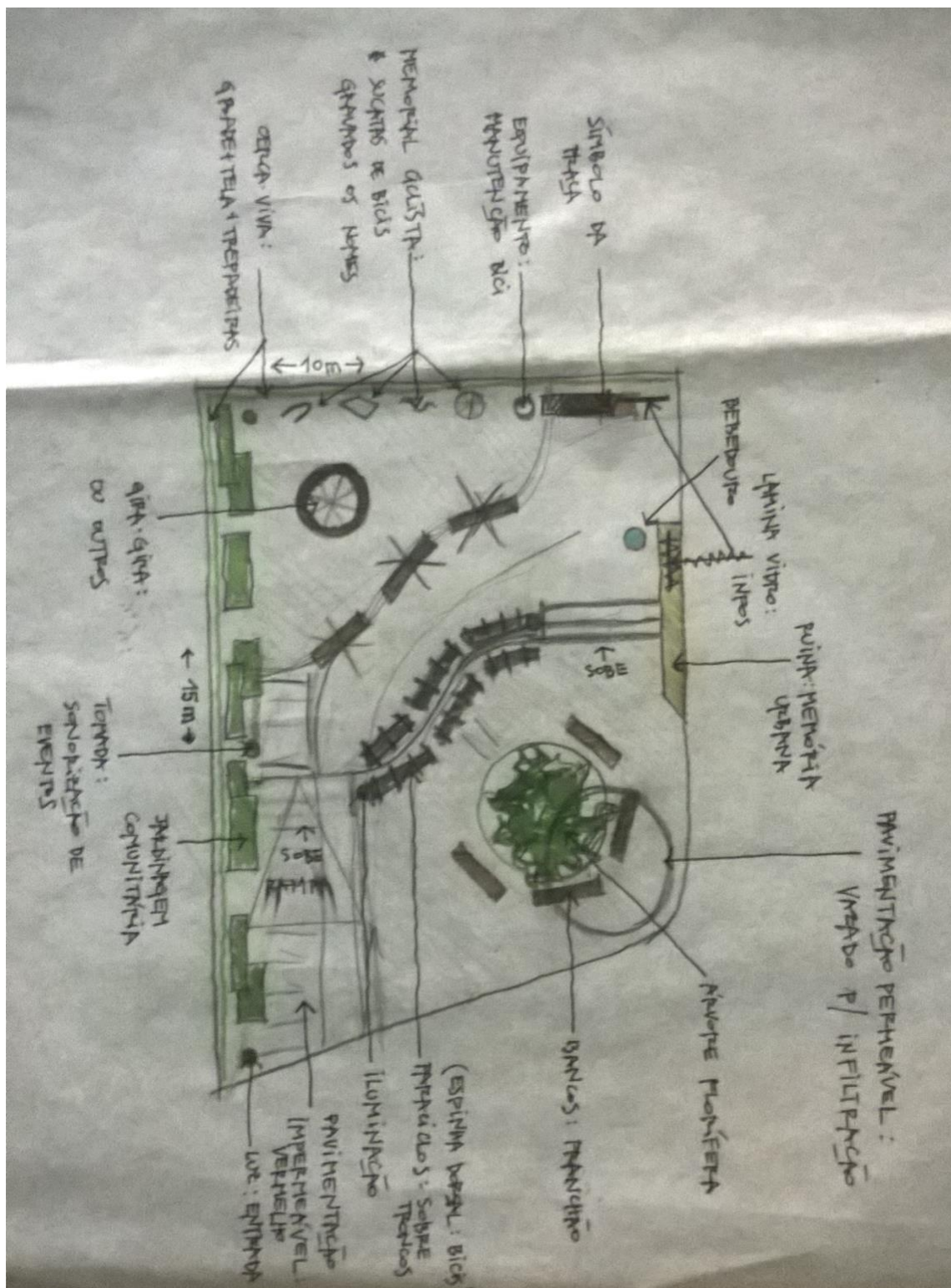
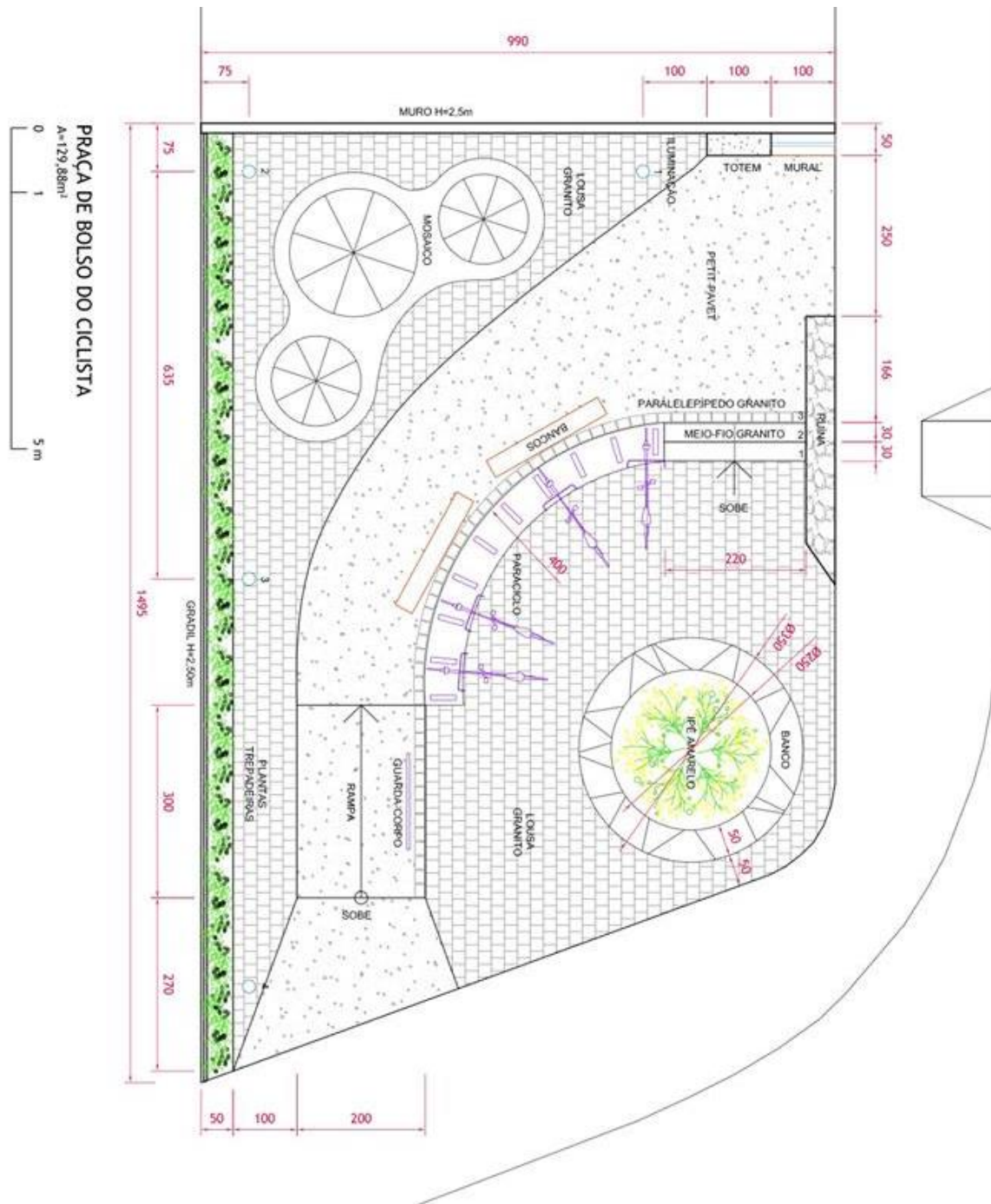


Figura 15 – Exemplo de planta da Praça de Bolso do Ciclista – elaboração Ciclolguauçu

Fonte: A autora (2015)



| | | |
|----------|--|---------|
| ASSUNTO | PLANTA | PRANCHA |
| PROJETO | PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA | 2 6 |
| ENDEREÇO | RUA SÃO FRANCISCO esquina RUA PRESIDENTE FARIA | |
| DATA | ABRIL_2014 | |

Figura 16 – Planta final da Praça de Bolso do Ciclista – elaboração Cicloguaçu
Fonte: Rede Social PBC (2014)



Figura 17 – Maquete do projeto da Praça de Bolso do Ciclista

Fonte: Doug Oliveira - Rede Social PBC (2014)

Com o projeto definido, a questão dos insumos começou a ser discutida. Em reuniões ficou acordado que alguns materiais armazenados nos depósitos de Secretarias Municipais seriam disponibilizados para compor o espaço da futura praça. A Prefeitura encarregou-se também de realizar os ajustes iniciais no terreno, relacionados particularmente aos que exigiam maquinaria mais especializada, como colocação de terra, alinhamento do terreno, reposicionamento dos tapumes delimitando as novas medidas, dentre outros, como mostram os relatos dos diferentes atores

[...] houve uma segunda reunião [...] nessa reunião ficou acertado que haveria uma disponibilização dos depósitos da Secretaria de Obras e da Secretaria de Meio Ambiente, de materiais que poderiam servir à construção da praça do ciclista. [...] E, a partir daí a Secretaria de Obras entrou com máquinas ali, fez uma primeira regularização do terreno, desmontou o tapume, fez uma primeira regularização do terreno e montou um outro esquema de tapume, pra que pudesse delimitar o espaço de cada um, ou seja, o que continuava privado e o que que era público. [...] Foi feito também um levantamento, o IPPUC disponibilizou uma van, eu acompanhei, fui junto com o pessoal da própria Ciclotguaçu, fomos selecionar alguns materiais disponíveis nos depósitos, tanto da SMOP, que é a Secretaria Municipal de Obras Públicas, como da Secretaria Municipal de Meio Ambiente, SMMA. Então foi feito isso, e foi feito uma entrega, na medida que a obra andava, foram feitas entregas pela Prefeitura desse material, sem mais entrar em mão de obra, porque a mão de obra inicial foi feita na parceria, para a regularização do terreno e algum nivelamento, colocação de alguma terra, pra poder organizar melhor o espaço de trabalho dos ciclistas (Gestor PMC 1).

A ideia era que a gente visitasse os depósitos da Secretaria de Obras, da Secretaria do Meio Ambiente, e visse o que que eles têm lá, tinham de material, e a gente

reaproveitasse isso. Então tem pedra, tem grade, tem madeira, tem isso, tem aquilo, então a gente fez esse caminho. (Integrante Cicloguaçu 1)

Com relação aos recursos para a construção também foi citada a participação de uma construtora particular, que possuía empreendimentos na região do entorno, que disponibilizou materiais e também contribuiu financeiramente para o andamento da construção da praça.

A figura 18 mostra detalhes da lista de materiais, com informações sobre tipo, quantidade, origem, etc.

| LISTA DE MATERIAL | | | | |
|------------------------|---------------------------|----------------------|----------------------|--------|
| MATERIAL | DIMENSÕES | ÁREA | QUANTIDADE | ORIGEM |
| PETIT-PAVET | 5x5x5 cm | 40,64 m ² | 3,00 m ³ | SMOP |
| LOUSA GRANITO | 20x20x5 cm | 57,11 m ² | 1.500 peças | SMOP |
| PARALELEPÍPEDO GRANITO | 20x15x15 cm | 135,00 m | 750 peças | SMOP |
| MEIO-FIO GRANITO | 110x40x15 cm | - | 8 peças | SMOP |
| AREIA | MÉDIA | - | 5,00 m ³ | SMOP |
| BRITA | N.º 2 | - | 5,00 m ³ | SMOP |
| BANCO TRONCO | 197x30 cm | - | 2 peças | SMMA |
| BASE BANCO | 61x20 cm | - | 4 peças | SMMA |
| DORMENTE | - | - | 1 peça | SMMA |
| TÁBUA CORRIDA | 300x20x4 cm | - | 2 peças | SMMA |
| GRADIL | 320x200 cm | 14,95 m | 4 peças | SMMA |
| | 220x250 cm | 14,95 m | 4 peças | SMMA |
| GUARDA-CORPO | - | - | 1 peça | SMMA |
| PARACICLOS | tubulares h=1,0m | - | 10 peças | SMMA |
| IPÊ AMARELO | muda h=4,0m | - | 1 muda | SMMA |
| AMOR-AGARRADINHO | mudas grandes | - | 8 mudas | SMMA |
| GUACO | mudas grandes | - | 8 mudas | SMMA |
| CIPO SÃO JOÃO | mudas grandes | - | 8 mudas | SMMA |
| HERA-VERDE | mudas grandes | - | 8 mudas | SMMA |
| LANTERNA CHINESA | mudas grandes | - | 8 mudas | SMMA |
| AZALÉIA | mudas grandes | - | 8 mudas | SMMA |
| MANACÁ DE CHEIRO | mudas grandes | - | 8 mudas | SMMA |
| CIMENTO | SACO 50kg | - | 100 sacos | - |
| CAL HIDRATADA | SACO 20kg | - | 25 sacos | - |
| TÁBUA | 300x30x3 cm | - | 10 peças | - |
| RIPAS | 300 cm | - | 10 peças | - |
| PREGO | 17x27 | - | 3,00 kg | - |
| AÇO | 12 m x 8 mm | - | 10 barras | - |
| | 12 m x 4,2 mm | - | 10 barras | - |
| ARAME RECOZIDO | N.º 18 | - | 5,00 kg | - |
| TIJOLOS | 6 FUIROS | - | 1.000 tijolos | - |
| POSTES | h=4,5m | - | 4 peças | - |
| SACO DE RAFIA | saco contínuo | - | 4 peças | - |
| CERÂMICA | cacos coloridos - mosaico | - | 30,00 m ² | - |
| VIDRO LAMINADO | 1,00x2,00m | - | 1 peça | - |

OUTROS:

- SERVIÇO E MÁQUINAS DE TERRAPLANAGEM
- EPIs (EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL): 20 pessoas
- ENERGIA ELÉTRICA
- ÁGUA
- BANHEIRO
- FERRAMENTAS:
 - PAVIMENTAÇÃO
 - ALVENARIA
 - CARPINTARIA
 - SERRALHERIA
 - JARDINAGEM
 - ELÉTRICA
 - HIDRÁULICA
 - MOSAICO

| | |
|----------|--|
| ASSUNTO | LISTA DE MATERIAL |
| PROJETO | PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA |
| ENDEREÇO | RUA SÃO FRANCISCO esquina RUA PRESIDENTE FARIA |
| DATA | ABRIL_2014 |

Figura 18 – Lista de materiais para a construção da Praça de Bolso do Ciclista
Fonte: Rede Social PBC (2014)

No que se refere aos atores e instituições envolvidas de um modo geral no processo de implementação inicial da praça, além da parceria estabelecida entre Ciclolguaçu e órgãos municipais (especialmente Secretarias de Obras, Meio Ambiente e Trânsito, IPPUC, Setran), 02 entrevistados Integrantes da Ciclolguaçu e um gestor da PMC citaram que houve colaboração do síndico da massa falida do prédio contíguo à praça, que entrou em comum acordo com a Prefeitura para a alteração dos limites do terreno e disponibilização do restante da área que não seria transformada em praça, para servir de apoio à realização da obra (guardar materiais, equipamentos, bicicletas).

Também foi citada a contribuição da Bicletaria Cultural e de uma construtora particular que estava com empreendimentos próximos ao local da praça, como apontam os relatos

A Bicletaria Cultural apoiou tremendamente, estava junto, a Bicletria Cultural sempre esteve junto. A gente teve apoio com coisas que a gente não tinha dinheiro pra comprar e nem a Prefeitura não tinha como comprar, tinha que passar por licitação e tudo, a construtora [nome retirado para preservação da identidade], claro, eles estavam e estão com um empreendimento grande aqui na Presidente Faria, um grande na São Francisco ali em cima, então eles deram, eu acho que no total foram cerca de quase 10 mil reais pra comprar ferramentas, comprar cimento, comprar tudo o que a gente não tinha ali. O proprietário, os proprietários do prédio e do terreno ali do lado, eles cederam o espaço ao lado para usar como canteiro de obras, teve toda uma boa vontade para essas coisas todas acontecerem. (Integrante Ciclolguaçu 1).

[...] o pessoal das construtoras do entorno aqui vê o potencial construtivo, a [nome retirado para preservação da identidade] principalmente, viu a iniciativa, achou uma iniciativa louvável e também entrou na ideia de participar, ela forneceu materiais, falta cimento, material, carrinho, carrinho de construção, enxada, esses materiais ela que forneceu. (Integrante Ciclolguaçu 2).

Nomes recorrentes de pessoas participantes de forma voluntária e que não necessariamente estavam ligadas à alguma instituição foram citados por entrevistados integrantes da Ciclolguaçu, gestores da Prefeitura e outros voluntários. Foram lembradas aquelas que, de modo particular, tiveram uma atuação mais intensa à frente de determinados eixos do processo, que assumiram espontaneamente alguma função, sendo esta geralmente relacionada com a *expertise* de cada um nos variados processos. Arquitetos, mestres de obras, representantes políticos, pessoas responsáveis pela divulgação, pela animação cultural, pela condução dos mosaicos sobressaíram como lideranças naturais, por sua boa vontade em colaborar e comprometimento com o projeto a partir das atividades que mais dominavam.

Resumindo, com relação às forças propulsoras, a convergência de interesses entre Prefeitura e Ciclotguaçu, o diálogo entre as instituições e a organização política da associação constituem o primeiro conjunto de forças que poderiam tornar a PBC uma realidade. Num segundo momento, a realização do 3º Fórum Mundial da Bicicleta em Curitiba foi essencial como uma força propulsora ao catalisar e dinamizar a questão da PBC, que se encontrava naquele momento estagnada, a partir da ideia de construção coletiva. A constituição posterior de um “núcleo duro” para conduzir o processo foi a terceira força de extrema importância, pois mesmo não sendo verticalizado, havia lideranças comprometidas e interessadas no projeto, que surgiram de forma natural e também a partir da experiência do Fórum.

Em poucas palavras, resumindo o processo de idealização da praça

Para poder viabilizar o projeto com rapidez, a Prefeitura de Curitiba e a ONG Ciclo Iguazu trabalham na implantação da Praça de Bolso em regime de mutirão.

A Prefeitura doou o terreno, fez o projeto arquitetônico inicial e providenciou os ajustes na área, além dos materiais e equipamentos. Os cicloativistas entraram com a mão de obra. Os trabalhos foram realizados nos finais de semana por cicloativistas e suas famílias, além de muitos voluntários (PMCe, 2014).

Esta foi a fase inicial de planejamento da praça, na qual foi desenvolvido um projeto, as funções entre as pessoas envolvidas foram sendo direcionadas horizontalmente (a partir dos saberes de cada um), foram disponibilizados, comprados e arrecadados os materiais necessários. Em seguida, foi dado início à construção da praça.

4.1.2 “A Praça saiu, a galera pôs a mão e curtiu a construção” (Plá) – os fins de semana de mutirão

Os “mutirões”, como foram chamadas as ações concretas de construção da Praça de Bolso do Ciclista, aconteceram durante 21 fins de semana de 2014, reunindo cerca de 100 pessoas cada (PATRICIO, 2015).

As reuniões de planejamento continuaram acontecendo, geralmente na Bicletaria Cultural, instituição parceira que teve participação ativa no processo (principalmente preparando a agenda cultural dos mutirões da Praça). Também eram abertas a participação de todos, mas agora tinham como objetivo discutir a

execução do projeto, o andamento da construção, os próximos passos a serem seguidos a cada novo mutirão, as atividades culturais de animação da praça, dentre outras questões (Figura 19). Patricio (2015, p. 3) afirma que,

O gerenciamento e organização das atividades ocorreu durante todo o período de construção da praça. Reuniões de planejamento eram realizadas antes e depois dos mutirões, mas não no sentido convencional de definir tarefas e cobrar resultados de cada participante. O objetivo principal era simplesmente viabilizar o acolhimento dos interessados em participar da forma que quisessem.



Figura 19 – Reunião de preparação de mutirão
Fonte: Doug Oliveira - Rede Social PBC (2014)

Os mutirões aconteceram de modo a concluir diferentes etapas do processo, sendo que qualquer pessoa que tivesse interesse poderia destinar um pouco do seu tempo e energia e colocar a “mão na massa”, ajudando com o que tivesse afinidade, fossem pedestres que estivessem passando pela rua ou pessoas que ficaram sabendo do movimento pelos meios de comunicação ou pela indicação de voluntários que participaram.

A divulgação foi realizada via internet, principalmente por meio de redes sociais e a partir de convites distribuídos pelo local onde estava sendo construída a Praça. A geração de movimento de pessoas no local chamou a atenção de algumas redes de comunicação que, de forma espontânea, passaram a divulgar os mutirões, tanto por meio de notícias veiculadas em seus sites na Internet quanto pela televisão, ao realizarem chamadas convidando a população da cidade a colaborar.

E foi a partir do momento que a gente começou a divulgar, que ia ter mutirão, que ia ter isso, ia ter aquilo, e estando lá fazendo mutirão, começou a aparecer mais gente. A RPC começou a fazer chamadas, a gente achou “uau, nossa, vai bombar” e então começou a vir gente que não estava no início começou a aparecer (Integrante da Ciclolguaçu 1).

A gente divulgava pela página da Ciclo alguns informes do mutirão e foi criada uma página ali no Facebook e a gente disparava as informações do mutirão, quando estava ocorrendo e todo mundo que participava também acabava sendo uma pessoa que acabava divulgando isso. Momento que eu divulgava pra um, alguém compartilhava e assim ia... mas a praça mesmo tinha a página e depois foi acabando atraindo as mídias, a Gazeta [o jornal Gazeta do Povo] e as mídias televisivas acabaram divulgando cada vez mais isso (Integrante da Ciclolguaçu 2).

Com o intuito de facilitar a movimentação dos voluntários que já trabalhavam no local, cujo número aumentava gradativamente, e também para garantir sua segurança no espaço, a primeira quadra da Rua São Francisco foi fechada para o trânsito de automóveis nos finais de semana em que ocorriam mutirões. Conforme indica uma voluntária

[...] a rua, a São Francisco, era fechada naquele quarteirão durante o mutirão, que foi uma conquista bem bacana isso, de conseguir fechar, daí a gente ocupava a rua, porque a gente ficava passando de um lado pra rua, do outro pra rua, para fazer as coisas. Então era até perigoso ali, com carro, e as crianças também estavam sempre juntas ali, então fechando melhorou a segurança e também o espaço aumentou [...]. (Voluntária 1).

E a ideia era ser sempre nos finais de semana, pras pessoas participarem, a Setran autorizou o fechamento da rua (Integrante da Ciclolguaçu 1).

A ideia inicial era de que a praça fosse construída durante os finais de semana de maio e junho, como ilustra a Figura 19. No entanto, o processo acabou se estendendo por mais alguns meses, em função de condições climáticas, por exemplo, pois algumas tarefas não podiam ser realizadas com chuva, mas também por vezes devido à própria mão de obra de caráter voluntário, nem sempre especializada e apresentando certa rotatividade. Muitas pessoas diferentes participavam dos mutirões e algumas entravam em contato pela primeira vez com determinadas tarefas, tais como preparar massa, cimentar, assentar tijolos, colocar *petit pavet*, preparar mosaicos, etc. Dessa forma, um certo tempo extra precisava ser disponibilizado para o ensino/aprendizagem de diversos trabalhos (Figura 20), pois o processo precisava ser repetido sempre que novos voluntários apareciam para colaborar, na medida em que iam tomando conhecimento e se interessavam pela construção da praça.

[...] a gente tinha um planejamento de, não sei, poucas semanas, três meses, ou então doze semanas, e trabalhando simplesmente, trabalhando nos finais de semana, mas aí logicamente tomou mais tempo porque o projeto foi sendo modificados aos poucos e aí tem as questões de dias que chove, que daí não dá pra trabalhar (Integrante Ciclolguaçu 3).

Os voluntários iam e vinham em diferentes etapas do processo, conforme ficavam sabendo do movimento ou de acordo com a disponibilidade de tempo, e se inseriam pela afinidade por determinadas atividades que aconteciam. No entanto, havia um “núcleo duro”, relatado por alguns entrevistados, de cerca de 20 pessoas, que marcavam presença quase todos os finais de semana e “encabeçavam” algumas linhas gerais da obra, a partir do interesse e pelo fato de dominarem determinadas atividades. Segundo entrevistado da Ciclolguaçu

Teve naturalmente nesse processo, algumas pessoas que meio que se auto-colocaram com mais disposição de puxar a coisa (sic) [...] então a gente começou a abrir várias frentes de ação (Integrante Ciclolguaçu 1).

Geralmente estas pessoas mais assíduas, que compunham este “núcleo de base” de construção da praça, eram as que davam as orientações, cada qual na sua especialidade, para as demais que chegavam no decorrer do processo (Figura 21). De acordo com uma voluntária

[...] algumas pessoas que começaram desde, estavam ali desde ali de dentro, aí eu não sei como aconteceu, mas elas já tinham coisas que elas sabiam fazer muito bem que elas começaram a orientar nesses nichos (Voluntária 2).



Figura 20 – Chamada para participação nos mutirões
Fonte: Doug Oliveira - Rede Social PBC (2014)



Figura 21 – Voluntário experiente em construção ensinando voluntária a assentar tijolos
Fonte: Doug Oliveira – Rede Social PBC (2014)

Estas pessoas centrais engajadas com o processo e que disponibilizaram seus conhecimentos de uma área que dominam para compor a PBC foram também forças propulsoras do processo.

De modo geral, no que se refere à construção propriamente dita da praça, a maioria dos trabalhos ocorreu de forma simultânea. Algumas ações iniciais que exigiam maquinaria mais robusta foram realizadas pela Prefeitura, que forneceu os equipamentos e a mão de obra, com o acompanhamento do pessoal interessado. Houve a retirada dos tapumes que contornavam o terreno da praça, instalados na ocasião do projeto de revitalização da rua São Francisco²⁰, foi regularizado e nivelado o terreno e posteriormente reorganizados estes tapumes. A partir daí a mão de obra dos voluntários da comunidade começou a predominar.

Foram demarcados o “passeio” e os dois níveis do terreno propostos no projeto, para que também pudessem ser colocadas as pedras que delimitariam os dois platôs da praça e que dariam origem ao banco curvo do centro. Simultaneamente, o muro do fundo da praça estava sendo erguido, demarcando os limites com o terreno de propriedade particular. A área próxima à esquina com a rua

²⁰ Revitalização esta que fez parte do já citado Projeto Novo Centro, desenvolvido pela PMC. Os tapumes continham informações sobre o projeto e aspectos históricos da rua São Francisco.

São Francisco, onde ficaria o banco redondo com a árvore no centro, também foi sendo iniciada. A iluminação foi igualmente instalada, aproveitando a modificação da base do terreno para passar a fiação subterrânea. Um muro histórico que já fazia parte do terreno, situado na lateral da praça para o lado da rua São Francisco, foi mantido e revitalizado.

Neste momento, algumas intervenções artísticas também começaram a acontecer, principalmente no muro do prédio abandonado, que compõe a parede lateral da praça, e nos tapumes do fundo, que delimitam as áreas pública e particular.

A figura 22 mostra esta evolução inicial de alteração do terreno e as cores que vão surgindo nas paredes do local por meio das interferências de artistas. A figura 23 mostra a simultaneidade do trabalho, com a construção do muro ao fundo, delimitação do banco curvo central e do banco redondo.



Figura 22 – Evolução da construção da Praça de Bolso do Ciclista
 Fonte: fotos de Doug Oliveira - Rede Social PBC (2015)



Figura 23 – Simultaneidade dos trabalhos: construção do muro ao fundo, do banco curvo central e da base do banco redondo.

Fonte: Doug Oliveira - Rede Social PBC (2014)

Em um segundo momento, após a finalização de alguns dos elementos anteriores, foram colocados os “concregramas” no nível mais baixo da praça e, posteriormente, foi dado início a colocação da calçada de *petit pavet*, que comporia o “passeio” lateral no nível mais alto do terreno (Figura 24). Ao mesmo tempo acontecia também a pintura do mural no muro de fundo já finalizado, um trabalho de parceria entre vários artistas da cidade, além da jardinagem lateral e da construção do mini palco (Figura 25). O *petit pavet* e o banco redondo, construído com a técnica do superadobe, iam sendo construídos juntos (Figura 26). Após o término das bases foram instalados os paraciclos.

Segundo gestor da Prefeitura o mutirão

[...] cumpriu algumas fases, porque existiam algumas especificidades da obra. [...] tinha o pessoal fazendo a pedra portuguesa [ou petit pavet], tinha o pessoal fazendo o banco, tinha o pessoal montando os ladrilhos, quer dizer, então tinham várias ações ao mesmo tempo e isso, pra isso ocorrer, foi só depois de dois meses, que quando o muro já estava pronto, as pedras já tinham sido colocadas, o desenho da praça estava articulado, então por isso, foram vários mutirões e também porque eram basicamente nos finais de semana, finais de semana de sol (GESTOR PMC 1).



Figura 24 – Colocação do concregrama e do petit pavet

Fonte: Bruno Pósnik / Chaplin das Araucárias / Regina Oleski – Rede Social PBC (2014)



Figura 25 – Jardinagem, pintura do mural da parede de fundo e construção do mini palco

Fonte: Bruno Pósnik – Rede Social PBC (2014)



Figura 26 – Fases da construção do banco com a técnica do superadobe
 Fonte: Chaplin das Araucárias / Rafael Buratto – Rede Social PBC (2014)

Algumas das atividades foram mencionadas como “porta de entrada” para novas pessoas interessadas em participar

[...] então foi mudando o projeto, e a gente não podia esperar aprontar o banco pra começar, até porque o mosaico era agregador, a gente trazia as pessoas pra praça, a gente ficava na rua, ali na calçada, fazendo. E ali todo mundo que às vezes não tinha coragem ou iniciativa de trabalhar na praça em si, o jeito de chegar era ficar ali no mosaico, um jeito mais fácil de participar. Então o mosaico eu achava que era bem legal assim de ajudar a agregar as pessoas [...] esse jeito de fazer mosaico é muito legal por causa disso, você vai fazendo na telinha, na hora que está pronto o banco a gente foi lá e tum (sic), assentou (Voluntária 1).

Os mutirões acabaram por se estender também para um movimento cultural periférico, de uso e animação do espaço do entorno, paralelamente aos trabalhos de construção da praça. O local, especialmente a primeira quadra da rua São Francisco, fechada para os carros entre as ruas Presidente Faria e Riachuelo, tornou-se um polo de atividades culturais nos finais de semana. Este fato ajudou a agregar pessoas funcionam como um “chamariz” de mais voluntários, o que também contribuiu como força para que mais pessoas se envolvessem, divulgassem e tornassem possível a concretização da praça.

As atividades eram as mais variadas possíveis, abrangendo uma gama grande de linguagens e experiências. Já no primeiro mês de mutirões, antes mesmo da tela ao ar livre ser pintada, houve exposições de filmes e documentários na praça, no período da noite. Aconteceram também atividades como apresentações de música, teatro, dança, oficinas de culinária, mosaico, pintura, horta capilar, juntamente com atividades voltadas para as crianças, jogos e brincadeiras e também ações educativas referentes à ciclomobilidade na cidade. As atividades corporais foram contempladas, por exemplo, com mostras de AcroYoga e oficinas de malabarismo (Figuras 27, 28, 29, 30):

A comerciante leda Emi Sewo, ciclista há cinco anos, também tem doado boa parte do seu tempo vago em prol da construção da praça. No local, ela ministra **oficinas gratuitas de mosaico nas manhãs de sábado. O resultado irá decorar bancos e painéis do novo espaço.**

“Não sou professora, mas compartilho o que aprendi em alguns cursos que já fiz para quem quer aprender”, explicou. Para leda, o processo de construção da Praça de Bolso é uma experiência de troca de talentos e convergência de boa vontade. “A cada passo dado, as pessoas vibram”, disse (BRESSAN, 2014, grifo nosso).

Uma **oficina, na qual as crianças puderam fazer a própria pizza**, foi um dos eventos realizados no local [...]. (DIONÍSIO, 2014, grifo nosso).



Figura 27 – Atividades culturais no entorno da Praça de Bolso do Ciclista
 Fonte: Bruno Pósnik – Rede Social PBC (2014)



Figura 28 – Atividades culturais no entorno da Praça de Bolso do Ciclista
 Fonte: Bruno Pósnik / Rodrigo Ribeiro – Rede Social PBC (2014)



Figura 29 – Oficina de malabarismo
 Fonte: Bruno Pósnik – Rede Social PBC (2014)



Figura 30 – Evento “Música para sair da bolha” na Praça de Bolso do Ciclista
 Fonte: Rede Social PBC (2014)

Algumas destas oficinas resultaram em elementos concretos da praça, a exemplo do mosaico, cujas produções recobriram o banco redondo de superadobe. As oficinas de pintura e estêncil produziram placas e desenhos distribuídos ao longo da praça e da rua, geralmente com mensagens simbólicas e educativas sobre a cidade, numa perspectiva que remete à sua humanização, e o uso da bicicleta: “cidades para pessoas”, “mais amor, menos motor”, “recrie sua cidade”, “somos todos pedestres”, são exemplo de frases encontradas, dentre outras (Figura 31).

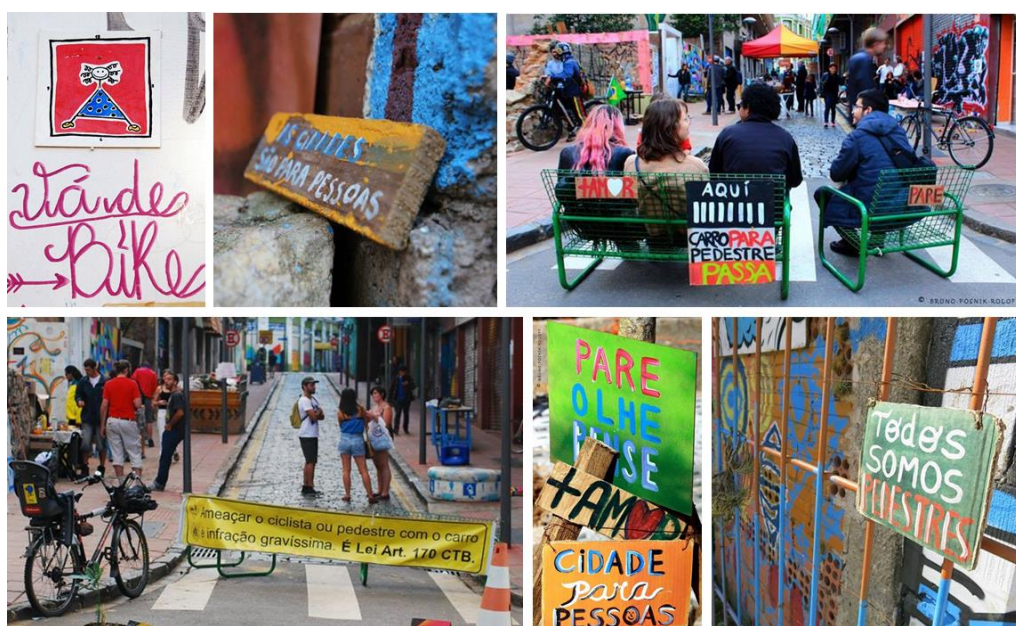


Figura 31 – Mensagens simbólicas e educativas espalhadas pelo local

Fonte: Bruno Pósnik / Chaplin das Araucárias / Doug Oliveira / Rafael Buratto / Regina Oleski – Rede Social PBC (2014)

Havia um número significativo de bicicletas ou circulando pela região ou estacionadas nos postes localizados ao longo da Rua São Francisco. Além de ciclistas, muitas pessoas, de crianças à idosos, com diferentes objetivos, eram atraídas a frequentar o local. Voluntários que trabalhavam na construção da praça compartilhavam o espaço com cantores, pintores, fotógrafos, músicos, atores. Curiosos também apareciam, interessados em entender o que estava sendo desenvolvido naquele espaço, o qual era também frequentado por moradores de rua e mendigos (Figura 32).



Figura 32 – Morador de rua na Praça de Bolso do Ciclista
 Fonte: Doug Oliveira – Rede Social PBC (2014)

A praça, mesmo que ainda em desenvolvimento, juntamente com Rua São Francisco tornaram-se espaços de convivência, de confraternização, de troca de experiências e saberes, em um ambiente de convívio diversificado, entre pessoas de diferentes classes sociais, faixas etárias, reunindo distintas formas de pensar e viver. Segundo uma voluntária

[...] ficava todo mundo ali, tocando música, já virou um espaço de convivência durante o mutirão (Voluntária 1).

Rechia (2006) afirma que “a cidade significa também a relação do sujeito consigo mesmo, com o outro e com o lugar onde vive” (p.91) e acrescenta a importância da relação entre o cotidiano na cidade e os lugares abertos/públicos, tais como a rua, parques e praças na cidade, considerados “o próprio pulsar da vida urbana” (p.95). Estes são lugares do encontro, que promovem uma convivência, seja ela conflituosa, harmônica, ampla ou limitada, com a diversidade, com aquele que é estranho, diferente. A falta de contato entre as pessoas pode gerar uma desconexão social e os espaços públicos constituem assim uma das formas mais diversas de promover este contato, pois o modo como os corpos habitam e se relacionam neste espaço determinam reações e relações mútuas (ver, ouvir, aproximar, distanciar) (SENNETT, 2003).

A PBC, ainda durante sua implementação, assumiu seu caráter de espaço público quando não impôs obstáculos à possibilidade de acesso e participação de qualquer tipo de pessoa (GOMES, 2002), promovendo uma mistura social intensa.

Milton Santos (2012, p.109) afirma que

Uma casa vazia ou um terreno baldio, um lago, uma floresta, uma montanha não participam do processo dialético senão porque lhes são atribuídos determinados valores, isto é, quando são transformados em espaço. O simples fato de existirem como formas, isto é, como paisagem, não basta. A forma já utilizada é coisa diferente, pois seu conteúdo é social. Ela se torna espaço, porque forma-conteúdo (SANTOS, 2012, p.109).

Ressalta-se assim a importância da sociedade e do “elemento” humano, animando as formas espaciais e lhes atribuindo um conteúdo, uma vida. A ação humana no espaço público é uma forma de sinalizar conteúdos práticos da vida social urbana. No caso da construção da praça esta ação que transformou o espaço aconteceu pela via das atividades no âmbito do lazer. Os diferentes interesses culturais do lazer, principalmente os propostos por Dumazedier (1980), puderam ser identificados durante o processo. Segundo este autor existe no lazer interesses físico-esportivos (prevalece o movimento ou o exercício físico), artísticos (conteúdo estético, imaginário, busca da beleza), sociais (convívio social, contato face a face), manuais (transformação de objetos ou materiais – artesanato, jardinagem, etc) e intelectuais (conhecimento vivido, experimentado) (MARCELLINO, 2006). Estes conteúdos do lazer dificilmente acontecem isolados, mas sim predominam um sobre o outro em determinada atividade, de forma complementar.

Mesmo que alguns trabalhos ainda não tivessem completamente concluídos, de modo geral, após aproximadamente cinco meses de construção o espaço estava praticamente finalizado (Figuras 33 e 34). Assim, a Praça de Bolso do Ciclista de Curitiba foi inaugurada em 22 de setembro de 2014, ocasião do Dia Mundial Sem Carro. Uma placa foi colocada no muro histórico para registrar o momento. Na cerimônia realizada no local (Figura 35) estavam presentes autoridades como o Prefeito da cidade, membros da Secretaria Municipal do Meio Ambiente (SMMA), do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), além de integrantes da Ciclo Iguaçu e demais cicloativistas. Notícias veiculadas pela agência de notícias da PMC e de um jornal local falam da inauguração:

Curitiba celebrou o Dia Mundial Sem Carro, nesta segunda-feira (22), com a inauguração da Praça de Bolso do Ciclista, espaço construído pela comunidade com o apoio de várias secretarias municipais, numa área na região central cedida pela Prefeitura. **Mais que uma obra física, a nova praça foi saudada como um marco da cultura de parceria entre sociedade e poder público. “A Praça de Bolso do Ciclista é um bem imaterial da cidade. A palavra que define este lugar é atitude, e é somente dessa maneira, com a mobilização de todos, que podemos transformar a nossa sociedade”**, disse o prefeito Gustavo Fruet.

[...] Ao longo dos três meses de construção, a praça já sediou inúmeros eventos culturais e está mexendo com a comunidade. Foi um sonho que transformamos em realidade com a colaboração de muita gente”, disse Vinícius Brand, coordenador da Ciclo Iguaçu. “A praça é um ente social que transforma as pessoas: os que a frequentam, os que a construíram e até a vizinhança da Rua São Francisco que nos apoiou e também é amiga desta iniciativa. Acima de tudo, **comprova que a bicicleta é um elemento humanizador e agregador dentro do espaço urbano**”, comemorou o cicloativista Julian Irusta (PMCe, 2014, grifo nosso).

“Esta praça simboliza a transformação e a humanização de uma cidade por seus diversos atores, inclusive o poder público. É um ato de respeito pelos cidadãos que tiveram materializada a sua vontade”, destacou o secretário municipal de Meio Ambiente, Renato Lima (CHELI, 2014).



Figura 33 – Praça de Bolso do Ciclista praticamente finalizada
Fonte: Gazeta do Povo (2014)



Figura 34 – Praça de Bolso do Ciclista praticamente finalizada
Fonte: Andrea Torrente (2015)



Figura 35 – Inauguração da Praça de Bolso do Ciclista

Fonte: Rede Social PBC (2014)

Para Santos (2012) as cidades são o ponto de intersecção entre verticalidades e horizontalidades

As verticalidades são vetores de uma racionalidade superior e do discurso pragmático dos setores hegemônicos, criando um cotidiano obediente e disciplinado. As horizontalidades são tanto o lugar da finalidade imposta de fora, de longe e de cima, como o da contrafinalidade, localmente gerada. Elas são o teatro de um cotidiano conforme, mas não obrigatoriamente conformista e, simultaneamente, o lugar da cegueira e da descoberta, da complacência e da revolta (SANTOS, 2012, p. 287).

A ideia de atuação a partir dos mutirões mostra uma horizontalidade que trabalha com a verticalidade. Esta horizontalidade também se “revolta”, não no sentido da violência, mas na direção de realizar uma ação não conformista, que busca descobrir o poder da coletividade, além das forças de convergência que incentivam a população a sair da condição de passivos à de protagonistas na construção de sua cidade, aqui representada pelo espaço da Praça de Bolso do Ciclista.

A partir de um movimento local e específico em um pequeno espaço, questões urbanas significativas são levantadas, especialmente a dimensão comunitária e seu agir na cidade, buscando romper com a individualização crescente; chamar a atenção para a humanização e democratização da cidade;

evidenciar a importância dos ciclistas e dos benefícios trazidos pela locomoção por bicicleta, mas também promover a intensificação do seu uso e igualmente alertar para a segurança necessária no trânsito.

A cultura da bicicleta enquanto elemento agregador na cidade precisa ser cada vez mais discutida, refletida e disseminada uma vez que, em termos de planejamento urbano,

[...] dar prioridade à bicicleta precisa ser um ingrediente-chave numa política voltada para o uso efetivo do espaço das ruas, a redução do consumo de energia e da poluição, e à garantia de mobilidade para a grande maioria da população que não pode comprar automóveis. Além disso, é mais barato investir em infraestrutura para o ciclista do que para outros tipos de tráfego (GEHL, 2015, p.191).

Um uso efetivo da bicicleta na cidade, “como um movimento popular envolvendo todas as faixas etárias e camadas da sociedade, de deputados a prefeitos, de aposentados a escolares” (GEHL, 2015, p.189) implica a necessidade da existência de processos educacionais nesta direção. Acredita-se que a ambiência gerada pela construção da praça, tanto em relação aos aspectos ideológicos ensejados pelo movimento quanto as atividades concretas realizadas no entorno durante os mutirões, constituiu uma forma de promoção da cultura da bicicleta e de uma cidade mais humana, voltada efetivamente para as pessoas.

Além dos itens elencados e dos interesses culturais enquanto conteúdos do lazer, nota-se a relação do processo de construção da PBC com o tempo/espaço neste âmbito. O próprio tempo de lazer disponibilizado e dedicado pelas pessoas envolvidas no processo, a partir das noites reservadas para as reuniões de planejamento e dos finais de semana destinados à construção, possibilitou a materialização deste equipamento de lazer:

“Construirmos o novo espaço com nossas próprias mãos confere um valor diferente do que se recebêssemos a praça pronta”, disse o escultor e ciclista Lourenço Duarte, um dos assíduos voluntários da obra. **Na manhã de domingo (13), ele trabalhava no local ao lado de vários profissionais liberais.** “Há quatro meses, minha rotina mudou totalmente graças à construção da praça”, contou o escultor. **“Sempre que tenho um tempo vago, venho logo para cá, para ajudar”** (BRESSAN, 2014, grifo nosso).

Esta conexão mais rica com a cidade, que vinha sendo perdida e negligenciada, neste caso específico pôde ser incentivada, oportunizada, a partir de uma experiência de

trabalho, ao render a Praça de Bolso do Ciclista como produto final, mas essencialmente configurada como experiência na dimensão do lazer, uma vez que muitas pessoas que fizeram parte do processo o fizeram na condição de voluntárias, a partir da possibilidade de escolha em dedicar seu tempo nesta ação, sem receber nenhum tipo de remuneração. Ao mesmo tempo, puderam vivenciar a cidade, o trabalho coletivo, o contato com o “estranho” e outras tantas possibilidades que as vivências no âmbito do lazer podem proporcionar.

O direito à obra e à apropriação estão implicados no direito à cidade, que se manifesta como forma superior dos direitos (à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar) (LEFEBVRE, 2001) e que pôde ser exercido a partir do processo de construção da Praça de Bolso do Ciclista de Curitiba, vivido enquanto uma experiência de lazer na cidade.

4.2 ORDEM DISTANTE E ORDEM PRÓXIMA: A RELAÇÃO PODER PÚBLICO-SOCIEDADE CIVIL E A QUESTÃO DA PARTICIPAÇÃO COMUNITÁRIA

A partir das entrevistas realizadas (com exceção dos frequentadores, que não foram indagados sobre este assunto), no que se refere a parceria entre poder público e sociedade civil no processo de implementação da PBC, três tendências foram identificadas.

A primeira está ligada aos aspectos concretos da construção da PBC, a partir da relação entre Prefeitura e comunidade aparecendo relacionada à participação, da primeira, na concessão do terreno e no fornecimento de alguns materiais e, da segunda, citada em alguns casos, entrando com a mão de obra. Esta perspectiva foi encontrada principalmente na fala dos donos de estabelecimento e moradores do entorno:

[...] me parece que a Prefeitura cedeu o terreno, que era um terreno da Prefeitura parado, sem nada e cedeu pra comunidade construir a praça, se não me engano foi isso (Dono de Estabelecimento/Morador 5).

A segunda tendência refere-se ao fato de haver uma associação organizada conduzindo o processo e que já dialogava com o poder público anteriormente à ideia de construção da praça, por ocasião do Fórum Mundial da Bicicleta. Então, havia

uma aproximação prévia, tanto institucional quanto por meio de pessoas próximas, ligadas à ambos os segmentos, que tornou o contato entre poder público e sociedade mais acessível. Inclusive um termo de cooperação entre Cicolguaçu e um dos órgãos municipais, em processo de renovação atualmente, havia sido assinado, termo este

[...] sem ônus nenhum para nenhuma das partes, é, basicamente, cooperação gratuita, sem maiores envolvimentos financeiros ou de responsabilidade, é mais no sentido colaborativo (Gestor PMC 1).

A terceira tendência, fortemente conectada com a segunda, está ligada à concepção de gestão dos representantes da Prefeitura envolvidos ao longo do processo (prefeitos de dois mandatos: 2009-2012 / 2013-2016). Aparentemente mais democráticas, demonstrando certa abertura e maiores possibilidades de participação da população, fatos que permitem essa conexão com os segmentos organizados da sociedade civil.

Ilustrando as duas últimas tendências, um voluntário e um gestor convergem em suas opiniões

Eu acho que dos dois lados, ter uma organização civil mesmo, que saiba onde ir atrás, isso é importantíssimo, a Cicolguaçu fez esse papel, a Bicletaria fez isso também, existem outras, mas nesse caso da praça foram as duas na minha visão, mas a outra parte é a administração pública querer dialogar, querer abrir espaço e querer deixar a sociedade participar, isso é importantíssimo, e a gente teve sorte que essa gestão ela tem esse tipo de diálogo, até certo ponto, mas eu acho que é o que mais contribui, é o diálogo da administração pública (Voluntário 03).

Acho que tem duas questões centrais, uma a prefeitura estar aberta a isso e fazer isso, acho super bacana, e a outra me parece que existir uma entidade organizada do outro lado, que seria o lado da sociedade, que é o que existia no caso dos ciclistas, que querendo ou não isso foi um foco catalisador. Ou seja, eram pessoas organizadas a partir de um tema comum e isso propiciou que outras pessoas que nem são necessariamente da organização, mas que gostam, que estão envolvidas com bicicleta, ou que passavam lá e queriam participar e se sentiam parte do processo. Então me parece que promover esse tipo de organização mesmo, com fins, com objetivos, práticos, concretos, talvez seja, eu não sou especialista no tema, mas me parece que foi bacana porque por existir isso convergiu pra coisa acontecer (GESTOR PMC 3).

Frey (2004, p.120) afirma que

Enquanto se observa uma tendência ao enfraquecimento dos movimentos populares em função do aumento das incertezas sociais, do enxugamento dos sistemas de seguridade social, da fragmentação social, particularmente no âmbito comunitário, os governos, carecendo de legitimidade

democrática, abrem-se para a sociedade civil, criando novas formas de articulação sociopolítica, como o orçamento participativo, conselhos-gestores ou participação comunitária, visando a conciliar o objetivo da legitimidade democrática com o aumento da eficiência.

A organização dos sujeitos em grupos ou associações pode significar um início, uma centelha de iniciativas na direção de suprir necessidades ou ainda atender interesses coletivos identificados por uma comunidade, fazendo-a transcender a condição de espectadora passiva, que apenas “consome” as ações advindas do “alto”, da perspectiva do poder público. Entretanto, o fato de as comunidades estarem articuladas identificando suas problemáticas não é suficiente, é preciso agir, tornar-se, de fato, protagonista. E para chegar ao plano da ação é preciso conhecer, apreender os mecanismos que regem as relações sociais, a partir do momento histórico e contexto vividos e saber dialogar com eles. Para que isso ocorra, valoriza-se as experiências educacionais, sejam elas formais, provenientes do ensino escolar básico ou superior, por exemplo, ou informais, geradas a partir de vivências no âmbito do lazer, a exemplo do processo da PBC.

A cidade, para Lefebvre (2001), se situa num meio termo entre a *ordem próxima*, que seriam relações de indivíduos em grupos mais ou menos organizados e estruturados e as relações desses grupos entre eles, e a *ordem distante*, representada pela ordem da sociedade, regida por instituições (Igreja, Estado), por um código jurídico formalizado ou não, por uma “cultura” e seus conjuntos significantes.

No caso da PBC, houve uma convergência momentânea entre a ordem próxima, representada pela Ciclolguaçu, e a ordem distante, na figura da PMC. No entanto, acredita-se que o diálogo se deu especialmente a partir do elemento “organização da sociedade civil”, formado nesta conjuntura por um grupo de pessoas que militam em prol do uso da bicicleta na cidade, os cicloativistas, representados pela Ciclolguaçu.

Segundo Souza e Rodrigues (2004, p.82 *apud* França, 2007, p.22)

Na qualidade de participantes de ativismos e movimentos, homens e mulheres lutam por direitos, estabelecem laços de cooperação e realizam ações de caráter político e cultural. Tentam, com isso, tornar-se algo mais que simples sujeitos passivos do processo social, afirmando-se em alguma medida, como agentes e protagonistas de seus destinos – por mais modesta que essa atuação de fato seja.

Dessa forma, este grupo buscou transcender a condição de passividade e atuar frente à bandeira da bicicleta, como um vetor da ocupação dos espaços da cidade. Entretanto, ainda segundo estes autores, os ativismos²¹ buscam propor melhorias que têm um alcance local, não abrangendo a totalidade da cidade, “Essas ações visam a atender uma demanda pontual de um determinado grupo e, ao serem atendidas, acontece geralmente uma desmobilização das pessoas” (Souza e Rodrigues, 2004 *apud* França, 2007, p. 22-23).

Para Lefebvre (2008) o urbano é pontual e a pontualidade do fato, do acontecimento, é uma regra,

Em torno de um ponto, tomado como centro (momentâneo), reina uma ordem próxima, que a prática produz e a análise apreende. Isso define uma isotopia. Ao mesmo tempo, o fenômeno urbano é colossal; sua prodigiosa extensão-expansão não pode ser limitada. Englobando a ordem próxima, uma ordem distante agrupa as pontualidades distintas, reunindo-as nas suas diferenças (heterotopias). Porém, por toda a parte e sempre, a isotopia e a heterotopia se afrontam, se confrontam, suscitando, assim, o alhures, a centralidade diferente que nascerá, impor-se-á, depois será reabsorvida no tecido espaço-temporal (LEFEBVRE, 2008, p. 155).

Nesse sentido, algumas falas de entrevistados afirmam o caráter ativista da ação de construção da Praça de Bolso do ciclista, uma vez que chamam à atenção para sua especificidade. Uma das voluntárias afirma que

Na estrutura da cidade propriamente dita, como algo mais complexo, ela é um ponto mínimo, mas eu acho que ela é um borbuliço (sic), ela pode vir a ser um borbuliço (sic) de uma mentalidade diferente, de uma maneira diferente de fazer política (Voluntária 2).

O gestor da PMC reflete acerca da possibilidade de abrangência deste tipo de ação

Acho que a gente não pode esquecer que, por exemplo, Curitiba tem mais de 70 bairros. A gente está falando de uma experiência, de uma praça muito pequena, que eu acho que é super positiva, mas também acho que não dá só para o poder público esperar que suas realizações vão ser apenas dessa forma, eu acho que essa é uma forma que deve ser cada vez mais implementada e estimulada, mas a cidade é muito grande se você pensar na demanda por espaços como este nos bairros, tem bairros que tem pouquíssimas praças. A Prefeitura também pode atuar, e se puder promover algo semelhante a isso, talvez não na intensidade como foi isso, porque é difícil, mas com algum tipo de participação, isso é sempre bacana, mesmo que seja a Prefeitura o executor, a partir dos seus modelos legais e técnicos de construir, mas que ela envolva a

²¹ Os ativismos sociais, de acordo com Souza e Rodrigues (2004 *apud* França, 2007), diferem dos movimentos sociais, uma vez que estes se esforçam para conseguir alterações de maior abrangência e amplitude social.

participação, porque o uso depois vai ser da comunidade. Então, se ela desde o início estiver envolvida no processo de projeto, depois de alguma forma acompanhar a execução e ser usuário, é melhor que simplesmente construir e falar “está aqui a praça”, mas só ter em mente assim, qual é o alcance disso quando a gente fala numa cidade de quase 02 milhões de habitantes, uma área muito grande, bairros espalhados em toda a cidade. Essa foi uma primeira experiência que parece exitosa (GESTOR PMC 3).

É preciso manter os pés no chão para compreender que a abertura de “tudo à todos” nem sempre é possível, em função das dimensões da cidade, do número de habitantes e dos numerosos processos que envolvem as decisões públicas. Ou seja, nem todos podem ser incluídos nas negociações. Esta ideia reforça a importância e a necessidade das práticas associativas, de grupo organizados, que tendem a facilitar o diálogo e a busca pelo atendimento das demandas da sociedade.

Frey (2004) vem chamando atenção para a relevância da concepção de governança interativa. Segundo ele esta concepção

[...] é, portanto, orientada pela lógica governamental; reconhece, porém, a importância de criação de novas estruturas interativas, não apenas com o intuito de tranquilizar ou reprimir o protesto social, mas, antes de tudo, com o objetivo de reinventar as formas de gestão no sentido de transformar os atores da sociedade em aliados na busca de melhores resultados, tanto referentes ao desempenho administrativo quanto em relação ao aumento da legitimidade democrática. Busca-se com isso canalizar e direcionar as forças sociais para auxiliar a gestão pública. Neste sentido, a concepção da governança vai além da abordagem da democracia participativa, na medida em que admite uma pluralidade de possíveis medidas e ações governamentais capazes de auxiliar as comunidades locais na adoção de práticas associativas (FREY, 2004, p.124).

Segundo o autor, para que estas novas formas de colaboração possam, de fato, emergir, é tarefa da governança promover um clima de interação favorável. O aumento no processo de interação resulta em “uma sociedade com maior quantidade de atores exercendo influência e com um maior número de interações entre os representantes dos diversos interesses sociais” (Kooiman, 2002, p. 74 apud FREY, 2004, p.124).

Os entrevistados, quando questionados a respeito da participação comunitária nos processos de gestão da cidade e na construção de espaços (de um modo geral e não apenas no caso da praça de bolso), apontaram de forma unânime para o aspecto positivo do envolvimento dos cidadãos nas decisões e ações da sua própria cidade. A grande maioria ressalta que essa participação ativa é uma forma de autonomia do cidadão, como coparticipe da e na cidade. Esta atuação pode gerar um maior sentimento de pertencimento que, por sua vez, imbuiria os sujeitos de uma

maior responsabilidade para com a cidade e seus espaços, despertando um maior senso de cuidado. Mas, para além apenas da participação da comunidade, o papel do poder público, no sentido de aprender a compartilhar as responsabilidades também foi evocado.

No entanto, no que tange à participação efetiva da comunidade do entorno, representada pelos entrevistados donos de estabelecimentos e moradores da rua São Francisco, no processo de idealização e construção da PBC, verifica-se a seguinte questão. Quando questionados sobre o papel que desempenharam durante o processo, dos 10 relatos obtidos nas entrevistas, 05 revelaram um não envolvimento dos comerciantes ou moradores no processo. Em 03 relatos os entrevistados disseram ajudar com algum tipo de material ou serviços (alimentação, disponibilização de sanitários), em 02 foi citada ajuda no sentido de cuidar e “vigiar” os materiais da praça e apenas em 01 relato existiu uma contribuição com a construção.

Tal fato mostra que houve pouca participação da população do entorno da praça, que pode ser justificada por diversos motivos. Uma hipótese é que boa parte dos estabelecimentos da região são comerciais e desenvolvem suas atividades justamente nos finais de semana, principais dias em que ocorreram os mutirões, o que poderia ter inviabilizado uma participação mais efetiva. Entende-se também que existem as particularidades e possibilidades na disposição do tempo de cada um. Em alguns casos, os entrevistados afirmaram não ter tido nenhuma forma de participação por não apresentar interesse em contribuir com o processo.

Em 06 relatos dos 10 obtidos, comerciantes e moradores mostraram inicialmente uma percepção inicial positiva a respeito da construção da PBC naquele espaço, como uma ação que traria benefícios à região. No entanto, esta concepção favorável sofreu uma reviravolta. Para várias destas pessoas, o olhar para a PBC atualmente é negativo, em função principalmente do tipo de uso prioritário que vem sendo feito da praça, principalmente após sua inauguração, usos estes que serão discutidos mais à frente, no tópico seguinte.

4.3 O COTIDIANO DA PRAÇA E SUAS FORMAS DE APROPRIAÇÃO

Percebe-se que existem diferenças nas formas de apropriação, que variam de acordo com a relação existente entre o usuário e a praça. Para melhor exemplificar os movimentos e atividades das pessoas adotaremos uma visão frontal da praça, a partir da rua Presidente Faria, como mostra a Figura 36. A lateral esquerda da praça é onde se situa um dos bancos de madeira, a jardinagem e a tela ao ar livre. O fundo da praça é onde se situa o outro banco de madeira, a lixeira e o muro onde existem as pinturas. Na “frente” do terreno fica o banco de superadobe e a entrada da praça, a partir da Rua Presidente Faria (acesso 1). A lateral direita abrange o muro histórico e um dos acessos que liga a praça à Rua São Francisco (acesso 2).



Figura 36 – Visão frontal da Praça de Bolso do Ciclista
Fonte: A autora (2015)

4.3.1 O dia a dia da Praça de Bolso do Ciclista

Durante as observações percebeu-se distinções nas formas de apropriação da PBC em dias úteis e finais de semana, também levando em conta os diferentes períodos do dia.

Geralmente nos dias de semana, especialmente no período da manhã, a função da praça estava ligada à local de passagem (Figura 37). Havia a circulação de pedestres, que se deslocavam na direção da Rua Presidente Faria para a Rua São Francisco e vice-versa, utilizando os dois acessos da praça de dois modos. A maioria das passagens de pedestres, pedestres carregando bicicletas ou mesmo

ciclistas, aconteciam pelo passeio em *petit pavé*, no entanto, alguns passantes, geralmente os que não portavam bicicleta, também utilizavam o caminho indicado em azul no deslocamento pela praça (Figura 38).

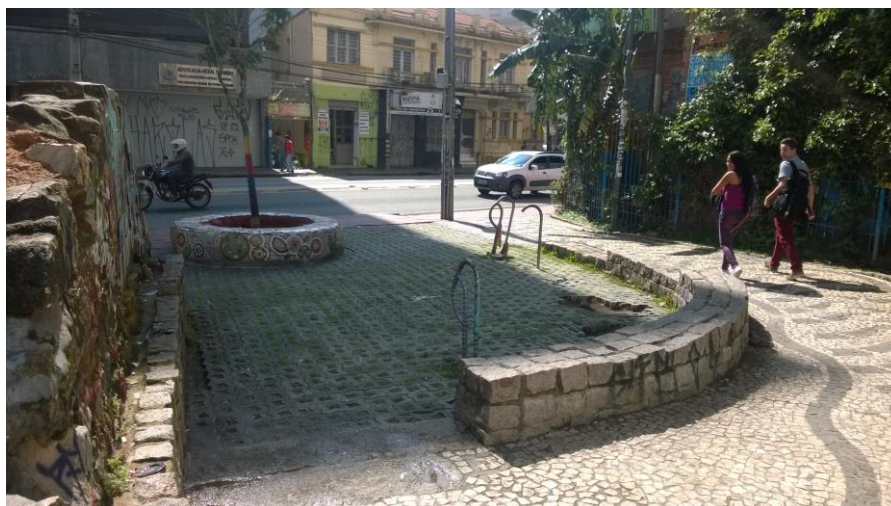


Figura 37 – Pedestres na Praça de Bolso do Ciclista – dia de semana/manhã
Fonte: A autora (2015)



Figura 38 – Caminhos feitos por passantes na Praça de Bolso do Ciclista
Fonte: A autora (2015)

No período da manhã, as atividades consistiam, em sua grande maioria, em sentar nos bancos, geralmente para fumar, conversar, escutar música com fones de ouvido e mexer no celular (Figura 39). A permanência da maioria das pessoas que de fato paravam para ficar na praça se dava em um período curto de tempo, entre 2 e 5 minutos, apenas em alguns casos chegava a 10, 15 minutos. Eram pessoas variadas, que ali ficavam sozinhas ou acompanhadas de alguns amigos, mas em

grupos de em torno de 3 a 7 pessoas. Entre 10h e 10h30, principalmente nas observações de julho a novembro, a quantidade de pessoas na praça, em dias de semana, aumentava um pouco. Em certos dias foram registradas 30 pessoas ao mesmo tempo utilizando a praça neste horário. Acredita-se que isso acontecia em função de coincidir com o horário do intervalo das aulas da escola próxima, localizada na rua São Francisco, pois a população que ocupava a praça aparentava ser composta em sua maioria de jovens, que portavam bolsas ou mochilas.



Figura 39 – Praça de Bolso do Ciclista – dia de semana/manhã

Fonte: A autora (2015)

No período da tarde o fluxo, a quantidade de pessoas e o tempo de permanência na praça aumentavam um pouco quando comparados ao período da manhã, tanto no próprio espaço da praça quanto nas calçadas ao longo da primeira quadra da rua São Francisco. As atividades realizadas eram semelhantes às identificadas no período da manhã (Figura 40), somadas agora ao consumo de bebida alcoólica, que começava a ficar evidenciado. Jovens cantando e fazendo música com violão foram vistos em algumas ocasiões. A partir da metade da tarde a quantidade de pessoas na praça aumentava ainda mais, consistindo principalmente de jovens, cujas atividades principais realizadas eram sentar nos bancos, conversar, fumar, ingerir bebidas alcoólicas e tocar ou escutar música.



Figura 40 – Praça de Bolso do ciclista - dia de semana/tarde

Fonte: A autora (2015)

Em ambos os períodos, manhã e tarde, havia uma movimentação tímida de bicicletas, sendo estas muitas vezes “bicicletas carregadoras”, utilizadas como meio de locomoção de entregadores ou prestadores de serviços (Figura 41). Algumas ficavam estacionadas nos paraciclos da praça, outras em postes na rua São Francisco. A presença de bicicletas na praça era relativamente pequena, ao contrário do fluxo de ciclistas observado na rua Presidente Faria, que chegava a 1 para 1 quando relacionados com o número de ônibus biarticulados que circulavam nas canaletas, no decorrer de 1 hora, por exemplo.



Figura 41 – Bicicleta de prestador de serviço estacionada na Praça de Bolso do Ciclista – dia de semana/tarde

Fonte: A autora (2015)

Uma matéria publicada por Aníbal e Andrade (2015) no jornal Gazeta do Povo de Curitiba fala a respeito da Rua São Francisco. Mesmo que com foco na rua São Francisco, o artigo cita a Praça de Bolso do Ciclista e corrobora com as observações relativas aos períodos da manhã e da tarde realizadas na praça:

“Longe do agito da noite, outra São Francisco”

A Rua São Francisco amanhece preguiçosa. Enquanto uns poucos passantes vão ao trabalho, três ou quatro estabelecimentos abrem as portas. De quando em quando, um ou outro aluno vai até a Praça de Bolso do Ciclista para fumar um cigarro.

A via começa a acordar, de fato, perto do almoço, quando os restaurantes se aprontam para receber os clientes. É neste momento que parece guardar nuances do projeto de se tornar um polo gastronômico. “A São Francisco se desenvolveu em torno deste conceito. No almoço ainda mantemos o mesmo volume de clientes. À noite, o movimento teve queda de 50%, por causa dessa ocupação desordenada”, diz Júnior Santos, gerente do Brooklin Café. À tarde, na Praça de Bolso, alguns jovens já se reúnem. Tocam e cantam. Entre eles, um grupo de argentinos e um estudante chileno. Ao fundo, outro grupo conversa e fuma. Cicloativistas – que idealizaram o espaço – também estão por ali. Mesmo à tarde, a Guarda Municipal e a PM não dão trégua. “Se a gente vier dez vezes, em dez a gente encontra alguém com droga”, diz o supervisor Carlos Flausino (ANÍBAL; ANDRADE, 2015).

No final da tarde e no período da noite, principalmente a partir de quinta-feira até domingo, o movimento na praça mudava completamente. Uma grande quantidade de pessoas começava a ser vista, tanto na praça quanto na primeira quadra da rua São Francisco. A rua fechava-se naturalmente, pois as pessoas se aglomeravam e ocupavam a rua. As calçadas, a rua e a praça não comportavam a grande quantidade de pessoas que ali se reuniam (Figuras 42, 43 e 44). Em algumas observações os carros até se direcionavam na tentativa de circular pela rua São Francisco, no entanto, não conseguiam passar e tinham que retornar, continuando pela Presidente Faria. Alguns poucos motoristas se arriscavam a passar pela aglomeração, que muito lentamente ia dando espaço para a passagem do veículo.

Acerca da disposição das pessoas ao longo do espaço na praça, via-se que boa parte do espaço ficava ocupado por muitas pessoas, no entanto, a grande maioria ficava reunida em grupos variados, alguns de 3 e 4 pessoas, outros de 8, 9 até 10 pessoas. Verificou-se que o tempo e permanência das pessoas na praça em relação aos outros dois períodos do dia era maior, de 20, 30 minutos até 1 hora ou mais. Ao observar os grupos reunidos, notou-se alguns integrantes saíam apenas para dar uma volta (geralmente para comprar bebida e/ou cigarros ou para usar os

banheiros dos estabelecimentos do entorno) e retornavam para o grupo. Quando um grupo “liberava” um espaço da praça, que a uma certa altura já estava toda ocupada (tanto seus bancos, quanto muretas e o chão), este ficava por pouco tempo vazio, pois outro conjunto de pessoas já ocupava o lugar.

À noite foram vistas muitas bicicletas ao longo da rua São Francisco e também na praça, no entanto, poucas ficavam estacionadas nos paraciclos que compunham a praça. Elas ficavam junto com os próprios ciclistas ou então encostadas/presas à grade da lateral esquerda da praça, onde fica a jardinagem. Os paraciclos localizam-se no centro da praça e como existe uma grande ocupação à noite, notou-se que parar a bicicleta nas laterais, paralelamente às paredes é uma forma de “economizar” espaço, deixando o centro da praça mais livre para uma maior ocupação, não atrapalhando a reunião das pessoas nos seus grupos, principalmente no banco central, que divide os platôs da praça.

Nos fins de semana a ocupação da praça durante o dia aumenta um pouco, no entanto, só aumenta significativamente quando existe algum tipo de evento sediado no próprio espaço ou na rua São Francisco. No período da noite a movimentação permanece constante.



Figura 42 – Ocupação noturna da Rua São Francisco – dia de semana/noite
Fonte: A autora (2015)

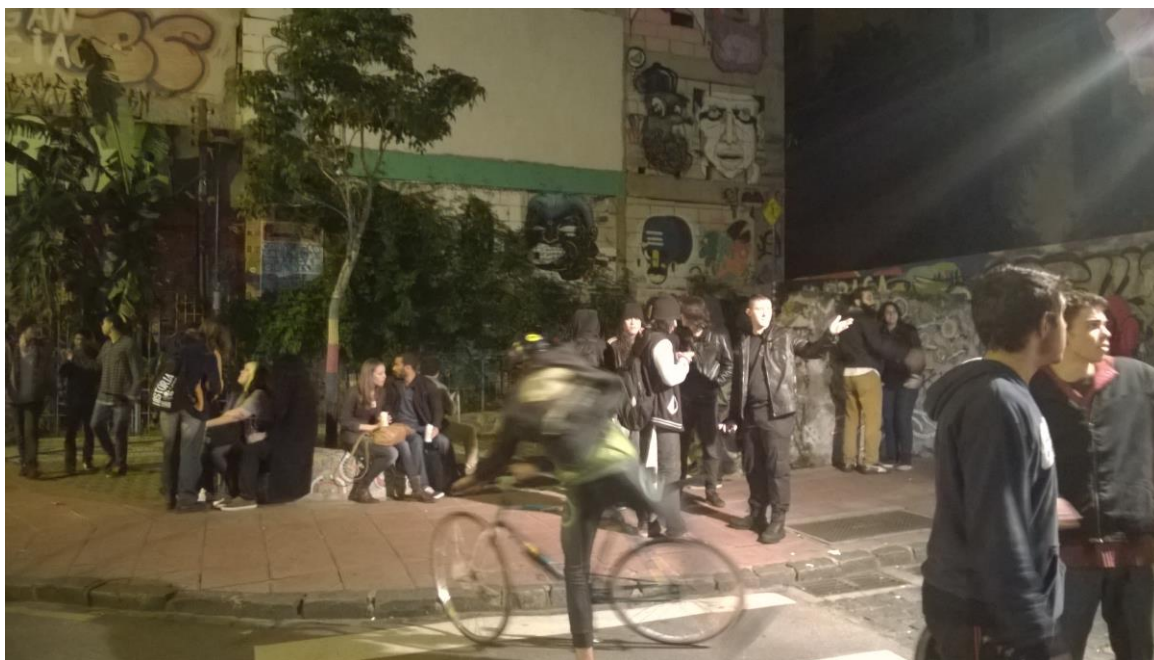


Figura 43 – Ocupação noturna da Praça de Bolso do Ciclista – dia de semana/noite
 Fonte: A autora (2015)



Figura 44 – Ocupação noturna da Praça de Bolso do Ciclista – dia de semana/noite
 Fonte: A autora (2015)

Durante o dia os ruídos que se ouviam da praça eram diversos: ônibus e carros passando constantemente pela Rua Presidente Faria, há apenas alguns segundos de tranquilidade quando os sinais se fecham; buzinas e alertas de garagem dos prédios próximos; sons de marteladas são ouvidos provenientes das duas construções que acontecem no entorno; de vez em quando alguns pássaros se arriscam a ciscar uma coisa ou outra em meio à vegetação da lateral. Já durante a noite, além de alguns ônibus que continuam a circular na rua Presidente Faria, o que mais se ouve é um som alto e confuso, proveniente da mistura das músicas de celulares e caixas de som, tocadas em diferentes pontos da praça e da rua São

Francisco, de pessoas que trazem seus instrumentos e elaboram a própria música ou daquelas que conversam e riem alto.

Tal fato vem gerando certa tensão com alguns moradores e donos de estabelecimentos do entorno, especialmente os do prédio e da escola, ambos localizados na rua São Francisco. Segundo relato de donos de estabelecimento e moradores do entorno

Só pra você ter uma ideia, o morador aqui, esse que mora lá no canto, essa semana eu estava lá à noite e, era mais de dez horas da noite, estava uma batucada ali, a gente não conseguiu nem conversar (Dono de estabelecimento/Morador 08).

Então, no começo, há um ano e pouco atrás, dava seis horas da tarde, sete horas da tarde, colocavam um telão ali, um microfone e as pessoas com música e tal sem se preocupar com a escola, sempre foi assim. Daí começou os embates entre a escola e as pessoas que frequentavam a praça, principalmente os organizadores dos eventos da praça (Dono de estabelecimento/Morador 10).

Com relação à escolha acerca de onde sentar, um dos fatores determinantes era o clima, sendo que as pessoas buscavam sentar nos bancos que possuíam sol ou sombra, dependendo de como estivesse o tempo (frio, calor, nublado) (Figura 45). Durante a manhã boa parte da praça e seus locais para sentar recebiam sol, mas metade da praça possuía sombra. Ao meio dia a praça toda permanecia ensolarada. No período da tarde o banco de madeira ao fundo começava a ficar na sombra, sendo que algumas horas depois o banco lateral também passava a receber sombra e, por fim, a mureta de pedra.

Outro fator que influenciava na escolha era também o tipo de atividade que iria ser realizada. Geralmente as pessoas à espera de alguém, cujo ponto de encontro seria a praça, ficavam no banco de superadobe, localizado próximo à esquina. As pessoas que fumavam na praça, tanto os cigarros legalizados quanto também o que parecia ser maconha, sentavam nos bancos situados ao fundo e na lateral esquerda da praça, em alguns casos sentavam na mureta central de pedra. No banco de superadobe não se via muitas pessoas fumando (com exceção no período da noite, devido à pouca opção de espaço gerada pela aglomeração de pessoas na praça), talvez pelo fato de estar situado mais próximo à esquina das ruas e possuir maior visibilidade, não sendo conveniente para a realização de determinadas práticas.



Figura 45 – Locais para sentar na Praça de Bolso do Ciclista

Fonte: A autora (2015)

Nos finais de semana enquanto aconteciam os mutirões de construção da praça, a presença de crianças e idosos se mostrou muito mais significativa. Havia um maior número de crianças que participava, fosse das atividades paralelas, das oficinas, como da própria construção da PBC. Durante as observações para este estudo a presença deste público, especialmente em dias de semana, levando em conta os três períodos do dia, apresentou-se baixa. As crianças frequentavam mais nos fins de semana, geralmente acompanhadas de responsáveis, de manhã e/ou de tarde, e normalmente em decorrência de algum evento específico ou das vivências proporcionadas pela Rua de Lazer²². A Figura 46 mostra uma criança e sua responsável na PBC. De um modo geral, a população que mais se apropria da praça é constituída por jovens e adultos e de modo mais intenso no período da noite.

²² De acordo com a PMCg (2015) “O projeto prevê o fechamento de trechos de vias, que se transformarão em espaços de recreação, prática desportiva e convívio social para a comunidade, geridos por associações de moradores do entorno. [...] As Ruas de Lazer deverão funcionar todos os fins de semana. A ideia é que as comunidades administrem os espaços, decidindo o dia, horários, e as atividades mais adequadas para cada local”.



Figura 46 – Presença de uma criança na Praça de Bolso do Ciclista – sábado/tarde
Fonte: A autora (2015)

Das atividades que acontecem na praça, a única permanente é a Feira de Orgânicos, que acontece todas às quintas-feiras das 07h30 às 15h (Figura 47). A Rua de Lazer é uma iniciativa que acontece nos finais de semana, na qual os donos de estabelecimentos da rua São Francisco ficam responsáveis pelo fechamento da rua e pela montagem dos equipamentos de lazer. Essa ação acontece na rua São Francisco e não necessariamente na Praça de Bolso, porém foi citada em vários momentos como atividade relacionada à praça.



Figura 47 – Feira de Orgânicos na Praça de Bolso do Ciclista – dia de semana/manhã
Fonte: A autora (2015)

Em grande parte dos relatos das entrevistas a forma de apropriação da praça mais citada esteve relacionada ao consumo de bebidas alcoólicas e de drogas, particularmente a maconha. Outros eventos e atividades culturais também foram mencionados, tais como exibição de documentários, mini shows, apresentações, porém em menor grau.

[...] o povo só fica só fumando maconha e eles fazem xixi na rua, então, na porta da minha casa eles fazem xixi, daí fica fedendo, é horrível. A rua de cima também ali virou um banheiro público, daí é complicado. E dependendo do dia, quinta-feira, sexta-feira e domingo à noite tem briga né, aí já não é legal, mas... (Frequentador 1)

[...] aqui virou praticamente uma boca de fumo, você vê muita gente desembolando maconha na mão, a gente sabe como é que é isso, como é que procede, é uma coisa bem complicada e não é legal (Frequentador 4)

Na tentativa de conter esse tipo de uso da rua São Francisco e da praça verifica-se a presença de policiamento, que realiza constantes batidas na região (Figura 48). Conforme registro em diário de campo

Às 15h26 um carro da Guarda Municipal que passa pela rua Presidente Faria reduz a velocidade, observa a praça e segue caminho pela Presidente Faria. Às 15h29 a Guarda Municipal aparece e manda o pessoal que está sentado no banco do fundo da praça virar para o muro, pôr a mão na cabeça e ficar em silêncio. Contabilizo 16 jovens, 14 meninos e 2 meninas, em pé com as mãos na cabeça e as pernas afastadas. Um homem auxiliar, não fardado, possui uma pistola na mão. O policial revista as mochilas. Enquanto acontece a revista, uma menina senta no banco de superadobe onde me encontro e começa a conversar comigo. Ela explica que sua amiga se encontra na batida e que vai esperá-la. Enquanto isso, comenta comigo sobre outras ocasiões similares, de batidas policiais na praça. As 15h43 os Guardas liberam os jovens, que vão embora da praça (Diário de Campo, 12/08/2015).



Figura 48 – Batida policial na Praça de Bolso do Ciclista – dia de semana/tarde
Fonte: A autora (2015)

O consumo do álcool é legalizado, mas sabe-se que o plantio, venda e consumo de drogas é ilícito e proibido por lei²³. Segundo Certeau (2014, p.210) “seja

²³ O Decreto-Lei Nº 891, de 25 de Novembro de 1938, aprova a Lei de Fiscalização de Entorpecentes. Neste decreto existe uma lista de substâncias entorpecentes e no capítulo II (Da

como for, a lei se escreve sobre os corpos” e para que ela se inscreva sobre estes corpos o autor aponta para a existência de instrumentos para trabalhar o corpo em nome desta lei, uma aparelhagem que vai “desde o cassetete do policial até às algemas e o box do acusado” (p.211). No caso da praça, nas abordagens policiais consistem no método mais recorrente utilizado para impedir esta transgressão da lei.

Com relação também aos usuários da praça, ficou evidenciada a questão de que um público com outro perfil vem utilizando a praça, diferente daquele que esteve envolvido no seu processo de construção. Grande parte dos donos de estabelecimento e moradores do entorno fizeram afirmações neste sentido. Eles relatam que o público majoritariamente de ciclistas que iniciou a implementação e que foram os primeiros a se apropriar da praça e da região não apareceram mais com tanta frequência.

Dos 06 voluntários e integrantes da Cicloguaçu entrevistados, 04 deles citam em seus relatos que não é possível controlar a forma como as pessoas se utilizarão do espaço

Tem havido problemas, mas isso, a gente que fez, não tem como prever o que vai acontecer em seguida, então é isso, a gente fez pra cidade e a cidade está ocupando (Voluntária 1).

A nossa ideia era que fosse ocupada pelo público em geral, não dá pra prever quem vai estar ali. Então eu acho que é parte da construção de um processo em que as pessoas ainda não têm esse discernimento de que o espaço público é um espaço delas, pra ser cuidado, então é uma questão de educação, que é um trabalho a ser realizado. [...] Interessante ver isso, porque as vezes você planeja alguma coisa e ela começa a se transformar em uma coisa diferente, eu não acho que isso é ruim, a gente tem que entender assim, a nossa média de faixa etária, do pessoal que trabalhou ali, é de entre 25 acho até uns 40 e poucos anos, [...] o pessoal que está usando ali são adolescentes, é outra geração, talvez a gente não entenda a necessidade deles ou a maneira deles de se divertirem, mas, tão ali, tão usando... (Integrante da Cicloguaçu 3).

A PBC tem em sua natureza uma relação forte com a comunidade ciclista, evidenciada no seu nome, na sua construção. No entanto, em nenhum momento sua utilização ficou restrita apenas a este público específico. O que se verifica é que

produção, do tráfico e do consumo), artigo 2º instituiu que “São proibidos no território nacional o plantio, a cultura, a colheita e a exploração, por particulares, da Dormideira "Papaver somniferum" e a sua variedade "Aibum" (Papaveraceae), da coca "Erytroxylum coca" e suas variedades (Erytroxilaceae) do cânhamo "Cannabis sativa" e sua variedade "indica" (Moraceae) (Cânhamo da Índia, Maconha, Meconha, Diamba, Liamba e outras denominações vulgares) e demais plantas de que se possam extrair as substâncias entorpecentes mencionadas no art. 1º desta lei e Seus parágrafos”. Existem casos, como fins terapêuticos, em que a produção e consumo são permitidas, desde que finitas e com as autorizações dos órgãos competentes, a exemplo da Comissão Nacional de Fiscalização de Entorpecentes. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/Dei0891.htm. Acesso em 18/01/2016.

houve uma transição, uma alteração do perfil dos usuários que se apropriam da praça, quando se pensa em dois momentos, durante a construção e após a inauguração.

Vê-se hoje que existe também uma apropriação da praça, com o maior número de pessoas no período da noite e nos finais de semana, no entanto, percebe-se a necessidade de apropriação de grupos diversificados e de políticas públicas e ações que gerem um maior sentimento de pertencimento²⁴, a fim de aproximar de modo mais eficaz a comunidade do entorno com o local. Acredita-se que as pessoas que tem experiências significativas e ligações afetivas a determinados locais tendem a cuidar melhor, a vigiar, a conscientizar a respeito do seu uso.

Quase um ano após inauguração da PBC, uma ação que caminhou no sentido de promover este pertencimento ao local pelas pessoas que frequentam mais assiduamente a região do entorno, foi a construção de um mosaico pelos alunos da escola situada na rua São Francisco, bem próxima à PBC. O mosaico seria no muro histórico da praça, que apresentava muitas pichações (Figura 49). Segundo a Voluntária 1

[...] era semana cultural da escola e a professora falou assim “ah, ia ser muito bacana se os alunos se sentissem também responsáveis e coparticipes da praça né, fizessem também alguma coisa, sentissem que também eles são donos, que também eles fizeram, ajudaram de alguma forma”. Eu falei “nossa, tudo a ver, eu acho que eles usam ali, a escola é bem em frente e, eu, se quiser, vamos fazer uma oficina de mosaico”, depois vamos fazer, colocar o mosaico no muro, que fica bem em frente mesmo da escola.

A participação dos alunos na construção do mosaico foi uma das formas encontradas aproximá-los do local, a partir de um elemento por eles construído e que hoje compõe a paisagem da praça. Dessa forma, aumentam-se as chances de estabelecer uma conexão mais rica, visto que muitos alunos da escola também são usuários da praça.

²⁴ Este sentimento de pertencimento está relacionado à uma ligação com o lugar, no sentido de buscar preservá-lo, cuidá-lo, aproveitá-lo de maneira saudável e não no sentido de “posse”, de pertencer à um lugar privatizando-o ou agindo sobre ele de maneira inconsequente, sem levar em consideração as regras de convívio social ou mesmo legislações.



Figura 49 – Construção do mosaico no muro histórico da Praça de Bolso do Ciclista

Fonte: A autora / Leda Emi Sew – Rede Social (2015)

Segundo Lefebvre (2001, p.22) “a vida urbana pressupõe encontros, confrontos das diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos (inclusive no confronto ideológico e político) dos modos de viver, dos “padrões” que coexistem na Cidade”. O espaço público deve ser aberto e democrático, sem obstáculos à participação de qualquer pessoa

Essa condição deve ser respeitada e revivida, a despeito de todas as diferenças e discórdias entre os inúmeros segmentos sociais que aí circulam e convivem, ou seja, as regras do convívio e do debate devem ser absolutamente respeitadas. Essa acessibilidade é física, mas também diz respeito ao fato de que não deve estar condicionada à força de quaisquer outros critérios senão daqueles impostos pela lei que regula comportamentos em áreas comuns. Por isso esse espaço é o *lócus* da lei (GOMES, 2002, p.162).

Para Santos (2012, p.97) “são as propriedades fundadoras de uma coisa que dizem como ela se relacionará com outras coisas”. A PBC foi construída a partir de uma ideia de autonomia, de participação de todos, num senso de coletividade, sem “autoridades repressoras”, partindo do princípio da liberdade nas ações. Talvez essa ideia de liberdade enquanto propriedade fundadora do processo de implantação da PBC tenha ficado enraizada.

No entanto, no processo atual de ocupação da praça, talvez esta noção venha sendo subvertida, no sentido de que seus usuários entendem que ali é um local em que se pode fazer o que quiser, como bem quiser, sem que haja nenhum ônus. Entretanto, algumas noções mínimas de convivência entre as pessoas em espaços comuns também precisam ser respeitadas.

Santos (2012) nos indica que existe uma inseparabilidade entre os objetos e as ações, mas que as ações por sua vez redefinem os objetos. Afirma também que

A ação é tanto mais eficaz quanto os objetos são mais adequados. Então, à intencionalidade da ação se conjuga a intencionalidade dos objetos e ambas são, hoje, dependentes da respectiva carga de ciência e de técnica presente no território.

Lembre-mos, porém, que os resultados da ação humana não dependem unicamente da racionalidade da decisão e da execução. Há, sempre, uma cota de imponderabilidade no resultado, devida, de um lado, à natureza humana e, de outro, ao caráter humano do meio (p.94)

As ações humanas podem gerar resultados não intencionados e a imprevisibilidade do resultado é a autonomia da ação:

[...] uma ação se separa do seu agente e desenvolve suas próprias consequências. Essa autonomização da ação humana constituía a dimensão social da ação. A ação é um fenômeno social não somente porque é obra de vários agentes, mas também porque os nossos atos nos escapam e têm efeitos a que não visamos (Paul Ricoeur, 1986, p.193 *apud* Santos, 2012, p.94)

4.3.2 Espaço e mobiliário da Praça de Bolso do Ciclista em constante transformação

Com relação à estrutura da praça, ao longo das observações foi sendo percebida uma gradativa degradação do espaço e mobiliário. Os itens mais deteriorados foram os paraciclos. Muitos foram “forçados” e suas bases acabaram ficando desestabilizadas, o que tornou o espaço inseguro para estacionar a bicicleta ou mesmo impossibilitou o uso. Outros paraciclos foram serrados até que não foram mais vistos no local (tendo sido retirados provavelmente por integrantes da Ciclolguaçu ou da Bicletaria Cultural), restando apenas 01 paraciclo em bom estado, até o momento da última observação, dos 07 que haviam sido instalados durante o processo de construção da praça (Figura 50).

Para Santos (2012, p.100) “A lógica do objeto provém de sua unidade. Quando alteramos a funcionalidade de alguma de suas partes, diminuimos sua eficácia e, mesmo, podemos adulterá-los mortalmente, fazendo dele outra coisa”. A depredação dos paraciclos pode indicar uma alteração da lógica de uso da praça. Ela foi criada para ser um local de convivência, mas também um ponto de apoio ao ciclista, fosse para descansar ou para deixar estacionada sua bicicleta. A ausência dos paraciclos limita essa função para os ciclistas, que se fossem utilizar o espaço, teriam que ficar junto com suas bikes ou deixá-las na grade lateral da praça ou ainda nos postes da praça ou da rua São Francisco.



Figura 50 – Depredação dos paraciclos da Praça de Bolso do Ciclista

Fonte: Adriano Fonseca – Rede social PBC / A autora (2015)

Também durante as observações percebeu-se um aumento no número de intervenções gráficas no espaço da praça como um todo e seu mobiliário. Cartazes foram colados e rabiscos/desenhos foram feitos em lixeiras e postes. A mureta central e o muro histórico também receberam intervenções (Figuras 51 e 52). O mural de fundo original da inauguração da praça foi sendo constantemente coberto por outros desenhos em grafite (Figuras 53). Pichadores e grafiteiros²⁵ têm o hábito

²⁵ Pichadores e grafiteiros utilizam-se de tinta em embalagens aerossol (spray) para deixarem suas mensagens visuais. Geralmente diferencia-se o grafite e a pichação. O grafite é considerado um tipo de arte, uma intervenção artística mais complexa, de interesse estético e mais socialmente aceito, sendo realizado normalmente com autorização dos responsáveis pelo local a ser grafitado. Já a

de não “atropelar” suas artes, ou seja, se um grafite está inscrito em determinado espaço um outro grafite ou mesmo uma pichação não pode ser feita sobre o desenho já realizado sem a autorização do seu autor. No entanto, essa conduta pareceu não se aplicar no caso da praça. O primeiro grafite (família ciclista) foi “atropelado” por outros grafites. Ao que parece, os grafites foram sendo feitos de forma autônoma, sem o consentimento daqueles que haviam realizado os desenhos anteriores. Então a cada mês aproximadamente uma intervenção era feita no muro do fundo, o que ia mudando “a cara” da praça. Uma frase “A Praça é nossa, cuidemos” foi escrita em letras garrafais neste muro, o que indica uma possível falta de cuidado com o espaço.



Figura 51 – Intervenções no muro histórico e na mureta central da Praça de Bolso do Ciclista
Fonte: A autora (2015)



Figura 52 – Intervenções na lixeira da Praça de Bolso do Ciclista
Fonte: Rede Social PBC / A autora (2015)

pichação apresenta traços mais simples, comumente caracterizados por símbolos ou frases, confeccionados em uma só cor. É vista como um ataque ao patrimônio, pois geralmente é realizada sem autorização e considerada, portanto, uma contravenção penal.

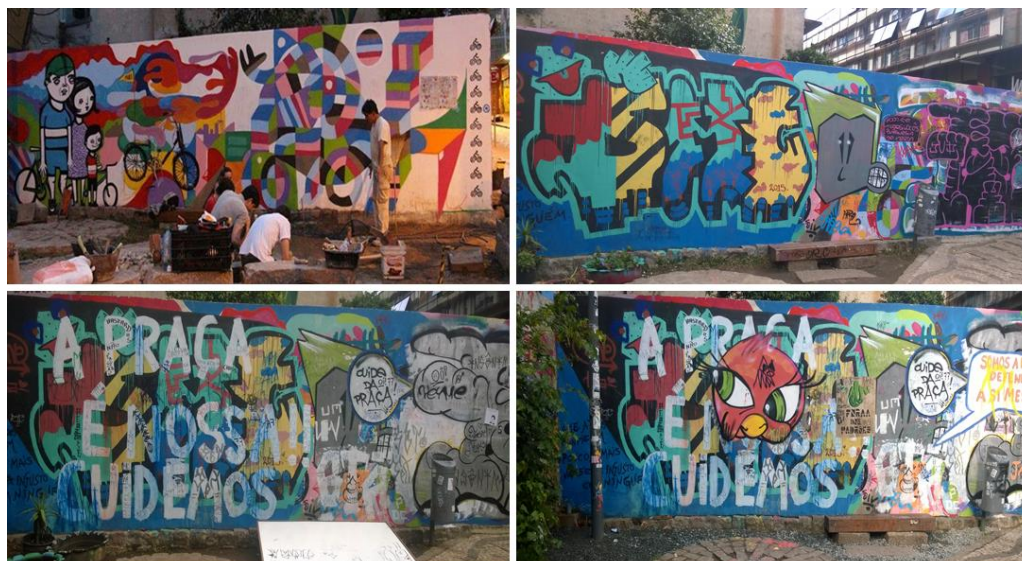


Figura 53 – Diferentes intervenções no mural do fundo da Praça de Bolso do Ciclista
 Fonte: Jhonatan Martins – Rede Social PBC / A autora (2015)

Verificou-se o interior do banco de superadobe como um item que também se modificava constantemente na praça. Dentro dele foram observados desde jardins e hortas comunitárias até sacos lixo, telhas, pedras, bitucas de cigarros, copos descartáveis e garrafas, conforme ilustra a figura 54.



Figura 54 – Interior do banco de superadobe da Praça de Bolso do Ciclista
 Fonte: A autora (2015)

Na região do mini palco e dos bancos de madeira a grama que ficava no entorno foi morrendo na medida em que a praça ia sendo apropriada. Em dias de chuva o local ficava enlameado. Uma das voluntárias que participou do processo de construção da praça colocou pedras britas nesta região como forma de minimizar esta questão. Esta mesma voluntária também adicionou alguns pequenos mosaicos nas fissuras do mini palco (Figura 55).



Figura 55 – Pedras britas entorno do mini palco e bancos de madeira da Praça de Bolso do Ciclista

Fonte: A autora (2015)

Foi visto que a iluminação noturna da praça em algumas observações não estava funcionando. Posteriormente, em outro momento de observação, foi constatado que havia sido restaurada. Havia a presença constante de funcionários fazendo a limpeza pública na praça, mas muitas vezes eles só passavam nos “entremeios” da praça ou faziam a limpeza apenas das calçadas que contornam a praça, e não no seu interior (Figuras 56 e 57).



Figura 56 – Limpeza pública na praça de Bolso do Ciclista

Fonte: A autora (2015)



Figura 57 – Iluminação da Praça de Bolso do Ciclista

Fonte: A autora (2015)

Verifica-se que existiram dois tipos de intervenção na praça: as “oficiais” e “não oficiais”. As intervenções oficiais compreenderam aquelas realizadas pelo poder público, como limpeza e manutenção, sendo que a manutenção ocorreu apenas para a iluminação, não envolvendo os paraciclos, por exemplo. As intervenções não oficiais, consideradas as ações autônomas realizadas pelos próprios usuários da praça, foram variadas: plantio de um jardim no interior do banco de super adobe; colocação de uma horta comunitária e de pedras britas; pichações e grafites; depredação. A partir das modificações verificadas no espaço da praça foi possível notar que as intervenções eram frequentes, umas mais positivas outras mais negativas.

4.3.3 A Praça de Bolso do Ciclista: uma materialidade imaterial

Além da presença de algumas bicicletas vistas na praça, especialmente nos fins de semana, durante os períodos de observação, um aspecto a ressaltar é que, mesmo com a diversidade de usos, a PBC acabou se tornando de fato um símbolo da questão da bicicleta na cidade. Tornou-se uma materialidade imaterial, pois as ações que acontecem no espaço refletem um contexto histórico vivido, vem acompanhadas de valores agregados.

Além de um espaço que busca disseminar formas culturais diversificadas, a PBC também cumpre seu papel social quando se constituiu um espaço de referência ao tematizar, não apenas os benefícios ou aspectos positivos, mas igualmente as problemáticas do uso da bicicleta na cidade.

Gehl (2015) afirma que

Durante todo o período de invasão dos veículos, as cidades tentaram remover o tráfego de bicicleta das ruas. O risco de acidentes com pedestres e ciclistas tem sido grande durante a escalada do tráfego de veículos, e o medo de acidentes é ainda maior.

O pedalar na cidade não pode ser incentivado por si só. Esta ação precisa estar acompanhada de iniciativas concretas referentes à implantação de uma estrutura cicloviária segura, diversa e abrangente, que comporte o crescimento dessa demanda, que vem sendo inclusive muito incentivada.

Concomitantemente, verifica-se a necessidade de promover ações que busquem uma melhor educação no trânsito, tanto por parte de motoristas e pedestres quanto dos próprios ciclistas. Caso contrário, acidentes e mortes continuarão a acontecer com frequência. A PBC foi local de protestos, por vezes barulhentos, por outras silenciosos, que reivindicavam uma maior segurança, respeito e infraestrutura adequada para o uso da bicicleta na cidade, motivados por acidentes que abaram culminando na morte de ciclistas (Figuras 58 e 59).

O aspecto simbólico não está relacionado apenas à questão da bicicleta. Outras ações como, por exemplo, a realização da *Street Store*²⁶ e de um evento em homenagem aos migrantes haitianos também aconteceram. São ações relacionadas à aspectos do contexto histórico vivido (Figura 60).

²⁶ O *Street Store* é um evento que cria uma loja de roupas a céu aberto para moradores de rua. As roupas são organizadas e penduradas de modo que as pessoas beneficiadas podem escolher as peças com mais facilidade. É uma iniciativa internacional que chegou ao Brasil. No site do The Street Store existe um formulário e as dicas e padrões que precisam ser seguidos para a realização do evento em outras localidades.



Figura 58 – Protesto contra mortes de ciclistas no trânsito

Fonte: A autora (2015) / Nascimento (2015)



Figura 59 – Reivindicações por melhor infraestrutura cicloviária para a cidade durante uma Ghost Bike

Fonte: Bicicleteiros (2015)

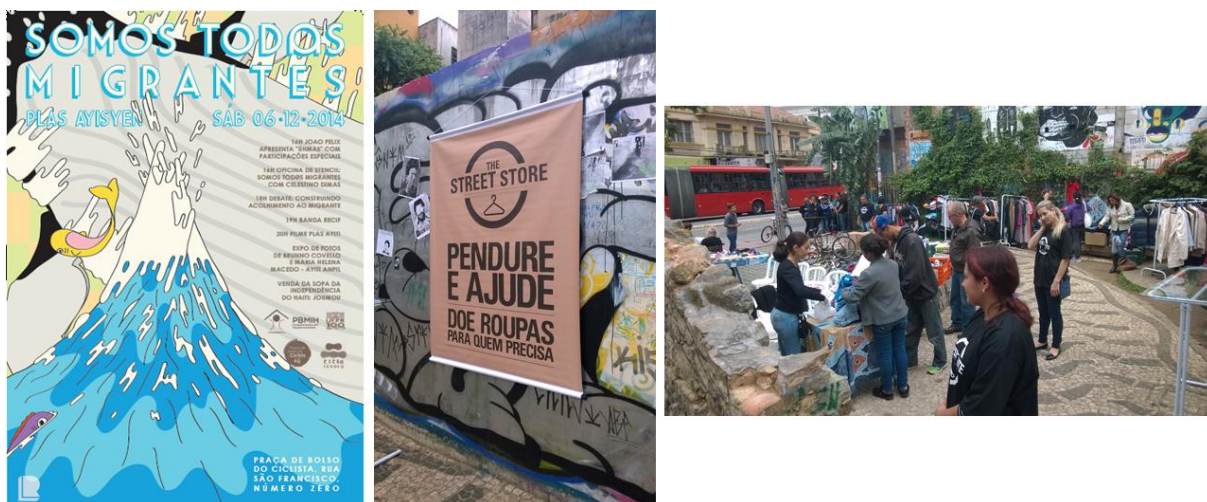


Figura 60 – Folder do evento da migração Haitiana e “The Street Store” na Praça de Bolso do Ciclista

Fonte: A autora (2015)

A PBC também serviu como ponto de encontro e/ou chegada para diversas bicicletadas e passeios ciclísticos, a exemplo do 1º Bici Rio (passeio ciclístico em comemoração ao dia do Rio). Também sediou um ciclo de debates sobre o espaço público e a participação política (“cidadania no concreto”). Outras manifestações artísticas também eram divulgadas na praça

A companhia Têssera de dança, da UFPR, desceu a rua São Francisco fazendo a divulgação de um espetáculo. Com máscaras de coelhos, eles percorrem a praça, sobem e descem o muro histórico, falam algumas frases que não consigo escutar, e sobem correndo novamente a rua São Francisco. (Diário de campo, 19/11/2015, 21h30).

As figuras 61 e 62 ilustram algumas atividades culturais ocorridas na praça.



Figura 61 – Divulgação do espetáculo da companhia Têssera de dança da UFPR – dia de semana/noite

Fonte: A autora (2015)



Figura 62 – Exibição de documentário organizada pela Fundação Cultura de Curitiba na Praça de Bolso do Ciclista – dia de semana/noite

Fonte: A autora (2015)

A Praça de Bolso do Ciclista, com todas as controvérsias relacionadas às suas formas de apropriação, tornou-se um espaço de ação política e cidadã, a partir de atividades vivenciadas no âmbito do lazer.

4.4 ENTRE MUDANÇAS E PERMANÊNCIAS: OS IMPACTOS DA CONSTRUÇÃO DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA PARA A REGIÃO DO ENTORNO

Quando se busca identificar impactos que determinadas ações podem gerar em um local, se faz necessário saber como este se caracterizava antes dos possíveis efeitos da própria ação. A rua São Francisco, durante as análises, se apresentou como um local fortemente conectado com a Praça de Bolso do Ciclista. O intuito desta pesquisa não é realizar uma análise profunda e específica a respeito da rua São Francisco, no entanto, a região e suas possíveis transformações merecem determinada atenção. Sendo assim, uma breve caracterização da região da rua São Francisco anteriormente ao processo de construção da Praça de Bolso

do Ciclista será realizada para, posteriormente, poder apontar as possíveis influências geradas para o seu entorno.

4.4.1 Conhecendo a região do entorno: a Rua São Francisco

De acordo com o IPPUC (2012), a rua São Francisco é considerada uma das ruas mais antigas da cidade e está localizada no bairro Centro, que foi o ponto inicial de ocupação da cidade de Curitiba. Nos tempos coloniais era um local “em que se amarravam cavalos em argolas fincadas nas estreitas calçadas de pedra e se penduravam os chapéus nos beirais das casas” (IPPUC, 2012). A capela do Terço e um hospital contíguo originaram os primeiros nomes dados à rua no século XIX, Rua do Terço e Rua do Hospício, sendo que um costume comum era a população batizar os logradouros a partir dos usos, características ou construções significativas existentes no determinado espaço (IPPUC, 2012). Rua do Fogo é o nome mais antigo, datado de 1786, mencionado em documentos da Câmara Municipal

Acredita-se que a designação tenha surgido em virtude das casas de má fama e suas moradoras, concentradas nos poucos quarteirões da rua. Com o passar do tempo, muitas dessas casas transferiram-se para endereços mais distantes do núcleo central, e a São Francisco adentrou o século 20 como uma rua eminentemente comercial, onde se encontrava de tudo um pouco [...] (IPPUC, 2012).

A rua só ganhou sua denominação atual no ano de 1867. A página “Conhecendo Curitiba”, da Prefeitura Municipal de Curitiba (2015f) mostra o caráter comercial e de serviços que a rua passou a assumir

Neste período, o logradouro já apresenta vários estabelecimentos comerciais e de prestação de serviço. O "Almanach do Paraná" de 1900 relaciona o funcionamento, nas quatro quadras da São Francisco, de um escritório de advocacia, dois bilhares, um botequim, duas barbearias, quatro armarinhos, uma funilaria, dois armazéns, dois hotéis, duas relojoarias, uma fábrica, um escritório comercial de erva-mate, uma camisaria e loja de calçados, uma serralheria e duas selarias. Ao longo do século XX, outros estabelecimentos passam a atender na tradicional rua, como a Papelaria João Haupt e a Casa de Saúde São Francisco. Ali também surgem várias pensões para receber os estudantes da Universidade do Paraná.

A figura 63 ilustra a rua na década de 1910, com a vista da rua São Francisco a partir da Rua Riachuelo, na direção da atual Presidente Faria.



Figura 63 – Rua São Francisco vista a partir da Rua Riachuelo sentido Rua Presidente Faria
 Fonte: Diretoria de Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural / Fundação Cultural de Curitiba – PMCe (2015)

Nos dias de hoje, em meio a construções já mais modernas, a rua ainda conserva seu viés histórico, a partir de algumas edificações da época, de paredes grossas, e da manutenção do calçamento em paralelepípedo, instalado no século XIX. A figura 64 mostra como era a rua São Francisco, ainda antes do processo de revitalização pelo qual ela passou no ano de 2012. A vista agora é da perspectiva da Rua Presidente Faria sentido Rua Riachuelo. Observa-se que se tratava um local de passagem de veículos, mas também de estacionamento. Na esquina, o terreno abandonado contíguo ao prédio.



Figura 64 – Vista da rua São Francisco a partir da Rua Presidente Faria sentido Rua Riachuelo
 Fonte: Lucilia Guimaraes - IPPUC (2011)

No ano de 2012, a Rua São Francisco passou por um processo de revitalização, juntamente com outras regiões centrais, como parte das obras do Projeto Novo Centro, proposto no plano de Governo 2009/2012. Este projeto tinha como objetivo realizar a revitalização do centro da cidade e estimular a recuperação, conservação e novos usos da área, com foco principal no entorno do antigo Paço Municipal, compreendendo as ruas Riachuelo e São Francisco (IPPUC, 2012).

Antes da execução do projeto foram feitos alguns diagnósticos, sendo que um deles estava relacionado com a identificação dos estabelecimentos instalados na rua, conforme a figura 65.

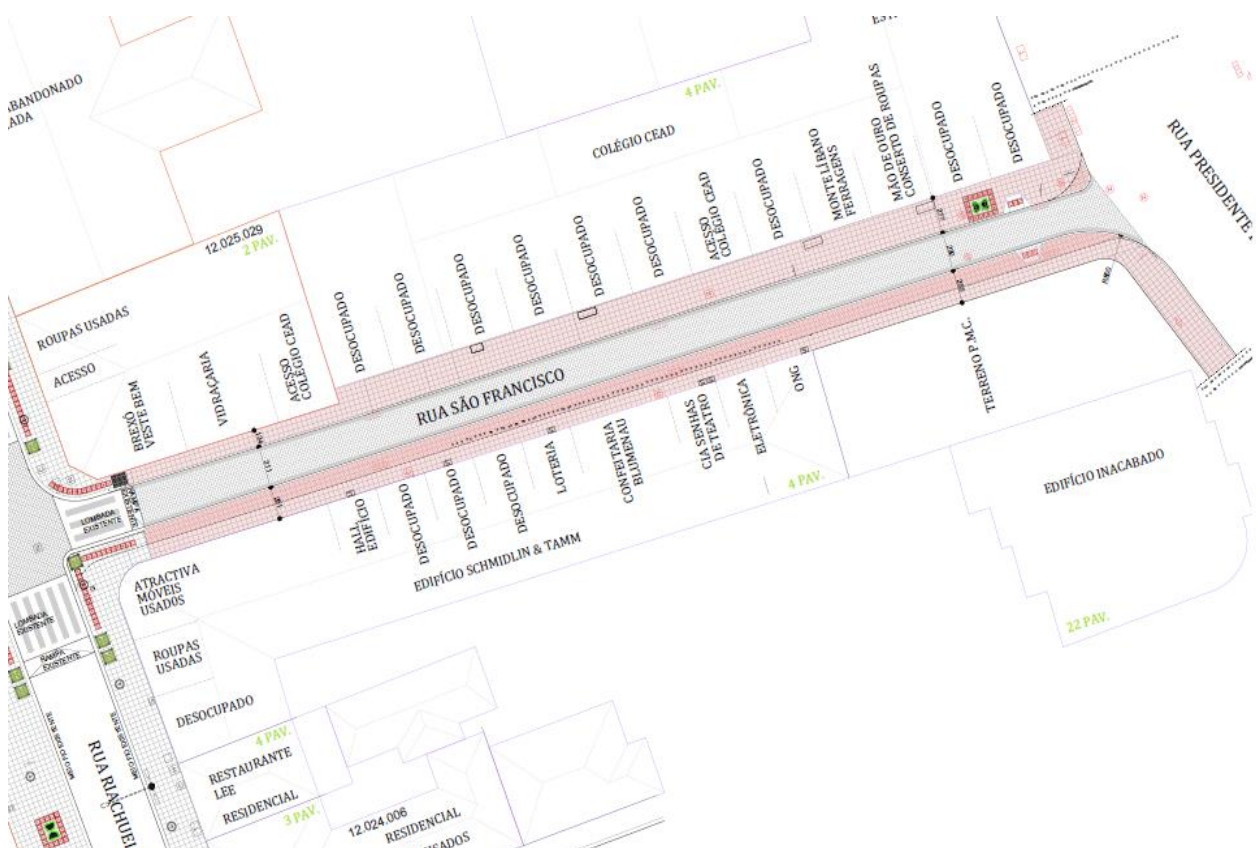


Figura 65 – Relação dos estabelecimentos instalados no trecho Riachuelo-Presidente Faria da Rua São Francisco

Fonte: IPPUC (2010)

O projeto previa a revitalização da rua São Francisco, que vai da Rua Presidente Faria até a Rua Barão do Serro Azul, sem interferir no seu aspecto histórico. Dessa forma, as ações realizadas, de acordo com o IPPUC (2012), seriam:

As calçadas serão alargadas em aproximadamente 2 metros. Onde as calçadas são em matacão colonial (grandes blocos de basalto preto), será

adicionada uma faixa de 1,2m em piso nivelado, antiderrapante que permitirá acessibilidade.

As calçadas atualmente em lousa serão substituídas pelo mesmo material da Rua Riachuelo, permitindo uma continuidade no calçamento.

O pavimento em paralelepípedos será mantido e passará por correção geométrica e de nivelamento. As pedras serão retiradas e uma nova base será executada para reasseamento do meio-fio e dos paralelepípedos.

Dos tempos em que se amarravam os cavalos, restou uma argola fixada no meio-fio que será recolocada para o novo realinhamento.

A iluminação pública será com postes e arandelas fixadas nas fachadas com alimentação subterrânea, dando continuidade à iluminação existente no Setor Histórico.

O projeto também faz a proposta de pintura das fachadas dos imóveis. Em parceria com um fabricante de tintas, os proprietários terão matéria-prima para renovação de seus imóveis dentro do estudo de cor feito pelo IPPUC.

No final de 2012 as modificações propostas para a rua São Francisco foram finalizadas (Figura 66). Algum tempo depois, entre o período do fim da revitalização e o processo de construção da PBC, o Projeto Arte Urbana – Memórias de Curitiba, coordenado pela ACP, Associação de Comerciantes do Paraná (GAZETA DO POVO, 2013), realizam intervenções nas portas metálicas dos imóveis, nas quais foram realizadas pinturas com a técnica do grafite, com a participação de diversos artistas. Vários desenhos culturais, de símbolos importantes para a cidade ou para a capital foram confeccionados, como forma de preservar a Memória da cidade a partir desta manifestação cultural (Figura 67).



Figura 66 – Rua São Francisco, após revitalização

Fonte: Batista (2015)



Figura 67 – Grafites nas portas metálicas dos estabelecimentos da Rua São Francisco após intervenção do projeto Arte Urbana – Memórias de Curitiba

Fonte: Marchiori – Gazeta do Povo (2013)

4.4.2 As mudanças na rua São Francisco: de local de passagem à local de “paragem”

A rua São Francisco sempre foi conhecida por seu aspecto sombrio e de certo modo perigoso, em função de abrigar atividades constantes de consumo e tráfico de drogas. Era uma rua pela qual as pessoas evitavam circular.

Um objetivo implícito ao processo de revitalização pelo qual passou a rua, em função do Projeto Novo Centro, era conter esta questão e coibir o tráfico na região. Segundo uma gestora da PMC,

A rua São Francisco, foi feito um diagnóstico e ela tinha, ela tem uma vocação gastronômica. Ela tem restaurantes antigos que funcionam ali [...], então já tinha esta tendência. Quando a gente iniciou o projeto da São Francisco, paisagisticamente ela é uma rua interessante, por ter as casas no alinhamento, por existir um patrimônio histórico, por ter esta pavimentação em paralelepípedo que a gente resolveu manter, até pela paisagem e você segura um pouco a velocidade do carro com esse pavimento, e a gente resolveu tirar o estacionamento de carro porque a gente tinha, a gente tem, hoje ainda, a gente continua tendo, mas a gente tinha muito problema com droga na rua, de comércio de droga. E a gente verificou que esse comércio acontecia. O usuário de droga se escondia atrás do carro e o comércio de droga acontecia dentro dos carros. O carro parava ali, o traficante entrava fazia o comércio, então a gente resolveu limpar a rua, para evitar este tipo de transação na rua. E tirando o estacionamento, alargar um pouco a calçada, principalmente do lado esquerdo, pra conseguir dotar de acessibilidade [...] (Gestora PMC 3).

Ainda segundo a gestora, se tratava de uma rua escura no qual a grande maioria das pessoas tinha conhecimento das atividades que ali ocorriam e buscavam caminhos alternativos para seus deslocamentos. Para ela, depois da revitalização, houve um aumento, mesmo que ainda tímido, no fluxo e na circulação de pessoas, tanto na Rua Riachuelo quanto na Rua São Francisco. A revitalização

então abriu os caminhos para que a rua São Francisco pudesse, de fato, se tornar um local de passagem, constituindo o primeiro elemento que alterou esta região, sua movimentação e formas de uso.

O processo de construção da PBC também foi apontado por grande parte dos entrevistados como um elemento que contribuiu para este aumento do número de pessoas presentes e circulando pela São Francisco, principalmente nos finais de semana. Assim, além das transformações estruturais provenientes da revitalização da rua realizada pela gestão municipal, a construção da PBC, a partir dos mutirões e das ações culturais que aconteciam, teve papel ativo na transformação do local. Além de lugar de passagem tornou-se um local de permanência, de “paragem”, nas palavras de uma das voluntárias:

[...] a rua foi mudando a característica, invés de ser um lugar de passagem passou a ser um lugar de paragem (sic) e o pessoal parava ali, porque estava acontecendo alguma coisa ali (Voluntária 1).

Na mesma direção, outros entrevistados afirmam que

[...] as pessoas não vinham, mas daí com a praça eu acho que, com essa divulgação que teve, todo mundo achando muito louco (sic) as pessoas fazerem uma praça, e pela divulgação da mídia, e como tinha eventos finais de semana também, que durante o mutirão ocorriam, aqui ficou mais usado sabe, essa rua ficou mais utilizada e, não somente pelos bares, o pessoal vinha pra ficar na rua, ficar sentado, era um lugar que não tinha carro. Então o pessoal sentava, ficava conversando, então deu mais luz [...] (Integrante da Ciclolguaçu 2).

[...] o pessoal que estava construindo fazia uns eventinhos: ah, hoje tem a fulana que vai cozinhar lá comida vegana, pá... (sic) vem gente; ah, hoje vem alguém que põe brinquedo pra criança, pá...; ah, não sei quem vai cantar, vai ter maracatu... Houve uma movimentação em função das pessoas que estavam construindo a praça, que era na ideia de mobilizar mais, trazer e fazer daquilo uma coisa mais, vamos dizer assim, satisfatória do que simplesmente vir trabalhar. E teve sucesso, porque vinha bastante pessoas, pessoas diferentes [...] (Dono de estabelecimento/Morador 6).

Algumas experiências na cidade podem ser muito estimulantes e irradiar vitalidade e geralmente estão relacionadas à um tema importante da vida humana: as pessoas (GEHL, 2015). Para Gehl (2015, p.23) “as pessoas reúnem-se onde as coisas acontecem e espontaneamente buscam outras pessoas”. O autor cita estudos que mostram como “acontecimentos, eventos e canteiros de obras, locais onde se pode observar as pessoas trabalharem, agirem, tocarem música ou construírem casas, atraem muito mais gente para permanecer e observar do que lojas ao longo da fachada dos edifícios” (*idem*, p.25). Assim, os mutirões e as

atividades culturais que o acompanhavam fizeram com que mais pessoas “descobrissem” a rua São Francisco. Também nesse ponto a divulgação midiática contribuiu significativamente para que as pessoas tomassem conhecimento do local e das ações que estavam ocorrendo.

Estas atividades e a aglomeração de pessoas na rua possibilitando a “paragem” no local, só se tornou possível a partir de um outro elemento, identificado pelos entrevistados, que foi o fechamento da primeira quadra da rua São Francisco durante os finais de semana de mutirão. O interessante é que essa tendência de fechamento da rua permaneceu mesmo após o término da construção da praça, a partir, porém, do processo de apropriação, principalmente noturno, da rua e da praça e não com a anuência dos órgãos competentes, como a Setran, por exemplo, como aconteceu durante os mutirões.

Em fevereiro de 2015 foi realizada inclusive uma audiência pública para discutir uma proposta de fechamento permanente da rua, encabeçada também pela Ciclolguaçu. As diversas partes (cicloativistas, moradores e comerciantes) foram ouvidas, mas até o momento nenhuma decisão final foi tomada. Conforme extrato de uma notícia veiculada pela PMC:

A reunião, realizada pela manhã no Memorial de Curitiba, no Largo da Ordem, foi convocada pela Prefeitura e teve a participação de moradores, comerciantes e representantes de entidades da sociedade civil. [...]
Yasmim Reck, coordenadora-geral do movimento Ciclolguaçu (entidade proponente do fechamento da quadra da São Francisco), disse que a abertura da rua apenas para pedestres segue uma tendência adotada em diversos países, priorizando o pedestre, o ciclista e o transporte coletivo nas regiões centrais das cidades. “O fechamento da São Francisco para carros seria um primeiro passo e uma vitória das pessoas que procuram uma cidade mais humana. A rua já tem sido ocupada pela população à noite. E o poder público pode pensar outras atividades para o período diurno, como a realização de feiras e de atividades culturais e esportivas”, afirma.
Segundo o presidente da Associação de Moradores da Rua São Francisco, Cláudio Márcio, a aglomeração de pessoas na região durante a noite tem preocupado a comunidade. “Quem mora na Rua São Francisco muitas vezes não consegue ter acesso tranquilo ao seu imóvel. A discussão é importante e queremos encontrar o que é o melhor para cidade, para que todos saiam ganhando e sejam atendidos, e para que não tenhamos nada imposto. A rua é um espaço público e tem que ser usada pela população, mas não se pode cercear o direito de ir e vir de ninguém”, afirma.
“Ouvir a comunidade nesses temas é uma postura democrática da Prefeitura. Concordo com o fechamento, pois acho que a região ficará bem menos violenta, permitindo um melhor acesso a todos”, diz o comerciante João Rios (PMCh, 2015).

Um mês depois, em março de 2015, o projeto Ruas de Lazer da PMC também foi implantado na rua São Francisco. Acredita-se que a primeira experiência de fechamento da rua durante dos mutirões pode ter motivado a escolha da São Francisco para abrigar o projeto na região Central.

“O conceito é de autogestão comunitária. A intenção é que a Prefeitura atue como indutora e deixe que a sociedade decida o que deseja para o projeto. Queremos dialogar com a comunidade, para que ela nos diga o quer”, diz o secretário municipal de Esporte, Lazer e Juventude, Alúcio Dutra Júnior.

A Prefeitura de Curitiba dará apoio, por meio da Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Juventude, com aulas de capacitação e fornecendo o material de recreação e brinquedos, que permanecerão sob a guarda das comunidades beneficiadas. [...]

As Ruas de Lazer fazem parte de um conjunto de medidas que a Prefeitura vem tomando para incentivar a ocupação dos espaços públicos pelos cidadãos e reforçar os vínculos entre a comunidade e a cidade. “Isso ajuda a tornar a cidade mais humana e a fazer com que os cidadãos também se sintam responsáveis por ela”, diz o prefeito Gustavo Fruet. Ele lembra que no ano passado uma parceria entre a Prefeitura e a comunidade permitiu o surgimento da Praça de Bolso do Ciclista numa área da região central que não era aproveitada (PMCg, 2015).

Uma frequentadora aponta a questão:

[...] fim de semana eles fecham pra evitar que, como tem criança, daí não passa carro, daí dá uma estruturada mais bacaninha pro pessoal estar (Frequentadora 1).

Outro um elemento que promoveu maior circulação e atraiu mais pessoas à frequentarem a Rua São Francisco e nela permanecerem foi a abertura de novos estabelecimentos, principalmente gastronômicos, fato que foi ocorrendo concomitantemente à construção da Praça de Bolso e também em decorrência do projeto de revitalização da rua (Figura 68).

A rua em si movimentou muito mais. Aqui tinha uma loja de ferragem, o pessoal da escola ali que eu esqueci o nome, duas três lojinhas de costura, mas era um lugar bem mais tranquilo. Agora é só bar, bar mesmo, então isso mudou bastante, a frequência de gente aqui, porque o movimento era muito menor nessa rua, o pessoal tinha medo, na verdade, de passar (Frequentadora 1).

[...] do que eu fiquei sabendo o que mudou bastante foi o comércio, que vários comércios abriram (Frequentador 3).

comércios criados na região da primeira quadra da rua São Francisco, foram mudanças significativas que ocorreram na região em um período aproximado de 3 anos, decorrentes do projeto de revitalização e da criação da Praça de Bolso do Ciclista.

As modificações que atraíram as pessoas para o espaço público da rua e da praça, trouxeram igualmente em sua bagagem os conflitos e as tensões decorrentes de uma apropriação rápida e intensa do espaço, levantando à algumas problemáticas. As observações e relatos do dia a dia da praça apresentados anteriormente no tópico 4.3 já indicaram algumas delas, porém, matérias veiculadas pelo jornal Gazeta do Povo de Curitiba reforçam esses dados e mostram a “outra face da moeda”.

Uma matéria relata um episódio de briga nos arredores da rua e da Praça, que resultou em uma pessoa ferida a garrafadas²⁸. Outra fala dos problemas enfrentados por moradores do local e alunos e professores da escola ao lado:

“No meio do caminho tem uma escola”

Alunos e professores reclamam de barulho e drogas na São Francisco
Alunos e professores do Colégio Poty Lazzarotto – escola da Educação de Jovens e Adultos (EJA) – estão entre os mais incomodados com a agitação da Rua São Francisco. As rodas de violão, os artistas de rua e mesmo as conversas afetam diretamente as atividades letivas. Estudar ali é mais que um exercício de paciência.

“Dizem que a revitalização expulsou os usuários de crack e os traficantes. Mas o consumo de drogas continua. Só mudou a casta que consome”, diz a diretora Silvia Rodrigues Cardoso.

Nas noites de maior movimento é difícil ouvir o professor. Também é possível sentir o cheiro de maconha que vem lá de fora. “Temos que ficar com as janelas fechadas por causa do barulho e do odor de drogas”, comenta a professora Silmara Quintino. “Que revitalização é essa que despreza a escola? Revitalização é só bar?”, questiona.

Do outro lado da rua, moradores do Edifício Schmidlin e Tamm, onde vivem 18 pessoas, também reclamam – e muito – do barulho. O síndico do prédio, Luiz Chiminello, diz que já enjoou de ligar para a Guarda Municipal e para a prefeitura, reclamando da aglomeração. Vez ou outra, desentende-se com os jovens que permanecem diante da porta do condomínio.

“Transformaram a rua num bordel, cheio de usuários de drogas e infiltrados. Nós, moradores, perdemos o nosso direito de ir e vir”, reclama (ANÍBAL; ANDRADE, 2015b).

²⁸ “Briga na Rua São Francisco deixa pelo menos um ferido a garrafadas”. Matéria escrita por Liana Suss, publicada em 01 de agosto de 2015. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/briga-na-rua-sao-francisco-deixa-pelo-menos-um-ferido-a-garrafadas-dfyu5zmstw65r57qutt993bx>. Acesso em 15/01/2016.

Existem então algumas tensões que permeiam a apropriação da região. Comerciantes e moradores entendem que há um desrespeito por parte dos usuários da rua e da praça quando estes realizam práticas ilícitas, como consumir drogas, próximo aos estabelecimentos e residências, quando as atitudes passam do limite da convivência harmoniosa no espaço público (brigas, algazarras, som alto) ou ainda quando há a depredação do espaço público (destruição de mobiliário – postes, lixeiras, paraciclos – e presença excessiva de lixo e dejetos).

A Prefeitura vem tentando buscar soluções para estes conflitos. Uma das ações que vem sendo estudada é a instalação de um totem da guarda municipal no local:

Um totem de videomonitoramento interativo da Guarda Municipal de Curitiba será instalado na Rua São Francisco, como um projeto-piloto para testar a tecnologia. Para definir o local exato, técnicos das secretarias municipais Trânsito e Meio Ambiente, agentes da Defesa Social e diretores da empresa Helper Tecnologia se reuniram esta tarde com comerciantes e moradores da região da Rua São Francisco, no Centro da cidade. A reunião foi na Praça de Bolso do Ciclista.

Atendendo a um pedido da comunidade local, a instalação do equipamento servirá para inibir a prática de roubos, pequenos furtos, o comércio de drogas, brigas e vandalismo que acontecem na região e representa a presença de mais um equipamento da Guarda no Centro da cidade.

[...] A comerciante Karine Ataya conta que a comunidade vinha reivindicando algum meio de vigilância para prevenir delitos praticados tanto de dia quanto à noite no local. “Queremos que as pessoas frequentem a Rua São Francisco sem medo e com a segurança de conviver aqui, interagir e circular nos seus espaços comerciais e de lazer”, disse. Fábila Mariela de Biasi, proprietária de um restaurante, conta que, à noite, ocorrências como brigas e pichação costumam espantar as pessoas que circulam por lá e isso tem preocupado os comerciantes da região.

Fernando Rosenbaum, dono de uma bicicletaria, acredita que o atendimento ao pedido da comunidade por parte da administração municipal representa uma tentativa de buscar um equilíbrio entre a utilização do espaço público com a segurança que esse mobiliário urbano pode proporcionar.

“Todo o esforço é voltado para o bom uso do espaço público e leva em consideração o bem coletivo e o convívio harmônico entre comerciantes, moradores e frequentadores da Praça de Bolso do Ciclista”, diz o assessor da Coordenação de Mobilidade Urbana da Setran, Jorge Brand, o Goura (PMCi, 2015).

Além do investimento em equipamentos de segurança, uma das possibilidades cogitadas é a realização de atividades artísticas e culturais no local, como acontecia durante os mutirões:

“Prefeitura aposta em arte e cultura para reordenar a ocupação”

Para reordenar a ocupação e resgatar o projeto inicial de explorar o potencial gastronômico e cultural da Rua São Francisco, a prefeitura de Curitiba vai apostar em programação artística e cultural. A Fundação Cultural (FCC) iniciou alguns testes para aferir que tipo de evento melhor se adapta ao gosto da rua. Associações e empresários estão envolvidos no processo.

“Em grandes cidades do mundo, espaços como a Rua São Francisco são importantíssimos para que o pensamento urbano e artístico se fortaleça. Tenho certeza de que a rua vai florescer cada vez mais”, diz o superintendente da FCC, Igor Cordeiro.

A prefeitura reconhece que, nos últimos meses, a ocupação se descontrolou e avalia uma ação conjunta para retomar o processo. “A gente não está aqui para escolher o público que vai ocupar a São Francisco, mas nos preocupam fenômenos como ingestão de bebidas alcoólicas por menores de idade e uso de drogas”, pontua. Só neste ano, a Guarda Municipal prendeu em flagrante 46 pessoas. Há um mês, tem feito rondas contínuas (a reportagem presenciou uma delas, à tarde). “Queremos que as famílias usem sempre a rua, como acontece aos domingos”, diz o inspetor Cláudio Frederico de Carvalho (ANÍBAL; ANDRADE, 2015c).

Em resumo, a partir de dois processos, a revitalização promovida pela Prefeitura e a construção comunitária da Praça de Bolso do Ciclista, a rua São Francisco recupera sua vitalidade. Mas o que deve ser destacado é o fato das pessoas terem assumido o local.

O desejo de tornar as cidades mais humanas e vivas, a partir da presença das pessoas nos espaços públicos, tem buscado sua concretização a partir da potencialização das experiências no âmbito do lazer nestes espaços da cidade.

Uma experiência de lazer, pode levar ao questionamento de uma ordem social estabelecida, tornando-a objeto de reflexão, e fomentando processos de reivindicação, participação cidadã e (re)organização, causando transformações sociais como foi no caso da PBC.

Rechia (2006, p. 99) aponta

as vivências no âmbito do lazer, esporte e cultura nas cidades como “tempo da vida”, tempo que pode ser diferenciado da velocidade das informações e cobranças produzidas no interior do trabalho produtivo. Esses momentos podem ser compreendidos como cambiantes entre o formal e o lúdico, entre velocidade e lentidão, entre produção e contemplação, nos interstícios da vida cotidiana, revelando no horizonte uma nova articulação entre espaço e tempo, tendo como consequência primordial a (re)apropriação de certos lugares das cidades, o que pode possibilitar a reconstrução da vitalidade do meio urbano.

Para isso, as experiências de lazer precisam ser garantidas, assim como o acesso e permanência aos bens socioculturais (Rechia, 2006). Marcellino (1995) já afirmava que democratizar o lazer implica democratizar o espaço.

No entanto, nem todos os “lazerres” são favoráveis ou benéficos. A ocupação massiva de um espaço, onde muitas pessoas de diferentes culturas, hábitos e experiências de vida se juntam, não acontece sem conflitos, tensionamentos ou embates. O arquiteto Fábio Domingos Batista, em entrevista à Castilho, do jornal Gazeta do Povo (2015), traz algumas contribuições:

O mais difícil e complexo em uma cidade é as pessoas se apropriarem de coisas públicas. A violência existe quando um grupo se apropria de um espaço com intenções não naturais. A São Francisco era muito mais perigosa do que é hoje. Estamos de fato nos apropriando da cidade. Nos anos 1990, o Centro era mais degradado. Hoje, vemos um comércio pulsante. O shopping deixou de ser a única possibilidade. Talvez esse movimento de vivência da cidade seja uma tendência a se dispersar nos bairros, inclusive.

- O que faz uma rua ser segura?

A única maneira de conter a violência é ter pessoas na rua. Pense numa rua cheia de muros. Ela é escura porque nada acontece. Não há pessoas passando. Se a rua tem comércio e gente, é viva, mais segura.

- Como lidar com o consumo e o tráfico de drogas na região?

Na rua, é bem possível que você encontre um ou outro usuário. Mas, se o caso se tornar um problema de ordem pública, existem maneiras para fazer a abordagem. Se há uma pessoa criminosa na multidão, é preciso preparo para lidar com isso. Porque todos são inocentes até que se prove o contrário. É, de novo, a inabilidade, também no âmbito político (CASTILHO, 2015).

Neste sentido o que mais incomoda a população do entorno é o consumo de drogas, tanto na rua quanto na PBC, mas que, como veremos no tópico seguinte, se trata de uma prática já recorrente no local.

4.4.3 As permanências na rua São Francisco: a questão do tráfico

Um dos aspectos levantados a partir das observações e também dos relatos das entrevistas é de que o tráfico de drogas na região não foi eliminado ou diminuiu. Os problemas de consumo e comércio de drogas na rua já eram velhos conhecidos de quem passava ou morava nos arredores da rua. O que acontece é que após a revitalização da rua ou mesmo da construção da PBC a questão do tráfico permaneceu, ela apenas mudou de “cara”.

O que acontecia antes da praça é que tinha o pessoal que fumava pedra, mas o pessoal que fumava pedra, fumava pedra e só, no canto deles, então não sei qual foi a vantagem da troca, porque eu tinha meia dúzia que fumava pedra e agora tenho 50, 60 que fumam pedra, fumam maconha e enchem a cara, dão mais trabalho do que os que fumam pedra (Frequentadora 1).

No começo essa rua era escura, meio sinistra, mas nós não tínhamos problema, com... esse tipo de problema, que não nos deixava trabalhar. Daí foi mudando, ora ou outra tinha um que usava craque ou coisa assim, que as vezes aparecia ali na portaria da escola, inclusive alguns que a gente já conhecia até pelo nome, mas que também não atrapalhava aqui a escola. Ele vinha ali na portaria, as vezes queria alguma coisa pra comer, tomar um copo d'água, as vezes quando estava são queria se matricular, dizia "ah, vou mudar de vida". Era esse tipo, porque fala-se muito assim, "ai, porque essa rua era cheia de noiado, drogado", não, a rua continua cheia, só mudou as classes que frequentam a rua, porque tanto craque quanto uma bebida, quanto uma maconha, quanto não sei o quê, a meu ver, é droga, então só mudou a casta, só mudou quem frequenta aqui a rua, nada mais além disso. Sem contar que naquela época, ah, que pena que acabou aquilo, não atrapalhava nossa escola (Dono de estabelecimento/Morador 10).

Nas anotações no diário de campo aparecia de forma recorrente, nos variados dias e horários, a descrição de pessoas fumando na praça, sendo que por muitas vezes o cheiro que exalava parecia ser característico de maconha.

De acordo com Milton Santos (2012, p.109)

O espaço é a síntese, sempre provisória, entre o conteúdo social e as formas espaciais. Mas a contradição principal é entre sociedade e espaço, entre um presente invasor e ubíquo que nunca se realiza completamente, e um presente localizado, que também é passado objetivado nas formas sociais e nas formas geográficas encontradas.

A ação se dá sobre objetos já agidos, isto é, portadores de ações concluídas, mas ainda presentes. Esses objetos da ação são, desse modo, dotados de uma presença humana e por ela qualificados.

A ação de construção da Praça de Bolso do Ciclista se deu a partir não só de um objeto, mas de uma região já agida. A prática ilícita da venda e consumo de drogas na rua São Francisco era presente antes, essa forma social que dominava na região, é um passado objetivado encontrado nas formas sociais e geográficas atuais.

Na expressão de um integrante da Ciclolguaçu, o que acontece é que foi "tirada a venda dos olhos" das pessoas com relação à esta prática, que não deixou de acontecer a partir das intervenções espaciais e simbólicas ocorridas, mas tornou-se visível, notada pelas pessoas.

Uma publicação intitulada "A rua com vocação para a boemia e para a polêmica", de Aníbal e Andrade (2015d), do jornal da Gazeta do Povo, aborda estas questões e mostra que a ocupação desordenada, o alto consumo de álcool e maconha são notáveis, geram polêmica e dispararam um sinal de alerta:

Longe de ser unanimidade, a Rua São Francisco expõe sua face mais agitada nas noites de sexta. É o período em que a via pulsa, tomada por

uma vasta gama de “tribos”. Entre garrafas, cigarros e acordes, elas tomam os cem metros da Praça de Bolso do Ciclista à Rua Riachuelo. Essa ocupação espontânea, no entanto, começa a preocupar a prefeitura, as forças de segurança e os comerciantes. As avaliações convergem em dois pontos: a aglomeração fugiu ao controle, o que ameaça o projeto inicial de tornar o local um polo gastronômico e cultural. Para entender esta dinâmica, a Gazeta do Povo passou sete dias na rua “mais falada” –para o bem ou para mal–de Curitiba.

Moradores, comerciantes e autoridades avaliam que a ocupação espontânea da rua fugiu ao controle. Por detrás dela, vieram ações policiais e da Guarda Municipal, que reacenderam o debate sobre excessos dos frequentadores e repressão das forças de segurança.

Apesar desta polêmica, a ocupação da São Francisco remonta a 2013, quando foi concluído o processo de revitalização da rua. Vieram os primeiros bares e, atrás deles, frequentadores ávidos pela vocação boêmia do Centro Histórico. O fenômeno externava um novo modo de se relacionar com a cidade e de lidar com o espaço público.

A virada, entretanto, ocorreu em março. Segundo empresários, moradores e professores de um colégio próximo, a aglomeração se descontrolou. O movimento já não depende dos bares, uma vez que os novos frequentadores levam sua própria bebida – o famoso “tubão” – e permanecem na rua, conversando, jogando baralho ou tocando música. Entre as novas “tribos”, estão a galera do rap e a do skate, os punks e grupos do “pixo”, entre outros.

Nenhuma das esferas – poder público, vizinhos, empresários e comunidade escolar – parece saber lidar bem com o fenômeno. O que mais lhes incomoda é a banalização do uso da maconha. “Eles [os frequentadores] agem como se as drogas estivessem liberadas na rua”, resume Sílvia Aparecida Rodrigues, diretora do Colégio Estadual Poty Lazzarotto, para jovens e adultos. “Quando descobriram que aqui podiam fumar maconha livremente, começaram a vir pra cá e houve essa explosão”, diz a empresária Fábria Biasi.

Obviamente, o consumo de maconha não é generalizado. A reportagem conversou com muitos frequentadores que vão à rua para fazer um happy hour, encontrar amigos e tomar uma cerveja ao ar livre. Ao mesmo tempo, alguns jovens preparam os cigarros, fumam e falam com tranquilidade sobre o uso e a repressão. O cheiro de maconha é forte praticamente o tempo todo.

“A gente vai fumar em qualquer lugar. Se não for aqui, vai ser em uma ‘quebrada’. Enquanto estava a playboyzada ‘queimando um’ aqui, estava tudo bem. Bastou a gente vir, pra virar caso de polícia”, disse um rapaz, que pediu para não ser identificado. “A polícia já me levou [para a delegacia] porque eu estava com um baseadinho. Olha a energia que gastam com a gente por nada”, contou outro jovem.

A fama de que a São Francisco é tolerante com as drogas impacta também em quem “está limpo”. Mesmo quem não fuma, já sentiu o preconceito.

“Para a Guarda [Municipal], se você estiver na rua de moletom largo e boné, você é maconheiro. Já chegam te enquadrando. E eu só venho aqui para ficar ‘de boa’ e cansei de levar escracho”, diz um estudante.

Uma atitude libertária e permissiva com relação ao uso de drogas ilícitas como a maconha foi fortemente percebida na PBC. Os usuários da praça fazem uso desta substância a qualquer hora do dia, sem mostrar muito receio.

Rojek (2011) afirma que muitos crimes contra o patrimônio, o abuso de drogas e álcool e a violência encontram-se grande parte no âmbito do lazer. Para o

autor os estudiosos têm negligenciado o lado obscuro do lazer e em seus estudos busca compreender melhor estas atividades “desviantes”, as quais ele chama de “formas anormais de lazer”. Eles as divide em: invasiva, mefítica e selvagem.

O consumo exacerbado de drogas e álcool foi classificado por Rojek como uma forma invasiva de lazer anormal. Segundo o autor, esta é uma forma de lazer que é autoprejudicial, na qual o sujeito busca esconder aspectos de si mesmo, considerados inválidos, se “retirando”. Tais sentimentos estão concentrados em si e não no outro. Para o autor

O lazer invasivo pode envolver demonstrações de bom humor e simpatia. Mas, no mundo interior, o indivíduo se sente dividido em relação àqueles que exigem dele ou dela ir a favor da proposta de ser sociável, e os componentes de sua personalidade experienciados como irremediavelmente prejudiciais e inválidos. Nestas circunstâncias, os indivíduos podem usar o ápice do lazer para afogar as mágoas ou ignorar a sua incapacidade de ser como os outros. Drogas e álcool, com frequência, figuram proeminentemente sob formas de lazer invasivo (ROJEK 2011, p.141).

Na busca de liberar os aspectos que restringem a vida cotidiana, as pessoas recorrem a estes elementos, no entanto, acabam desenvolvendo culturas de dependência.

Muitos são os motivos pelos quais as pessoas optam por fazer uso dessas substâncias entorpecentes. Rojek (2011, p.141) cita o estudo de Geoff Pearson²⁹, que pesquisou o uso da heroína na Grã-Bretanha e identificou motivos tais como: evitar o estresse e o estado degradante de desemprego; pressão do grupo de pares; lidar com a pressão da família. Mas o principal “é o forte senso do indivíduo sobre si mesmo como diferente e afastado do restante da sociedade” (p.142). Poucos confessaram a questão da dependência, mas “quase todos revelaram maiores incapacidades de controlar o seu uso da droga. Alimentar o hábito, frequentemente, coloca o usuário em um risco adicional através de roubos, furtos em lojas e prostituição”.

A droga é muitas vezes fruto de uma escolha, apreciada como parte da cultura recreacional (ROJEK, 2011). Segundo o autor

O lazer invasivo muitas vezes implica em um lento recuo de uma sociedade que é vista como incompleta, extremamente reservada e insatisfatória. Isso

²⁹ Pearson, G. (1987) *The New Heroin Users*, Oxford, Blackwell.

envolve um gradual retrocesso da sociedade e o cultivo da privacidade, nas culturas solitárias do lazer. Há evidências históricas que mostram que não há nada de novo no lazer invasivo. Berridge e Edwards mostram que, entre 1830-69, a taxa de consumo de ópio para cada mil pessoas era entre 2 e 3 libras por cabeça. O lazer invasivo sugere um desequilíbrio entre as necessidades do indivíduo e da sociedade. [...] O desenvolvimento de formas terapêuticas de lazer, tais como educação, esporte e arte, é uma opção buscada em muitas cidades (ROJEK, 2011, p.142)

O abuso do consumo de álcool e drogas, principalmente entre jovens, que vem entrando em contato cada vez mais cedo com estas substâncias, são problemáticas sociais que o poder público precisa estar atento. Sabe-se que os padrões de normalidade de determinada atividade em uma sociedade podem não ser equivalentes em outra ou ainda podem ser modificados com o tempo.

Em alguns casos, os valores da sociedade mudam, e o que é tido como atividade anormal em um período se torna normalizado. Sabemos que o uso das drogas da classe A, especialmente a heroína e a cocaína, tem aumentado com o passar da última década. Isto se relaciona ao crescimento do cenário de curtidão. Existem algumas evidências da acomodação cultural ao uso recreacional de drogas que não são classe A, especialmente a maconha. Parker et al. (2002) se referem a uma aproximação nas atitudes sociais no que diz respeito ao uso de drogas lícitas como álcool, e drogas ilícitas como maconha e cocaína. [...] Com relação às drogas que não são classe A, existem fortes pressões para a descriminalização. Há evidências de que o afrouxamento das proibições contra o uso de drogas pode aumentar a pressão sofrida pelos integrantes dos grupos para experimentá-las e se envolver. [...] No que diz respeito à maconha, as evidências sugerem que já existem altos índices de tolerância na sociedade ao uso da droga como um recurso de gestão emocional. A droga não é mais rotulada como necessariamente viciante, nem como um risco à vida (ROJEK, 2011, p.146).

De modo geral, verifica-se que o tempo/espço de lazer podem promover experiências favoráveis ou desfavoráveis, positivas ou negativas e que as autoridades competentes e a sociedade precisam estar atentas aos movimentos que acontecem neste tempo.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta pesquisa buscou-se desvendar o processo de planejamento, construção e apropriação da Praça de Bolso do Ciclista de Curitiba e seu entorno e estabelecer conexões com as experiências de lazer na cidade.

A implementação da PBC aconteceu a partir de uma iniciativa de cicloativistas, representados pela Ciclolguaçu, que idealizaram a construção de uma praça em um terreno público não utilizado. O processo foi realizado a partir da parceria entre a associação e a prefeitura. A gestão pública concedeu as autorizações e materiais iniciais necessários à realização da obra, mas a construção foi realizada pela própria comunidade, nos finais de semana, em regime de mutirão.

Algumas forças propulsoras possibilitaram a materialização da PBC. A convergência de interesses entre a Prefeitura e a Ciclolguaçu em promover melhorias na região da rua São Francisco, juntamente com a abertura do poder público ao diálogo com esta organização da sociedade foi o pontapé inicial para que o projeto pudesse se tornar realidade. O fato de a sociedade se mobilizar de forma organizada, ou seja, institucionalizada a partir de uma associação, facilitou os trâmites necessários e a relação com o poder público. Além disso, a realização em Curitiba do III Fórum Mundial da Bicicleta, também foi um elemento importante, ao tematizar a mobilidade urbana por bicicleta e ao resgatar ideias voltadas para uma maior humanização da cidade e incentivo ao desenvolvimento de mais espaços de convivência. A emergência das “lideranças naturais” durante os mutirões, um núcleo fixo de pessoas comprometidas a partir da *expertise* que possuíam alguma atividade (construção, grafiteagem, jardinagem, mosaico, etc), foi fator determinante. Por fim, as atividades culturais periféricas e paralelas aos mutirões chamaram a atenção para a movimentação no local e agregaram pessoas, que em alguns casos não tinham conexão com a temática da bicicleta, mas que igualmente apoiaram a ação.

A respeito da relação com o poder público, constatou-se uma convergência entre Prefeitura e Ciclolguaçu, que teve como base o diálogo e a abertura de ambas as instituições. A implementação da PBC destaca uma tentativa de mudança nas formas de gestão do poder público, no sentido de uma maior abertura às demandas

sociais e incorporar novos processos decisórios, mas igualmente do cidadão face à cidade e seus direitos e deveres, na busca por romper com o “silêncio dos usuários”.

O cotidiano da praça e suas formas de apropriação ao longo da pesquisa se mostraram controversas. Durante os mutirões viam-se mais ciclistas, famílias e pessoas de todas as idades usufruindo da praça e da rua São Francisco. A região concentrou um ponto de efervescência cultural, com manifestações artísticas, rodas de discussão, oficinas, exposições, apresentações musicais, teatrais, dentre outras. A partir da inauguração da praça notou-se, à medida que esta ia sendo apropriada, uma alteração no perfil das atividades realizadas e dos usuários. Algumas atividades culturais continuaram a acontecer, porém com menor intensidade e frequência. Uma população notadamente mais jovem, entre 16 e 30 anos, passou a predominar no local, cuja apropriação começou a se dar principalmente no período noturno. Ao longo das observações verificou-se que as principais atividades consistiam em sentar, conversar, tocar/ouvir música, consumir bebidas alcóolicas e fazer uso de entorpecentes. Houve também um aumento gradativo no número de pichações e nas ações de depredação da praça, o que vem dificultando a manutenção dos seus espaços e equipamentos.

Evidencia-se a importância dos processos educacionais, formais ou informais, para o uso harmonioso do espaço e a necessidade de políticas públicas que garantam manutenção básica e a segurança do local, para que este possa se tornar um espaço agradável de convivência.

A construção da PBC, em conjunto com o projeto Novo Centro, conduzido pela PMC, gerou impactos para a região do entorno, principalmente para a rua São Francisco. Dentre as mudanças percebidas estão o aumento na circulação e permanência de pessoas na Rua São Francisco, o fechamento temporário desta rua (regulamentado pelo projeto “Rua de Lazer” aos domingos ou não regulamentado, pela apropriação natural a partir da aglomeração das pessoas, sobretudo à noite), a abertura de novos estabelecimentos, principalmente gastronômicos.

Em contrapartida, essa ocupação massiva da praça e da rua São Francisco veio acompanhada de conflitos, especialmente com a comunidade do entorno, a partir de problemáticas como consumo excessivo de drogas e álcool na região, aumento da sujeira no local, perturbação do sossego, incidência de brigas.

A questão do tráfico de drogas já existia antes mesmo da revitalização da rua São Francisco ou da construção da PBC. Entretanto, verificou-se que esta prática foi

evidenciada à medida em que se tornou uma das formas mais evidentes de apropriação da praça e passou a ter maior visibilidade, uma vez que mais pessoas frequentam a região percebem o alto número de indivíduos abertamente envolvidos com esta prática.

Os processos de reforma e revitalização ocorridos no centro da cidade, mostram tendências do planejamento urbano à realização de uma “acupuntura” (ações pontuais que irradiam vitalidade e podem mudar gradativamente a vida na cidade), principalmente nos centros históricos, muitas vezes considerados degradados. A recuperação destes locais geralmente é entendida e conduz a processos de gentrificação (enobrecimento do espaço urbano a partir de investimentos públicos e/ou privados com o intuito de renovar ou revitalizar áreas degradadas, modificando itens como infra-estrutura, economia local, valorização dos imóveis, aumento do custo de vida, o que tende substituir grupos com determinadas características culturais por outros com diferentes estilo de vida). As melhorias estruturais nessas áreas se mostrarão efetivas para a cidade e seus habitantes somente quando acompanhadas de ações concretas que promovam o uso integrado e harmonioso do espaço público, na busca pela minimização de problemáticas sociais (como a mendicância e o tráfico e consumo de drogas) e da convivência entre pessoas de diferentes estratificações sociais, faixas etárias e culturas diversas.

Entende-se que o processo de implementação da PBC seguiu uma tendência de ativismo. Um determinado grupo trabalhou em prol de uma demanda pontual e, uma vez que suas demandas foram atendidas, houve uma desmobilização das pessoas. Este fato de certo modo foi o que aconteceu com a PBC alguns meses depois da sua inauguração. Uma apropriação intensa ocorreu ao longo da sua concepção e construção, em um processo que explodiu rapidamente com a realização dos mutirões, mas que foi deixando espaço para o esvaziamento alguns meses após o término da obra.

O modo como foi conduzido o processo de concepção e construção da praça tinha o potencial de formar um ambiente propício para o desenvolvimento de um sentimento de pertencimento ao local, o que efetivamente ocorreu, mas de modo temporário. Por ter sido protagonizado por um grupo de pessoas formado em sua maioria por ciclistas (em grande parte espalhados entre as várias regiões da cidade), esta conexão com o espaço não se fortaleceu. Em consequência disso, houve uma

abertura para que outros grupos se apropriassem do local e estes trouxeram consigo práticas diferenciadas, com outras finalidades.

Embora tenha havido esta desmobilização por parte dos ciclistas, as pessoas que se envolveram de alguma forma tendem a não ser indiferentes à praça, por terem construído uma relação próxima com o espaço e desenvolvido um potencial sentimento de pertencimento com o local. Algumas pequenas intervenções, frequentemente relacionadas a manutenção do espaço e equipamentos da praça, continuam sendo realizadas e vem sendo protagonizadas justamente por voluntários que auxiliaram nos mutirões.

Com todas as controvérsias decorrentes das suas formas de apropriação, a construção da PBC foi um movimento que concretizou uma possibilidade do reviver *a e na* cidade, a partir de uma nova dimensão para a cidade de Curitiba. Mais do que a objetiva construção deste espaço de lazer no meio urbano, a iniciativa da implementação da PBC está imbuída de valores agregados. Demonstra uma parceria inédita e possível, entre comunidade e poder público. Busca resgatar a dimensão humana, a partir da atuação e ocupação de um espaço público da cidade. Se tornou um ponto de encontro para ciclistas e um marco concreto e simbólico que evidencia a causa da bicicleta, a ciclomobilidade e o cicloativismo. Foi durante sua construção, e continua sendo, um espaço de ação política e cidadã, a partir de atividades vivenciadas no âmbito do lazer.

Acredita-se que o lazer constitui, portanto, um tempo/espaço que permite a modificação das sensibilidades. Nestes interstícios da vida urbana outras experiências, diferentes das vividas nas formas sistemáticas de trabalho, podem ser fruídas (Rechia, 2006). Para materializar ações no âmbito do lazer, faz-se necessária a presença de espaços disponíveis, desta forma, a cidade pode resgatar sua potencialidade enquanto local de encontro, de vivências integrativas e multiculturais e de contato com a cultura local, especialmente a partir de seus espaços públicos, em função da diversidade de experiências que estes reúnem. O espaço público mostra a beleza de uma cidade, suas qualidades e riquezas, mas evidencia simultaneamente suas fraquezas, mazelas e problemas das mais diversas ordens. O espaço é então cúmplice da estrutura social onde está inserido (Santos, 2012).

Enquanto prática de liberdade, as experiências no âmbito do lazer assumem posições políticas, em uma busca por condições mais justas e melhores de se viver,

que incluem, no caso da PBC, a garantia dos direitos dos ciclistas de exercerem esta prática corporal de forma segura e estruturada na cidade, o direito à própria cidade, ao lazer, ao espaço público, mas também dos deveres, como o respeito às leis e a convivência harmoniosa no espaço.

A condição física do corpo em deslocamento influencia uma maior conexão ou desconexão do sujeito com o espaço (SENNETT, 2003). É fato que o uso da bicicleta enquanto prática corporal influencia a percepção do meio urbano pelo ciclista, que tende a ser diferenciada quando comparada à dos motoristas, por exemplo. O corpo de quem anda de bicicleta se move ativamente para gerar o deslocamento e existe uma maior aproximação com o espaço urbano, principalmente por meio dos sentidos e pelo fato de o ciclista se locomover geralmente à uma velocidade mais baixa, o que permite apreender o redor por onde passa. De modo geral, a partir das suas experiências corporais provenientes do uso da bicicleta, o ciclista foi, nesse caso, o “vetor” que alavancou o movimento de idealização e construção da PBC. Pode-se dizer então que o contato corporal aproximado com a cidade, a partir de vivências tais como pedalar, pode promover uma maior sensibilidade do sujeito ao ambiente urbano, o que tende a potencializar sua capacidade de percebê-lo, apreendê-lo e, talvez, modificá-lo.

O uso da bicicleta compreendido enquanto forma de contestação refere-se à conexão deste equipamento com muitos movimentos que objetivam contrapor ideias hegemônicas. No caso da PBC, as ações de contestação aconteceram de forma ativa, mas também de uma forma mais silenciosa, simbólica. As temáticas de muitas destas ações estiveram relacionadas diretamente com a bicicleta, sua importância, seus benefícios, mas abrangeram igualmente outras questões do momento vividas na cidade. Ao longo dos mutirões, palavras de incentivo distribuídas pelo local indicavam a necessidade do respeito e da convivência entre pedestres, ciclistas e motoristas. Faixas com artigos do Código de Trânsito Brasileiro, também colocadas na praça, buscavam educar motoristas e alertá-los para a existência de leis, como a distância de 1,5m que precisa ser mantida pelos veículos ao passarem por bicicletas nas vias. Protestos reivindicando melhorias na infraestrutura e repudiando o aumento do número de mortes de ciclistas ilustram esta veia contestatória da PBC. Além disso, extrapolando a temática da bicicleta, este espaço também sediou ações educacionais, como as exposições de documentários e aulas ao ar livre, foi palco de

eventos que chamam a atenção para questões sociais, como a migração haitiana na cidade e a população de rua.

Rechia (2006) afirma que o direito ao lazer não se mantém somente pelos gestores. Ao abrir caminho para uma maior participação cidadã, a responsabilidade do poder público cresce proporcionalmente, no sentido de criar e sustentar estruturas interativas. Por outro lado, para que as demandas cheguem ao poder público e que a participação popular na gestão urbana seja efetivamente ampliada, evidencia-se a importância do associativismo local e dos movimentos sociais nestes processos.

Os desafios que seguem para ambas as partes, gestão pública e sociedade civil, estão principalmente em identificar ou negociar tais desenhos ou arranjos políticos de governança (FREY, 2004).

A experiência da PBC representa a materialização de uma vivência cidadã ativa e compromissada com e na cidade, na busca de torná-la mais humanizada, onde seus cidadãos tem vontade e voz, conduzida por um grupo majoritariamente de ciclistas. Ressalta-se a importância das práticas corporais que conectam ativamente o corpo à cidade, como forma de possibilitar e incentivar uma maior apreensão do meio urbano pelo cidadão/habitante. A construção da PBC constituiu uma possibilidade de tornar o “ser” de fato público e ativo, em um espaço igualmente público de participação, permeado por suas tensões e o contato com a diferença. Voluntariado, mobilização e organização foram algumas das qualidades demonstradas a partir desta experiência, na qual a competência cívica apresentada no processo (como aconteceu no diálogo com autoridades e na ação conduzida) pode servir como exemplo para outras iniciativas.

Assim, a PBC traduz uma combinação estratégica entre a dialética tempo e espaço no âmbito do lazer, uma vez que os conceitos ensejados durante sua construção levam à uma reflexão acerca de temas que vem sendo amplamente discutidos em várias esferas (humanização das cidades, participação cidadã, mobilidade urbana, cidade sustentável, coletividade).

As análises realizadas nesta pesquisa buscaram responder alguns questionamentos a respeito da PBC, mas de forma alguma esgotaram o tema, pois trata-se de um espaço pequeno, mas muito rico e dinâmico, com grande potencialidade enquanto espaço de investigação de novas questões.

REFERÊNCIAS

ANÍBAL, F.; ANDRADE, M. “Longe do agito da noite, outra são Francisco”. **Gazeta do Povo**. Curitiba. 27 de setembro de 2015. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/longe-do-agito-da-noite-outra-sao-francisco-9zrk82851mkxiquwzj2uqrhng>. Acesso em 15/01/2016.

ANÍBAL, F.; ANDRADE, M (b). “No meio do caminho tem uma escola”. **Gazeta do Povo**. Curitiba. 27 de Setembro de 2015. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/no-meio-do-caminho-tem-uma-escola-0qb6st7mnbsnx7b4zli4psld2>. Acesso em 15/01/2016.

ANÍBAL, F.; ANDRADE, M (c). “Prefeitura aposta em arte e cultura para reordenar a ocupação”. **Gazeta do Povo**. Curitiba. 27 de Setembro de 2015. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/prefeitura-aposta-em-arte-e-cultura-para-reordenar-a-ocupacao-cihq2wcqfrz8uqwn6rjzp9qna>. Acesso em 15/01/2016.

ANÍBAL, F.; ANDRADE, M (d). “A rua com vocação para a boemia e para a polêmica”. **Gazeta do Povo**. Curitiba. 29 de Setembro de 2015. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/prefeitura-aposta-em-arte-e-cultura-para-reordenar-a-ocupacao-cihq2wcqfrz8uqwn6rjzp9qna>. Acesso em 15/01/2016.

ANTP. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana - Relatório Geral 2012. **Agência Nacional de Transportes Públicos**. 2014. Disponível em: <http://files-server.antp.org.br/5dotSystem/download/dcmDocument/2014/08/01/CB06D67E-03DD-400E-8B86-D64D78AFC553.pdf>. Acesso em: 10 /04/2016.

BICICLETADA. **Bicicletada**: o que é. Disponível em: <http://bicicletada.org/O+que+e>. Acesso em 13/01/2016.

BLAKE, A. Pocket Parks. In: MARYMAN, B.; ROTTLE, N. **Green Futures Toolkit**: a resource guide for designing Seattle’s green network. Landscape Architecture: University of Washington - College of Architecture and Urban Planning, 2006. Disponível em: http://depts.washington.edu/open2100/pdf/2_OpenSpaceTypes/Open_Space_Types/pocket_parks.pdf. Acesso em: 23/03/2015.

BORJA, J.; MUXÍ, Z. **El espacio público, ciudad y ciudadanía**. Barcelona, 2000.

BRAMANTE, A. C. Lazer: concepções e significados. **Licere**. Belo Horizonte, v.1, n. 1. p. 9-17, set. 1998.

BRAMANTE, A. C. Política de Lazer. In: GOMES, Christianne L. (Org.). **Dicionário crítico do lazer**. Belo Horizonte: Autêntica, 2004, p. 185-188.

BRAND, V. C. III Fórum Mundial da Bicicleta. **Catarse**. Disponível em: <https://www.catarse.me/pt/fmb2014>. Acesso em 15/12/2015.

BRASIL. **Constituição Federal**. Brasília: Câmara dos deputados, 1988.

BRASIL. Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.

BRASIL. Portaria 399 de 22 de Setembro de 2004. Institui o Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil. **Ministério das Cidades**. Disponível em: http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Portaria_Bicicleta_Brasil.pdf> Acesso em 20/10/2015.

BRESSAN, Everson. Comunidade une forças e monta praça no centro de Curitiba. **RIC Mais Curitiba**. 14 de julho de 2014. Disponível em: <http://pr.ricmais.com.br/diversao-e-arte/noticias/comunidade-une-forcas-e-monta-praca-no-centro-de-curitiba/>. Acesso em 18/08/2015.

BRUHNS, H. T. (Org). **Introdução aos estudos do lazer**. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 1997.

CASTILHO, C. “Agora, é a vez da Rua São Francisco”. **Gazeta do Povo**. Curitiba. 17 de janeiro de 2015. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/caderno-g/agora-e-a-vez-da-rua-sao-francisco-eixtg9sr6vbnh7s9fwnmj3gwe>. Acesso em 15/01/2015.

CHELI, Maurílio. Praça de Bolso do Ciclista é inaugurada em Curitiba. **RIC Mais Curitiba**. 22 de setembro de 2014. Disponível em: <http://pr.ricmais.com.br/diversao-e-arte/noticias/praca-de-bolso-do-ciclista-e-inaugurada-em-curitiba/>. Acesso em: 18/08/2015.

CICLOIGUAÇU. **A Ciclolguaçu**. Disponível em: <http://cicloiguacu.org.br/a-cicloiguacu>. (Acesso em 29/03/2015).

CICLOIGUAÇUa. **A Ciclolguaçu: apresentação**. Disponível em: www.cicloiguacu.org.br (Acesso em 13/01/2016).

CICLOIGUAÇU^b. **A Ciclolguaçu: estatuto social**. Disponível em: www.cicloiguacu.org.br (Acesso em 13/01/2016).

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). “Lei da bicicleta é sancionada em Curitiba (PR)”. **Agência CNT de Notícias**. 20 de janeiro de 2015. Disponível em: http://www.cnt.org.br/Paginas/Agencia_Noticia.aspx?noticia=lei-bicicleta-curitiba-pr-sancionada-mobilidade-urbana-transito-transpote-coletivo-20012015. Acesso em 20/10/2015.

COELHO, T. Grupo. In: **Dicionário Crítico de política cultural: cultura e imaginário**. São Paulo: Iluminuras. 1997.

DIONÍSIO, Bibiana. Praça construída pela população deve virar núcleo cultural em Curitiba. 17 de outubro de 2014. Disponível em:

<http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2014/10/praca-construida-pela-populacao-deve- virar-nucleo-cultural-em-curitiba.html>. Acesso em 18/08/2015.

DENATRAN. **Departamento Nacional de Trânsito**. Frota Nacional (Setembro 2015) – Por município e tipo. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/frota2015.htm>. Acesso em: 12/10/2015.

DIONÍSIO, B. “Proporção entre carro e habitante em Curitiba é a quarta maior do país”. **G1 Paraná**. 29 de março de 2012. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2012/03/proporcao-entre-carro-e-habitante-em-curitiba-e-quarta-maior-do-pais.html>>. Acesso em 12/10/2015.

DUMAZEDIER, J. **Lazer e cultura popular**. 3ed. São Paulo: Editora perspectiva, 2000.

FECOMÉRCIO PR. **Federação do Comércio do Estado do Paraná**. Institucional. Disponível em: <http://www.fecomerciopr.com.br/institucional/>. Acesso 22/12/2015.

FONTANELLA, B. J. B.; LUCHESI, B. M.; SAIDEL, M. G. B.; RICAS, J.; TURATO, E. R.; MELO, D. G. Amostragem em pesquisas qualitativas: proposta de procedimentos para constatar saturação teórica. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 27(2):389-394, fev, 2011.

FRANÇA, R. de. **Diálogos entre oferta e demanda**: uma análise da relação entre poder público e as associações de moradores/usuários e amigos de parque e bosques da cidade de Curitiba. 2007. Dissertação (Mestrado em Educação Física) - Universidade Federal do Paraná.

FREY, K. Governança interativa: uma concepção para compreender a gestão pública participativa?. **Revista Política e Sociedade**, Florianópolis, v. 3, n.5, 2004. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/politica/article/view/1982/1731>. Acesso em 11/01/2016.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. 3.ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GEHL, J. **La humanización del Espacio Urbano**: la vida social entre los edificios. Barcelona: Reverté, 2006.

GOMES, C. L. Lazer - educação. In: GOMES, Christianne L. (Org.). **Dicionário crítico do lazer**. Belo Horizonte: Autêntica, 2004, p. 126-133.

GOMES, C. L (a). Lazer - concepções. In: GOMES, Christianne L. (Org.). **Dicionário crítico do lazer**. Belo Horizonte: Autêntica, 2004, p. 119-125.

GOMES, P. C. da C. **A Condição Urbana**: Ensaios de geopolítica da cidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 2002, 304 p.

GONÇALVES, F. S. **Espaço e equipamentos no âmbito do lazer e esporte na Vila Nossa Senhora da Luz**. 2007. Dissertação (Mestrado em Educação Física) - Universidade Federal do Paraná.

GUARNACCIA, M. Provos: Amsterdam e o nascimento da contracultura. Editora Conrad, 2001. Disponível em: <http://pt.scribd.com/doc/100245357/Provos-Amsterdam-e-o-nascimento-da-contracultura-Matteo-Guarnaccia#scribd>. Acesso em 13/01/2016.

GÜNTHER, H.; ELALI, G. A.; PINHEIRO, J. Q. Multimétodos. In: CAVALCANTI, S.; ELALI, G. A. (orgs). **Temas básicos em Psicologia ambiental**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

HARVEY, D. A liberdade da cidade. In: MARICATO, E. (et al). **Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. 1 ed. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013 (p.27-34).

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Paraná-Curitiba: informações completas. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=410690&search=parana|curitiba|infograficos:-informacoes-completas>. Acesso em 12/10/2015.

INNERARITY, D. **O novo espaço público**. Lisboa: Teorema, 2010.

INTERLUX. **Interlux Arte Livre (IAL)**. Disponível em: <https://interlux.wordpress.com/about/>. Acesso em 11/01/2016.

IPPUC. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Revitalização Rua São Francisco** (Cartilha). Prefeitura Municipal de Curitiba. 2012.

IPPUC. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Praça de Bolso do Ciclista – Estudo Preliminar** (Estudo Preliminar). Prefeitura Municipal de Curitiba. Dezembro/2013.

IPPUC. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Guia do Ciclista** (Cartilha). Prefeitura Municipal de Curitiba. Setembro/2015.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LEFEBVRE, H. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. 3ed. Belo Horizonte, MG: Editora UFMG, 2008.

LUDD, N. Nós Somos o Trânsito! ou Everyday is a Holiday. In: LUDD, N. (Org). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta Poluído**. 2. ed. rev. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

MARCELLINO, N. C. **Lazer e Educação**. Campinas: Papyrus, 1987.

MARCELLINO, N. C. **Estudos do Lazer: uma introdução**. 4 ed. Campinas, SP: Autores Associados, 2006.

MARCELLINO, N. C. et al. **Espaços e equipamentos de lazer em região metropolitana: o caso da RMC – Região Metropolitana de Campinas**. Curitiba, PR: Opus, 2007.

MARCELLINO, N. C. **Lazer e Humanização**. 2ª ed. Campinas: Papyrus, 1995.

MASCARENHAS, F. **O lazer como prática da liberdade**. 2 ed. Goiânia: Editora da UFG, 2004.

MORO, L. **Conhecendo os espaços públicos de lazer destinado as brincadeiras infantis**. 2012. Dissertação (Mestrado em Educação Física) - Universidade Federal do Paraná.

MINAYO, M. C. S. (org); DESLANDES, S. F.; GOMES, R. **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

MONA CARON. Bike Flower Curitiba. **Artivism**. Disponível em: <http://www.monacaron.com/artivism/bike-flower-curitiba>. Acesso em 15/12/2015.

PAGNOCELLI, H. A. **Pocket park em Curitiba**. 2012. (Trabalho de Conclusão de Curso) – Universidade Federal do Paraná.

PPS (Project for Public Spaces). Disponível em: < http://placemaking.pps.org/great_public_spaces/one?public_place_id=69#>. Acesso em: 14/08/2015.

PATRICIO, L. C. B. Praça de Bolso do Ciclista: uma construção comunitária. In: **20º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito – 23 a 25 de junho de 2015**. Santos, SP. Disponível em: http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2015/06/15/7C70735A-0300-4B44-93BB-9EC21EBE9308.pdf. Acesso em: 17 de ago. 2015.

PATRICIO, L. C. B.; MEDEIROS, R. M. Curitiba/PR. In: SOARES, André Geraldo; GUTH, Daniel; AMARAL, João Paulo; MACIEL, Marcelo (orgs). **A bicicleta no Brasil 2015**. São Paulo: D. Guth, 2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA (PMCa). “Aumento da frota particular é problema de saúde e meio ambiente”. **Agência de Notícias da Prefeitura Municipal de Curitiba**. 05 de março de 2015. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/aumento-da-frota-particular-e-problema-de-saude-e-meio-ambiente/35689>. Acesso em 12/10/2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA (PMCb). “Futuro do transporte urbano está na integração de diversos modais”. **Agência de Notícias da Prefeitura Municipal de Curitiba**. 18 de setembro de 2015. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/futuro-do-transporte-urbano-esta-na-integracao-de-diversos-modais/37608>. Acesso em 12/10/2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA (PMCC). “Ippuc implanta vaga para estimular compartilhamento de carros”. **Agência de Notícias da Prefeitura Municipal de Curitiba**. 16 de julho de 2015. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/ippuc-implanta-vaga-para-estimular-compartilhamento-de-carros/37014>. Acesso em 12/10/2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA (PMCD). “Inclusão+Bici terá bicicletas para pessoas com deficiência neste domingo”. **Agência de Notícias da Prefeitura Municipal de Curitiba**. 18 de setembro de 2015. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/inclusao-bici-tera-bicicletas-para-pessoas-com-deficiencia-neste-domingo/37581>. Acesso em 20/10/2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA (PMCE). Parceria entre Prefeitura e comunidade torna realidade a Praça de Bolso do Ciclista. **Agência de Notícias da Prefeitura Municipal de Curitiba**. Curitiba. 29 de setembro de 2014. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/parceria-entre-prefeitura-e-comunidade-torna-realidade-a-praca-de-bolso-do-ciclista/34189> Acesso em: 18 de ago. 2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA (PMCF). **Conhecendo Curitiba**. 2015. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/conhecendocuritiba/ruasaofrancisco>. Acesso em 18/12/2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA (PMCG). Cajuru, Sítio Cercado e Centro ganham as primeiras ruas de lazer da cidade. **Agência de Notícias da Prefeitura Municipal de Curitiba**. 21 de março de 2015. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/cajuru-sitio-cercado-e-centro-ganham-as-primeiras-ruas-de-lazer-da-cidade/35879>. Acesso em 22/12/2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA (PMCH). Moradores e comerciantes da região central debatem a utilização da Rua São Francisco. **Agência de Notícias da Prefeitura Municipal de Curitiba**. 19 de fevereiro de 2015. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/moradores-e-comerciantes-da-regiao-central-debatem-a-utilizacao-da-rua-sao-francisco/35566>. Acesso em 22/12/2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA (PMCI). Rua São Francisco terá um totem da guarda municipal. **Agência de Notícias da Prefeitura Municipal de Curitiba**. 19 de fevereiro de 2015. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/rua-sao-francisco-tera-um-totem-da-guarda-municipal/38552>. Acesso em 15/01/2016.

PRATES, M. “Curitiba é capital com mais carros por pessoa – veja ranking”. **Revista Exame**. 13 de setembro de 2014. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/curitiba-e-capital-com-mais-carros-por-pessoa-veja-ranking>>. Acesso em: 12/10/2015.

PUZZI, T. “Lei da Bicicleta é sancionada em Curitiba”. **Agência CNT de notícias**. 20 de janeiro de 2015. Disponível em: http://www.cnt.org.br/Paginas/Agencia_Noticia.aspx?noticia=lei-bicicleta-curitiba-pr-sancionada-mobilidade-urbana-transito-transpote-coletivo-20012015. Acesso em 12/10/2015.

RECHIA, S. Cidadania e o direito ao lazer nas cidades brasileiras: da fábula à realidade. In: GOMES, C. L.; ISAYAMA, H. F. (Org.). **O Direito social ao lazer no Brasil**. Campinas, SP: Autores Associados, 2015.

RECHIA, S. O pulsar da vida urbana: o espaço, o lugar e os detalhes do cotidiano. In: CARVALHO, J. E. (Org). **Lazer no espaço urbano: transversalidade e novas tecnologias**. Curitiba: Champagnat, 2006.

RECHIA, S.; FRIEDRICHSEN, V. M.; TSCHÖKE, A. Lazer e Cidade: em Foco a Praça do Gaúcho em Curitiba. **Licere** (Belo Horizonte. Impresso), v. 14, p. 1-19, 2011.

RECHIA, S.; TSCHÖKE, A.; VIEIRA, F. G. L. **Os espaços de lazer de Curitiba**: entre o colorido do centro e o preto e branco da periferia. Revista Mineira de Educação Física (UFV), v. 1, p. 1804-1812, 2012.

RECHIA, S.; VIEIRA, F. G. L.; TSCHÖKE, A. A cidade de Curitiba e seus espaços públicos centrais de Lazer. **Pensar a Prática** (UFG. Impresso), v. 16, p. 22-34, 2013.

ROJEK, C. O Lado Obscuro do Lazer: Formas Anormais. In: FORTINI, J. L. M; GOMES, C. L.; ELIZALDE, R. Desafios e perspectivas da educação para o lazer. Belo Horizonte: Editorial SESC/Otium, 2011.

ROLNIK, R. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 2004.

SANTOS, M. **A Natureza do espaço**. 5ed. São Paulo, SP: Editora da Universidade de São Paulo (EDUSP), 2012.

SANTOS, M. **Pensando o Espaço do Homem**. 5ed. São Paulo, SP: Editora da Universidade de São Paulo (EDUSP), 2012.

SENNETT, R. **Carne e pedra**. Tradução de Marcos Aarão Reis . 3ª ed . - Rio de Janeiro: Record, 2003.

TONUCCI, F. **La ciudad de los niños**: un modo nuevo de pensar la ciudad. 1.ed. Buenos Aires: Losada, 1996.

TSCHÖKE, A. **Lazer na infância: possibilidades e limites para vivência do lazer em espaços públicos na periferia de Curitiba/Paraná**. 2010. 99 f. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Departamento de Educação Física, Universidade Federal do Paraná, Curitiba.

VIEIRA DOS SANTOS, K. R. **Forças Sociais no Parque Cachoeira em Araucária - Pr**: Conexões entre estruturas físico-espacial, cultura local e formas de apropriação. 2010. Trabalho de Conclusão de Curso. (Graduação em Mestrado Em Educação Física) - Universidade Federal do Paraná.

YIN, R. K. **Estudo de caso**: planejamento e métodos. 5ed. Porto Alegre, RS: Bookman, 2015.

APÊNDICES

APÊNDICE 1

ROTEIRO DE OBSERVAÇÃO

Dia: _____ Horário: _____

Local: _____

Descrição:

- 1) Estado de conservação da Praça de Bolso do ciclista em geral:
- 2) Sistema de segurança:
- 3) Horário de funcionamento:
- 4) Manutenção dos equipamentos:
- 5) Iluminação:
- 6) Limpeza:

Acessibilidade:

- 8) Localização:
- 9) Ponto de ônibus:
- 10) Estacionamento:
- 11) Banheiro:
- 12) Bebedouro:
- 13) Torneira:
- 14) Bancos e/ou mesas:
- 15) Lanchonetes:

Estrutura Física:

- 16) Áreas para vivências de lazer:
- 17) Áreas para prática de atividade física:
- 18) Espaço verde:
- 19) Atratividade da estrutura física:

Usuários:

- 20) Atividades desenvolvidas:
- 21) Gênero:
- 22) Faixa etária:

Outras informações relevantes:

APÊNDICE 2**ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA FREQUENTADORES DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA**

Nº da entrevista:_____ Data: ____/____/____ Horário:_____

Local: _____

Idade: _____

Sexo: _____

Nível de Escolaridade: _____

Profissão: _____

1. Há quanto tempo você frequenta a Praça de Bolso do Ciclista?
2. Quantos dias você costuma vir?
 - () Todos os dias
 - () até 2 vezes por semana
 - () até 4 vezes por semana
 - () Apenas nos dias de semana
 - () Apenas nos finais de semana
3. Em quais momentos? (manhã, tarde, noite)
4. O que você geralmente costuma fazer aqui na Praça? Quais os motivos que levam você a frequentar este espaço?
5. Este espaço é significativo para você? Porquê?
6. Qual sua opinião sobre a estrutura da Praça (espaço, equipamentos, etc)?
7. Qual sua opinião sobre o modo como as pessoas vêm utilizando este espaço?
8. Como você se sente quando está aqui na Praça?
9. Você sabe como a Praça foi construída? Se sim, poderia nos explicar?
10. Na sua opinião, após a criação da Praça, houve mudanças na região do entorno? Explique.
11. Qual a sua relação com a bicicleta (esporte, lazer, transporte, nenhuma...)?

APÊNDICE 3**ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA DONOS DE ESTABELECIMENTOS E MORADORES DA REGIÃO DO ENTORNO DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA**

Nº da entrevista: _____ Data: ____/____/____ Horário: _____

Local: _____

Idade: _____

Sexo: _____

Nível de Escolaridade: _____

Profissão: _____

1. Quais os atores envolvidos no processo de construção da Praça de Bolso do Ciclista da cidade de Curitiba?
2. Como se deu a parceria entre Prefeitura e sociedade civil, representada por membros da Ciclolguaçu?
3. Que papel você desempenhou no processo?
4. Quais as vantagens e desvantagens sobre o modo como a construção da Praça ocorreu?
5. Qual sua opinião sobre o modo como as pessoas vêm se apropriando da Praça?
6. Na sua visão, após a criação da Praça, houve mudanças na região do entorno? Explique.
7. O que você pensa sobre a participação comunitária no processo de criação e construção de espaços e equipamentos públicos de esporte e lazer para a cidade?
8. Qual a sua relação com a bicicleta (esporte, lazer, transporte, nenhuma...)?

APÊNDICE 4**ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA VOLUNTÁRIOS QUE PARTICIPARAM DA
CONSTRUÇÃO DA PBC**

Nº da entrevista: _____ Data: ____/____/____ Horário: _____

Local: _____

Idade: _____

Sexo: _____

Nível de Escolaridade: _____

Profissão: _____

1. Quantas vezes você foi à Praça para auxiliar no processo de sua implementação?
2. Que papel você desempenhou durante o processo?
3. Na sua visão, como se deu a organização deste processo?
4. Qual sua opinião sobre a parceria entre Prefeitura e sociedade civil?
5. Quais as vantagens e desvantagens sobre o modo como a construção da Praça ocorreu?
6. Qual sua opinião sobre o modo como as pessoas vêm se apropriando da Praça?
7. Quais ações são realizadas na Praça? Quem são os responsáveis pela realização das mesmas?
8. Na sua visão, após a criação da Praça, houve mudanças na região do entorno? Explique.
9. O que você pensa sobre a participação comunitária no processo de criação e construção de espaços e equipamentos públicos de esporte e lazer para a cidade?
10. Qual a sua relação com a bicicleta (esporte, lazer, transporte, nenhuma...)?

APÊNDICE 5**ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA INTEGRANTES DA CICLOIGUAÇU**

Nº da entrevista: _____ Data: ____/____/____ Horário: _____

Local: _____

Idade: _____

Sexo: _____

Nível de Escolaridade: _____

Profissão: _____

1. Como se deu o processo de idealização e planejamento da Praça de Bolso do Ciclista?
2. Quais os atores envolvidos no processo de construção da Praça de Bolso do Ciclista da cidade de Curitiba?
3. Como se deu a parceria entre Prefeitura e sociedade civil, representada por membros da Cicloiguaçu?
4. Que papel você desempenhou durante processo?
5. Quais as vantagens e desvantagens sobre o modo como a construção da Praça ocorreu?
6. Qual sua opinião sobre o modo como as pessoas vêm se apropriando da Praça?
7. Quais ações são realizadas na Praça? Quem são os responsáveis pela realização das mesmas?
8. Na sua visão, após a criação da Praça, houve mudanças na região do entorno? Explique.
9. O que você pensa sobre a participação comunitária no processo de criação e construção de espaços e equipamentos públicos de esporte e lazer para a cidade?
10. Qual a sua relação com a bicicleta (esporte, lazer, transporte, nenhuma...)? Você costuma utilizá-la em seu cotidiano?

APÊNDICE 6**ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA GESTORES DA PREFEITURA
MUNICIPAL DE CURITIBA**

Nº da entrevista: _____ Data: ____/____/____ Horário: _____

Local: _____

Idade: _____

Sexo: _____

Nível de Escolaridade: _____

Profissão: _____

1. Quais os atores envolvidos no processo de construção da Praça de Bolso do Ciclista da cidade de Curitiba?
2. Como se deu a parceria entre Prefeitura e sociedade civil, representada por membros da Ciclolguaçu?
3. Que papel seu departamento (IPPUC ou SMMA) desempenhou no processo?
4. Quais as vantagens e desvantagens sobre o modo como a construção da Praça ocorreu?
5. Qual sua opinião sobre o modo como as pessoas vêm se apropriando da Praça?
6. Quais ações são realizadas na Praça? Quem são os responsáveis pela realização das mesmas?
7. Na sua visão, após a criação da Praça, houve mudanças na região do entorno? Explique.
8. O que você pensa sobre a participação comunitária no processo de criação e construção de espaços e equipamentos públicos de esporte e lazer para a cidade?
9. Qual a sua relação com a bicicleta (esporte, lazer, transporte, nenhuma...)? Você costume utilizá-la em seu cotidiano?

APÊNDICE 7

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO PARA DONOS DE ESTABELECIMENTOS E MORADORES DA REGIÃO DO ENTORNO DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA

Nós, Daniella Tschöke Santana e Simone Rechia, pesquisadoras da Universidade Federal do Paraná estamos convidando o Sr.(a), dono(a) de estabelecimento ou morador(a) da região do entorno da Praça de Bolso do Ciclista a participar de um estudo intitulado "Praça de Bolso do Ciclista de Curitiba-PR: idealização, cotidiano e o uso da bicicleta como forma de contestação". O diferencial no aspecto social que justifica pesquisar a implementação da Praça de Bolso do Ciclista em Curitiba, é o trabalho comunitário que foi e vem sendo realizado, uma vez que cidadãos voluntários dispuseram de seu tempo livre para a construção e dinamização da Praça, tendo representantes do poder público como parceiros neste processo. Esta ação provoca olhares para o surgimento de novas atitudes por parte da sociedade, mais atenta e novas possibilidades de gestão dos espaços de lazer da cidade por parte dos seus representantes. Esclarecer os caminhos utilizados é uma forma de gerar conhecimentos para que mais pessoas tenham a oportunidade de pôr em prática ações como esta. Além disso, o resultado deste trabalho poderá incentivar e oferecer elementos que auxiliem no desenvolvimento de ações futuras relativas à concepção e (re)criação de espaços públicos de lazer na cidade de Curitiba, além de chamar atenção para a importância do fenômeno do Lazer para a sociedade.

a)O objetivo desta pesquisa é esclarecer os processos que envolveram a implementação da Praça de Bolso do Ciclista (PBC) em Curitiba, buscando desvendar igualmente suas formas de uso e sua relação com as experiências no âmbito do lazer.

b)Caso você participe da pesquisa, será necessário responder à uma entrevista semi-estruturada, composta de perguntas abertas que indagam sobre questões relacionadas à Praça de Bolso do Ciclista de Curitiba/PR.

c)Para tanto você deverá comparecer no local previamente combinado entre o Sr(a) e a pesquisadora para a realização da entrevista, que levará aproximadamente 30 minutos.

d)É possível que o Sr(a) experimente algum desconforto, principalmente relacionado a constrangimentos em relação à determinadas questões da entrevista ou ter que disponibilizar de tempo para a realização da mesma.

e)Alguns riscos relacionados ao estudo podem ser constrangimentos ao precisar discorrer sobre seu conhecimento do processo de planejamento e construção da Praça de Bolso do Ciclista, bem como de suas vivências pessoais, positivas ou negativas, na mesma; ter que discorrer sobre possíveis problemas relacionados à implementação e formas de uso da Praça; ter que discorrer sobre de que forma a implementação da Praça afeta seu cotidiano.

Aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde/UFPR.
Parecer CEP/SD-PB.nº 1313/2015
na data de 09/11/2015

Participante da Pesquisa e/ou Responsável Legal _____
Pesquisador Responsável ou quem aplicou o TCLE _____
Orientador _____

f) Os benefícios esperados com essa pesquisa são provocar olhares para o surgimento de novas atitudes por parte da sociedade no que diz respeito aos espaços e equipamentos de lazer de Curitiba e a forma como são construídos; mostrar novas possibilidades de gestão por parte dos representantes públicos; tematizar e valorizar o lazer enquanto direito social. Nem sempre você será diretamente beneficiado com o resultado da pesquisa, mas poderá contribuir para o avanço científico.

g) As pesquisadoras Daniella Tschoke Santana e Simone Rechia, responsáveis por este estudo poderão ser localizadas no Departamento de Educação Física da UFPR, localizado na Rua Coração de Maria, nº92 - BR116, Jardim Botânico, Curitiba/PR, CEP 80215-370, daniellats@hotmail.com / simone@ufpr.br, telefone (41) 3360 4329, em horário comercial, para esclarecer eventuais dúvidas que o Sr.(a) possa ter e fornecer-lhe as informações que queira, antes, durante ou depois de encerrado o estudo.

h) A sua participação neste estudo é voluntária e se o Sr(a) não quiser mais fazer parte da pesquisa poderá desistir a qualquer momento e solicitar que lhe devolvam este Termo de Consentimento Livre e Esclarecido assinado.

i) As informações relacionadas ao estudo poderão ser conhecidas por pessoas autorizadas (Professora orientadora deste estudo, Simone Rechia). No entanto, se qualquer informação for divulgada em relatório ou publicação, isto será feito sob forma codificada, para que a **sua identidade seja preservada e mantida sua confidencialidade**

j) O material obtido – questionários, imagens e vídeos – será utilizado unicamente para essa pesquisa e será destruído/descartado, as entrevistas gravadas serão apagadas ao término do estudo, dentro de 1 ano.

l) As despesas necessárias para a realização da pesquisa tais como transporte, impressões, encadernações, gravador, não são de sua responsabilidade e o Sr(a) não receberá qualquer valor em dinheiro pela sua participação

m) Quando os resultados forem publicados, não aparecerá seu nome, e sim um código.

Aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde/UFPR.
Parecer CEP/SD-PB nº 1313983
na data de 09/11/2015

Participante da Pesquisa e/ou Responsável Legal _____
Pesquisador Responsável ou quem aplicou o TCLE _____
Orientador _____

Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde da UFPR | CEP/SD Rua Padre Camargo, 285 | Têreo | Alto da Glória | Curitiba/PR | CEP 80060-240 | cometica.saude@ufpr.br – telefone (041) 3360-7259

n) Se você tiver dúvidas sobre seus direitos como participante de pesquisa, você pode contatar também o Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos (CEP/SD) do Setor de Ciências da Saúde da Universidade Federal do Paraná, pelo telefone 3360-7259.

Eu, _____ li esse Termo de Consentimento e compreendi a natureza e objetivo do estudo do qual concordei em participar. A explicação que recebi menciona os riscos e benefícios. Eu entendi que sou livre para interromper minha participação a qualquer momento sem justificar minha decisão e sem qualquer prejuízo para mim.

Eu concordo voluntariamente em participar deste estudo.

Curitiba, ___ de _____ de _____

[Assinatura do Participante de Pesquisa ou Responsável Legal]

[Assinatura do Pesquisador Responsável ou quem aplicou o TCLE]

Aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde/UFPR.
Parecer CEP/SD-PB nº 1313983
na data de 09/11/2015

Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde da UFPR | CEP/SD Rua Padre Camargo, 285 | Têreo | Alto da Glória | Curitiba/PR | CEP 80060-240 | cometica.saude@ufpr.br – telefone (041) 3360-7259

APÊNDICE 8

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO PARA INTEGRANTES DA CICLOIGUAÇU

Nós, Daniella Tschöke Santana e Simone Rechia, pesquisadoras da Universidade Federal do Paraná estamos convidando o Sr.(a), integrante da Cicloiguaçu a participar de um estudo intitulado "Praça de Bolso do Ciclista de Curitiba-PR: idealização, cotidiano e o uso da bicicleta como forma de contestação". O diferencial no aspecto social que justifica pesquisar a implementação da Praça de Bolso do Ciclista em Curitiba, é o trabalho comunitário que foi e vem sendo realizado, uma vez que cidadãos voluntários dispuseram de seu tempo livre para a construção e dinamização da Praça, tendo representantes do poder público como parceiros neste processo. Esta ação provoca olhares para o surgimento de novas atitudes por parte da sociedade, mais atenta e novas possibilidades de gestão dos espaços de lazer da cidade por parte dos seus representantes. Esclarecer os caminhos utilizados é uma forma de gerar conhecimentos para que mais pessoas tenham a oportunidade de pôr em prática ações como esta. Além disso, o resultado deste trabalho poderá incentivar e oferecer elementos que auxiliem no desenvolvimento de ações futuras relativas à concepção e (re)criação de espaços públicos de lazer na cidade de Curitiba, além de chamar atenção para a importância do fenômeno do Lazer para a sociedade.

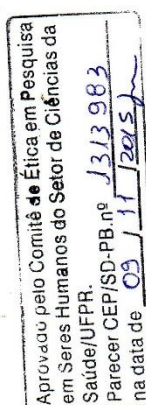
a)O objetivo desta pesquisa é esclarecer os processos que envolveram a implementação da Praça de Bolso do Ciclista (PBC) em Curitiba, buscando desvendar igualmente suas formas de uso e sua relação com as experiências no âmbito do lazer.

b)Caso você participe da pesquisa, será necessário responder à uma entrevista semi-estruturada, composta de perguntas abertas que indagam sobre questões relacionadas à Praça de Bolso do Ciclista de Curitiba/PR.

c)Para tanto você deverá comparecer no local previamente combinado entre o Sr(a) e a pesquisadora para a realização da entrevista, que levará aproximadamente 30 minutos.

d)É possível que o Sr(a) experimente algum desconforto, principalmente relacionado a constrangimentos em relação à determinadas questões da entrevista ou ter que disponibilizar de tempo para a realização da mesma.

e)Alguns riscos relacionados ao estudo podem ser constrangimentos ao precisar discorrer sobre o processo de planejamento e construção da Praça de Bolso do Ciclista, sobre como a Cicloiguaçu esteve envolvida no processo, bem como de suas vivências pessoais, positivas ou negativas, na mesma; ter que discorrer sobre possíveis problemas relacionados à implementação e formas de uso da Praça.



Participante da Pesquisa e/ou Responsável Legal _____
Pesquisador Responsável ou quem aplicou o TCLE _____
Orientador _____

Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde da UFPR | CEP/SD Rua Padre Camargo, 285 | Térreo | Alto da Glória | Curitiba/PR | CEP 80060-240 | cometica.saude@ufpr.br – telefone (041) 3360-7259

f) Os benefícios esperados com essa pesquisa são provocar olhares para o surgimento de novas atitudes por parte da sociedade no que diz respeito aos espaços e equipamentos de lazer de Curitiba e a forma como são construídos; mostrar novas possibilidades de gestão por parte dos representantes públicos; tematizar e valorizar o lazer enquanto direito social. Nem sempre você será diretamente beneficiado com o resultado da pesquisa, mas poderá contribuir para o avanço científico.

g) As pesquisadoras Daniella Tschoke Santana e Simone Rechia, responsáveis por este estudo poderão ser localizadas no Departamento de Educação Física da UFPR, localizado na Rua Coração de Maria, nº92 - BR116, Jardim Botânico, Curitiba/PR, CEP 80215-370, dani_ellats@hotmail.com / simone@ufpr.br, telefone (41) 3360 4329, em horário comercial, para esclarecer eventuais dúvidas que o Sr.(a) possa ter e fornecer-lhe as informações que queira, antes, durante ou depois de encerrado o estudo.

h) A sua participação neste estudo é voluntária e se o Sr(a) não quiser mais fazer parte da pesquisa poderá desistir a qualquer momento e solicitar que lhe devolvam este Termo de Consentimento Livre e Esclarecido assinado.

i) As informações relacionadas ao estudo poderão ser conhecidas por pessoas autorizadas (Professora orientadora deste estudo, Simone Rechia). No entanto, se qualquer informação for divulgada em relatório ou publicação, isto será feito sob forma codificada, para que a **sua identidade seja preservada e mantida sua confidencialidade**

j) O material obtido – questionários, imagens e vídeos – será utilizado unicamente para essa pesquisa e será destruído/descartado, as entrevistas gravadas serão apagadas ao término do estudo, dentro de 1 ano.

l) As despesas necessárias para a realização da pesquisa tais como transporte, impressões, encadernações, gravador, não são de sua responsabilidade e o Sr(a) não receberá qualquer valor em dinheiro pela sua participação

m) Quando os resultados forem publicados, não aparecerá seu nome, e sim um código.

Aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde/UFPR.
Parecer CEP/SD-PB nº 1313/03
na data de 09/11/2015

Participante da Pesquisa e/ou Responsável Legal _____
Pesquisador Responsável ou quem aplicou o TCLE _____
Orientador _____

Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde da UFPR | CEP/SD Rua Padre Camargo, 255 | Têreo | Alto da Glória | Curitiba/PR | CEP 80060-240 | cometica.saude@ufpr.br – telefone (041) 3360-7259

n) Se você tiver dúvidas sobre seus direitos como participante de pesquisa, você pode contatar também o Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos (CEP/SD) do Setor de Ciências da Saúde da Universidade Federal do Paraná, pelo telefone 3360-7259.

Eu, _____ li esse Termo de Consentimento e compreendi a natureza e objetivo do estudo do qual concordei em participar. A explicação que recebi menciona os riscos e benefícios. Eu entendi que sou livre para interromper minha participação a qualquer momento sem justificar minha decisão e sem qualquer prejuízo para mim.

Eu concordo voluntariamente em participar deste estudo.

Curitiba, ___ de _____ de _____

[Assinatura do Participante de Pesquisa ou Responsável Legal]

[Assinatura do Pesquisador Responsável ou quem aplicou o TCLE]

Aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde/UFPR.
Parecer CEP/SD-PB nº 1313/03
na data de 09/11/2015

Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde da UFPR | CEP/SD Rua Padre Camargo, 255 | Têreo | Alto da Glória | Curitiba/PR | CEP 80060-240 | cometica.saude@ufpr.br – telefone (041) 3360-7259

APÊNDICE 9

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO PARA VOLUNTÁRIOS QUE PARTICIPARAM DA CONSTRUÇÃO DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA

Nós, Daniella Tschöke Santana e Simone Rechia, pesquisadoras da Universidade Federal do Paraná estamos convidando o Sr.(a), voluntário(a) que auxiliou na construção da Praça de Bolso do Ciclista a participar de um estudo intitulado "Praça de Bolso do Ciclista de Curitiba-PR: idealização, cotidiano e o uso da bicicleta como forma de contestação". O diferencial no aspecto social que justifica pesquisar a implementação da Praça de Bolso do Ciclista em Curitiba, é o trabalho comunitário que foi e vem sendo realizado, uma vez que cidadãos voluntários dispuseram de seu tempo livre para a construção e dinamização da Praça, tendo representantes do poder público como parceiros neste processo. Esta ação provoca olhares para o surgimento de novas atitudes por parte da sociedade, mais atenta, saindo da inércia a qual se encontrava, e novas possibilidades de gestão dos espaços de lazer da cidade por parte dos seus representantes. Esclarecer os caminhos utilizados é uma forma de gerar conhecimentos para que mais pessoas tenham a oportunidade de pôr em prática ações como esta. Além disso, o resultado deste trabalho poderá incentivar e oferecer elementos que auxiliem no desenvolvimento de ações futuras relativas à concepção e (re)criação de espaços públicos de lazer na cidade de Curitiba, além de chamar atenção para a importância do fenômeno do Lazer para a sociedade.

a)O objetivo desta pesquisa é esclarecer os processos que envolveram a implementação da Praça de Bolso do Ciclista (PBC) em Curitiba, buscando desvendar igualmente suas formas de uso e sua relação com as experiências no âmbito do lazer.

b)Caso você participe da pesquisa, será necessário responder à uma entrevista semi-estruturada, composta de perguntas abertas que indagam sobre questões relacionadas à Praça de Bolso do Ciclista de Curitiba/PR.

c)Para tanto você deverá comparecer no local previamente combinado entre o Sr(a) e a pesquisadora para a realização da entrevista, que levará aproximadamente 30 minutos.

d)É possível que o Sr(a) experimente algum desconforto, principalmente relacionado a constrangimentos em relação à determinadas questões da entrevista ou ter que disponibilizar de tempo para a realização da mesma.

e)Alguns riscos relacionados ao estudo podem ser constrangimentos ao precisar discorrer sobre o processo de planejamento e construção da Praça de Bolso do Ciclista, bem como de suas vivências pessoais, positivas ou negativas, na mesma; ter que discorrer sobre possíveis problemas relacionados à implementação e formas de uso da Praça.

Aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde/UFPR.
Parecer CEP/SD-PB nº 313983
na data de 09/11/2015

Participante da Pesquisa e/ou Responsável Legal _____
Pesquisador Responsável ou quem aplicou o TCLE _____
Orientador _____

f) Os benefícios esperados com essa pesquisa são provocar olhares para o surgimento de novas atitudes por parte da sociedade no que diz respeito aos espaços e equipamentos de lazer de Curitiba e a forma como são construídos; mostrar novas possibilidades de gestão por parte dos representantes públicos; tematizar e valorizar o lazer enquanto direito social. Nem sempre você será diretamente beneficiado com o resultado da pesquisa, mas poderá contribuir para o avanço científico.

g) As pesquisadoras Daniella Tschoke Santana e Simone Rechia, responsáveis por este estudo poderão ser localizadas no Departamento de Educação Física da UFPR, localizado na Rua Coração de Maria, nº92 - BR116, Jardim Botânico, Curitiba/PR, CEP 80215-370, daniellats@hotmail.com / simone@ufpr.br, telefone (41) 3360 4329, em horário comercial, para esclarecer eventuais dúvidas que o Sr.(a) possa ter e fornecer-lhe as informações que queira, antes, durante ou depois de encerrado o estudo.

h) A sua participação neste estudo é voluntária e se o Sr(a) não quiser mais fazer parte da pesquisa poderá desistir a qualquer momento e solicitar que lhe devolvam este Termo de Consentimento Livre e Esclarecido assinado.

i) As informações relacionadas ao estudo poderão ser conhecidas por pessoas autorizadas (Professora orientadora deste estudo, Simone Rechia). No entanto, se qualquer informação for divulgada em relatório ou publicação, isto será feito sob forma codificada, para que a **sua identidade seja preservada e mantida sua confidencialidade**

j) O material obtido – questionários, imagens e vídeos – será utilizado unicamente para essa pesquisa e será destruído/descartado, as entrevistas gravadas serão apagadas ao término do estudo, dentro de 1 ano.

l) As despesas necessárias para a realização da pesquisa tais como transporte, impressões, encadernações, gravador, não são de sua responsabilidade e o Sr(a) não receberá qualquer valor em dinheiro pela sua participação

m) Quando os resultados forem publicados, não aparecerá seu nome, e sim um código.

Aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde/UFPR.
Parecer CEP/SD-PB nº 1313983
na data de 09/11/2015

Participante da Pesquisa e/ou Responsável Legal _____
Pesquisador Responsável ou quem aplicou o TCLE _____
Orientador _____

Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde da UFPR | CEP/SD Rua Padre Camargo, 285 | Têreo | Alto da Glória | Curitiba/PR | CEP 80060-240 | cometica.saude@ufpr.br – telefone (041) 3360-7259

n) Se você tiver dúvidas sobre seus direitos como participante de pesquisa, você pode contatar também o Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos (CEP/SD) do Setor de Ciências da Saúde da Universidade Federal do Paraná, pelo telefone 3360-7259.

Eu, _____ li esse Termo de Consentimento e compreendi a natureza e objetivo do estudo do qual concordei em participar. A explicação que recebi menciona os riscos e benefícios. Eu entendi que sou livre para interromper minha participação a qualquer momento sem justificar minha decisão e sem qualquer prejuízo para mim.

Eu concordo voluntariamente em participar deste estudo.

Curitiba, ___ de _____ de _____

[Assinatura do Participante de Pesquisa ou Responsável Legal]

[Assinatura do Pesquisador Responsável ou quem aplicou o TCLE]

Aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde/UFPR.
Parecer CEP/SD-PB nº 1313983
na data de 09/11/2015

Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde da UFPR | CEP/SD Rua Padre Camargo, 285 | Têreo | Alto da Glória | Curitiba/PR | CEP 80060-240 | cometica.saude@ufpr.br – telefone (041) 3360-7259

APÊNDICE 10

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO PARA FREQUENTADORES DA PRAÇA DE BOLSO DO CICLISTA

Nós, Daniella Tschöke Santana e Simone Rechia, pesquisadoras da Universidade Federal do Paraná estamos convidando o Sr.(a), frequentador da Praça de Bolso do Ciclista a participar de um estudo intitulado “Praça de Bolso do Ciclista de Curitiba-PR: idealização, cotidiano e o uso da bicicleta como forma de contestação”. O diferencial no aspecto social que justifica pesquisar a implementação da Praça de Bolso do Ciclista em Curitiba, é o trabalho comunitário que foi e vem sendo realizado, uma vez que cidadãos voluntários dispuseram de seu tempo livre para a construção e dinamização da Praça, tendo representantes do poder público como parceiros neste processo. Esta ação provoca olhares para o surgimento de novas atitudes por parte da sociedade, mais atenta e novas possibilidades de gestão dos espaços de lazer da cidade por parte dos seus representantes. Esclarecer os caminhos utilizados é uma forma de gerar conhecimentos para que mais pessoas tenham a oportunidade de pôr em prática ações como esta. Além disso, o resultado deste trabalho poderá incentivar e oferecer elementos que auxiliem no desenvolvimento de ações futuras relativas à concepção e (re)criação de espaços públicos de lazer na cidade de Curitiba, além de chamar atenção para a importância do fenômeno do Lazer para a sociedade.

a)O objetivo desta pesquisa é esclarecer os processos que envolveram a implementação da Praça de Bolso do Ciclista (PBC) em Curitiba, buscando desvendar igualmente suas formas de uso e sua relação com as experiências no âmbito do lazer.

b)Caso você participe da pesquisa, será necessário responder à uma entrevista semi-estruturada, composta de perguntas abertas que indagam sobre questões relacionadas à Praça de Bolso do Ciclista de Curitiba/PR.

c)Para tanto você deverá estar presente na Praça de Bolso do Ciclista quando a pesquisadora também estiver, sem a necessidade de combinação prévia para a realização da entrevista, que levará aproximadamente 30 minutos.

d)É possível que o Sr(a) experimente algum desconforto, principalmente relacionado a constrangimentos em relação à determinadas questões da entrevista ou ter que disponibilizar de tempo para a realização da mesma.

e)Alguns riscos relacionados ao estudo podem ser constrangimentos ao precisar discorrer sobre seu conhecimento do processo de planejamento e construção da Praça de Bolso do Ciclista, bem como de suas vivências pessoais, positivas ou negativas, na mesma; ter que discorrer sobre possíveis problemas relacionados à implementação e formas de uso da Praça.

Aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa
 em Seres Humanos do Setor de Ciências da
 Saúde/UFPR.
 Parecer CEP/SD-PB.nº 1313983
 na data de 09/11/2015

Participante da Pesquisa e/ou Responsável Legal _____
 Pesquisador Responsável ou quem aplicou o TCLE _____
 Orientador _____

f) Os benefícios esperados com essa pesquisa são provocar olhares para o surgimento de novas atitudes por parte da sociedade no que diz respeito aos espaços e equipamentos de lazer de Curitiba e a forma como são construídos; mostrar novas possibilidades de gestão por parte dos representantes públicos; tematizar e valorizar o lazer enquanto direito social. Nem sempre você será diretamente beneficiado com o resultado da pesquisa, mas poderá contribuir para o avanço científico.

g) As pesquisadoras Daniella Tschoke Santana e Simone Rechia, responsáveis por este estudo poderão ser localizadas no Departamento de Educação Física da UFPR, localizado na Rua Coração de Maria, nº92 - BR116, Jardim Botânico, Curitiba/PR, CEP 80215-370, daniellats@hotmail.com / simone@ufpr.br, telefone (41) 3360 4329, em horário comercial, para esclarecer eventuais dúvidas que o Sr.(a) possa ter e fornecer-lhe as informações que queira, antes, durante ou depois de encerrado o estudo.

h) A sua participação neste estudo é voluntária e se o Sr(a) não quiser mais fazer parte da pesquisa poderá desistir a qualquer momento e solicitar que lhe devolvam este Termo de Consentimento Livre e Esclarecido assinado.

i) As informações relacionadas ao estudo poderão ser conhecidas por pessoas autorizadas (Professora orientadora deste estudo, Simone Rechia). No entanto, se qualquer informação for divulgada em relatório ou publicação, isto será feito sob forma codificada, para que a **sua identidade seja preservada e mantida sua confidencialidade**

j) O material obtido – questionários, imagens e vídeos – será utilizado unicamente para essa pesquisa e será destruído/descartado, as entrevistas gravadas serão apagadas ao término do estudo, dentro de 1 ano.

l) As despesas necessárias para a realização da pesquisa tais como transporte, impressões, encadernações, gravador, não são de sua responsabilidade e o Sr(a) não receberá qualquer valor em dinheiro pela sua participação

m) Quando os resultados forem publicados, não aparecerá seu nome, e sim um código.

Aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde/UFPR.
Parecer CEP/SD-PB nº 1313983
na data de 09/11/2015

Participante da Pesquisa e/ou Responsável Legal _____
Pesquisador Responsável ou quem aplicou o TCLE _____
Orientador _____

Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde da UFPR | CEP/SD Rua Padre Camargo, 285 | Têreo | Alto da Glória | Curitiba/PR | CEP 80060-240 | cometica.saude@ufpr.br – telefone (041) 3360-7259

n) Se você tiver dúvidas sobre seus direitos como participante de pesquisa, você pode contatar também o Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos (CEP/SD) do Setor de Ciências da Saúde da Universidade Federal do Paraná, pelo telefone 3360-7259.

Eu, _____ li esse Termo de Consentimento e compreendi a natureza e objetivo do estudo do qual concordei em participar. A explicação que recebi menciona os riscos e benefícios. Eu entendi que sou livre para interromper minha participação a qualquer momento sem justificar minha decisão e sem qualquer prejuízo para mim.

Eu concordo voluntariamente em participar deste estudo.

Curitiba, ___ de _____ de _____

[Assinatura do Participante de Pesquisa ou Responsável Legal]

[Assinatura do Pesquisador Responsável ou quem aplicou o TCLE]

Aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde/UFPR.
Parecer CEP/SD-PB nº 1313983
na data de 09/11/2015

Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde da UFPR | CEP/SD Rua Padre Camargo, 285 | Têreo | Alto da Glória | Curitiba/PR | CEP 80060-240 | cometica.saude@ufpr.br – telefone (041) 3360-7259

APÊNDICE 11

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO PARA GESTORES DA PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA

Nós, Daniella Tschöke Santana e Simone Rechia, pesquisadoras da Universidade Federal do Paraná estamos convidando o Sr.(a), gestor(a) da Prefeitura Municipal de Curitiba a participar de um estudo intitulado "Praça de Bolso do Ciclista de Curitiba-PR: idealização, cotidiano e o uso da bicicleta como forma de contestação". O diferencial no aspecto social que justifica pesquisar a implementação da Praça de Bolso do Ciclista em Curitiba, é o trabalho comunitário que foi e vem sendo realizado, uma vez que cidadãos voluntários dispuseram de seu tempo livre para a construção e dinamização da Praça, tendo representantes do poder público como parceiros neste processo. Esta ação provoca olhares para o surgimento de novas atitudes por parte da sociedade, mais atenta e novas possibilidades de gestão dos espaços de lazer da cidade por parte dos seus representantes. Esclarecer os caminhos utilizados é uma forma de gerar conhecimentos para que mais pessoas tenham a oportunidade de pôr em prática ações como esta. Além disso, o resultado deste trabalho poderá incentivar e oferecer elementos que auxiliem no desenvolvimento de ações futuras relativas à concepção e (re)criação de espaços públicos de lazer na cidade de Curitiba, além de chamar atenção para a importância do fenômeno do Lazer para a sociedade.

a)O objetivo desta pesquisa é esclarecer os processos que envolveram a implementação da Praça de Bolso do Ciclista (PBC) em Curitiba, buscando desvendar igualmente suas formas de uso e sua relação com as experiências no âmbito do lazer.

b)Caso você participe da pesquisa, será necessário responder à uma entrevista semi-estruturada, composta de perguntas abertas que indagam sobre questões relacionadas à Praça de Bolso do Ciclista de Curitiba/PR.

c)Para tanto você deverá comparecer no local previamente combinado entre o Sr(a) e a pesquisadora para a realização da entrevista, que levará aproximadamente 30 minutos.

d)É possível que o Sr(a) experimente algum desconforto, principalmente relacionado a constrangimentos em relação à determinadas questões da entrevista ou ter que disponibilizar de tempo para a realização da mesma.

e)Alguns riscos relacionados ao estudo podem ser constrangimentos ao precisar discorrer sobre o processo de planejamento e construção da Praça de Bolso do Ciclista, sobre como a Prefeitura e seus órgãos responsáveis estiveram envolvidos no processo, bem como de suas vivências pessoais, positivas ou negativas, na mesma; ter que discorrer sobre possíveis problemas relacionados à implementação e formas de uso da Praça.

Aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde/UFPR.
Parecer CEP/SD-PB nº 1313/883 na data de 09/11/2015

Participante da Pesquisa e/ou Responsável Legal _____
Pesquisador Responsável ou quem aplicou o TCLE _____
Orientador _____

f) Os benefícios esperados com essa pesquisa são provocar olhares para o surgimento de novas atitudes por parte da sociedade no que diz respeito aos espaços e equipamentos de lazer de Curitiba e a forma como são construídos; mostrar novas possibilidades de gestão por parte dos representantes públicos; tematizar e valorizar o lazer enquanto direito social. Nem sempre você será diretamente beneficiado com o resultado da pesquisa, mas poderá contribuir para o avanço científico.

g) As pesquisadoras Daniella Tschoke Santana e Simone Rechia, responsáveis por este estudo poderão ser localizadas no Departamento de Educação Física da UFPR, localizado na Rua Coração de Maria, nº92 - BR116, Jardim Botânico, Curitiba/PR, CEP 80215-370, daniellats@hotmail.com / simone@ufpr.br, telefone (41) 3360 4329, em horário comercial, para esclarecer eventuais dúvidas que o Sr.(a) possa ter e fornecer-lhe as informações que queira, antes, durante ou depois de encerrado o estudo.

h) A sua participação neste estudo é voluntária e se o Sr(a) não quiser mais fazer parte da pesquisa poderá desistir a qualquer momento e solicitar que lhe devolvam este Termo de Consentimento Livre e Esclarecido assinado.

i) As informações relacionadas ao estudo poderão ser conhecidas por pessoas autorizadas (Professora orientadora deste estudo, Simone Rechia). No entanto, se qualquer informação for divulgada em relatório ou publicação, isto será feito sob forma codificada, para que a **sua identidade seja preservada e mantida sua confidencialidade**

j) O material obtido – questionários, imagens e vídeos – será utilizado unicamente para essa pesquisa e será destruído/descartado, as entrevistas gravadas serão apagadas ao término do estudo, dentro de 1 ano.

l) As despesas necessárias para a realização da pesquisa tais como transporte, impressões, encadernações, gravador, não são de sua responsabilidade e o Sr(a) não receberá qualquer valor em dinheiro pela sua participação

m) Quando os resultados forem publicados, não aparecerá seu nome, e sim um código.

Aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde/UFPR.
Parecer CEP/SD-PB nº 1313983
na data de 09/11/2015

Participante da Pesquisa e/ou Responsável Legal _____
Pesquisador Responsável ou quem aplicou o TCLE _____
Orientador _____

Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde da UFPR | CEP/SD Rua Padre Camargo, 285 | Têreo | Alto da Glória | Curitiba/PR | CEP 80060-240 | cometica.saude@ufpr.br – telefone (041) 3360-7259

n) Se você tiver dúvidas sobre seus direitos como participante de pesquisa, você pode contatar também o Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos (CEP/SD) do Setor de Ciências da Saúde da Universidade Federal do Paraná, pelo telefone 3360-7259.

Eu, _____ li esse Termo de Consentimento e compreendi a natureza e objetivo do estudo do qual concordei em participar. A explicação que recebi menciona os riscos e benefícios. Eu entendi que sou livre para interromper minha participação a qualquer momento sem justificar minha decisão e sem qualquer prejuízo para mim.

Eu concordo voluntariamente em participar deste estudo.

Curitiba, ___ de _____ de _____

[Assinatura do Participante de Pesquisa ou Responsável Legal]

[Assinatura do Pesquisador Responsável ou quem aplicou o TCLE]

Aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde/UFPR.
Parecer CEP/SD-PB nº 1313983
na data de 09/11/2015

Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde da UFPR | CEP/SD Rua Padre Camargo, 285 | Têreo | Alto da Glória | Curitiba/PR | CEP 80060-240 | cometica.saude@ufpr.br – telefone (041) 3360-7259

APÊNDICE 12

Conceitos de Infraestrutura cicloviária

| Infraestrutura cicloviária – conceito | Descrição |
|---------------------------------------|---|
| Ciclovía | Constitui espaço inteiramente segregado (separado, independente) do tráfego motorizado e dos pedestres, destinado à Circulação EXCLUSIVA das bicicletas. Este tipo de infraestrutura tanto pode estar situado na via (separada por ilha física, por blocos de concreto pré-moldado ou por balizadores – pontaletes em sequência), como na calçada (separada do passeio por desnível para cima ou para baixo, ou por gramado lateral ou arbustos etc.). As ciclovias tanto podem ser unidirecionais (um só sentido de tráfego), como bidirecionais (dois sentidos de tráfego). Em geral, as ciclovias nas áreas de calçadas ou em terrenos nus são mais comuns em áreas de parque. |
| Ciclofaixa | Constitui espaço não segregado do tráfego motorizado e dos pedestres, destinado à Circulação EXCLUSIVA das bicicletas. Igualmente como nas ciclovias, este tipo de infraestrutura tanto pode estar situado na via (separado por pintura e tachas ou tachões, em uma sequência, com espaçamento igual), quanto nas calçadas, quando têm o mesmo nível do passeio de pedestres. Em geral, as ciclofaixas na calçada têm pavimento diferenciado do passeio de pedestres e apresentam pinturas especiais identificando a condição de espaço exclusivo às bicicletas. Também podem ser uni ou bidirecionais, a exemplo das ciclovias. Em geral, elas são bidirecionais (com duplo sentido de tráfego de bicicleta), mas podem ser também unidirecionais. |
| Ciclorrota | É a estruturação de uma rota com maior segurança à circulação de ciclistas. As vias que dela fazem parte têm como principais características: a) velocidade máxima de 30 km/h; b) sinalização específica nas vias que dela fazem parte. Um dos objetivos de uma Ciclorrota é legitimar o direito de circulação das bicicletas. Numa Ciclorrota predominará o compartilhamento de ciclistas/motoristas no mesmo espaço, com respeito às prioridades do trânsito. |
| Via Calma | Constitui espaço compartilhado entre motorizados e bicicletas, destinado à circulação prioritária da bicicleta. Por não ser exclusivo admite a presença eventual de motocicletas, automóveis, ônibus e caminhões, desde que em momentos específicos, para acesso às propriedades lindeiras da via, ou ainda para realizar parada eventual para o embarque/desembarque de passageiros. Exemplo claro desta situação pode ser encontrado na Via Calma da Av. Sete de Setembro. Nela alguns elementos se destacam, como a biciaixas, que corresponde a um avanço de parada dos ciclistas à frente dos autos e também a redução da velocidade da via para 30 km/h. |
| Passeio Compartilhado | Espaço na calçada onde pedestre e ciclista podem compartilhar a mesma área para circulação. Este tipo de infraestrutura tem pavimento em asfalto e a população comumente confunde tal espaço com ciclovía. Nele a prioridade de circulação é dos pedestres e das pessoas com deficiência. Em geral, esta convivência tem recebido reclamações dos pedestres e dos ciclistas. Isto porque a velocidade dos dois, na maioria dos casos, acaba por gerar acidentes com alguma gravidade. Em especial quando envolve pedestres idosos. |

Fonte: Equipe de Ciclomobilidade IPPUC (Programa Mais Bici, 2015).

APÊNDICE 13

UNIVERSIDADE FEDERAL DO
PARANÁ - SETOR DE
CIÊNCIAS DA SAÚDE/ SCS -



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: Praça de Bolso do Ciclista de Curitiba/PR: idealização, cotidiano e o uso da bicicleta como forma de contestação

Pesquisador: Daniella Tschöke Santana

Área Temática:

Versão: 3

CAAE: 48211015.2.0000.0102

Instituição Proponente: Programa de Pós-Graduação em Educação Física

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 1.313.983

Apresentação do Projeto:

Esta pesquisa tem como objetivo elucidar os processos que envolveram a implementação da Praça de Bolso do Ciclista (PBC) da cidade de Curitiba, buscando desvendar igualmente as formas de apropriação e sua relação com as experiências no âmbito do Lazer. Trata-se de um estudo de caso com abordagem qualitativa. Serão utilizados os seguintes passos metodológicos: (1) análise de materiais midiáticos impressos ou online (tais como artigos de jornais, revistas, entrevistas em programas de televisão, além de fotos, vídeos, comentários e artigos postados em redes sociais) e documentos oficiais divulgados online e também impressos (adquiridos por meio de visitas aos órgãos públicos envolvidos no processo); (2) observações sistemáticas no local, guiadas por roteiro de observação e registros de imagem; (3) entrevistas semiestruturadas com frequentadores da Praça, voluntários que auxiliaram na construção, donos de estabelecimentos e moradores da região do entorno, integrantes da Ciclotruva e gestores da Prefeitura Municipal de Curitiba. Após estes procedimentos, os dados das diferentes fontes e métodos serão reunidos e sistematizados e será realizada uma triangulação. As informações serão correlacionadas e a partir delas serão elaboradas, indutivamente, reflexões acerca da temática. Posteriormente, uma análise interpretativa acerca da relação entre sociedade e o poder público no processo de

Endereço: Rua Padre Camargo, 285 - Térreo

Bairro: Alto da Glória

UF: PR

Município: CURITIBA

CEP: 80.060-240

Telefone: (41)3360-7259

E-mail: cometica.saude@ufpr.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DO
PARANÁ - SETOR DE
CIÊNCIAS DA SAÚDE/ SCS -



Continuação do Parecer: 1.313.983

implementação da PBC será elaborada.

Objetivo da Pesquisa:

1- OBJETIVO GERAL

Elucidar os processos que envolveram a implementação da Praça de Bolso do Ciclista (PBC) em Curitiba/PR, buscando desvendar igualmente as formas de apropriação da praça e sua relação com as experiências no âmbito do Lazer.

2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Caracterizar o processo de planejamento e construção da Praça de Bolso do Ciclista em Curitiba;
- Analisar as formas de apropriação da PBC por seus usuários, com o intuito de verificar quem dela se apropria, como o fazem, em quais momentos;
- Verificar a relação entre poder público e sociedade civil no processo de implementação da PBC;
- Apontar os possíveis impactos da sua construção para a região do entorno, a partir das experiências de lazer na cidade, com enfoque nas práticas corporais.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Os riscos à participação na pesquisa serão minimizados pela pesquisadora, mas podem estar relacionados ao participante ter que dispor de um tempo maior para responder às perguntas da entrevista, ter que discorrer sobre problemas relacionados à PBC ou suas vivências pessoais, positivas ou negativas experimentadas na mesma, podendo gerar algum tipo de desconforto ou constrangimento.

Os gestores do poder público podem se sentir constrangidos ao precisar discorrer sobre o processo de planejamento e construção da Praça de Bolso do Ciclista, e como a Prefeitura e seus órgãos responsáveis estiveram envolvidos no processo.

Quanto aos benefícios, os participantes estarão contribuindo indiretamente, com o avanço do conhecimento científico e terão a possibilidade de compreender melhor os processos que envolvem a implementação de um espaço público na cidade de Curitiba,

sendo sensibilizados igualmente com relação à importância destes espaços e as formas e metodologias pelas quais eles podem ser pensados em conjunto com o poder público, de modo a concretizar e exercer sua participação cidadã.

Endereço: Rua Padre Camargo, 285 - Térreo

Bairro: Alto da Glória

UF: PR

Município: CURITIBA

CEP: 80.060-240

Telefone: (41)3360-7259

E-mail: cometica.saude@ufpr.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DO
PARANÁ - SETOR DE
CIÊNCIAS DA SAÚDE/ SCS -



Continuação do Parecer: 1.313.983

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

A autora menciona que os dados das diferentes fontes e métodos serão reunidos e sistematizados e será realizada uma triangulação.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Todos os termos obrigatórios foram apresentados.

Recomendações:

Solicitamos que sejam apresentados a este CEP, relatórios semestrais e final, sobre o andamento da pesquisa, bem como informações relativas às modificações do protocolo, cancelamento, encerramento e destino dos conhecimentos obtidos, através da Plataforma Brasil - no modo: NOTIFICAÇÃO. Demais alterações e prorrogação de prazo devem ser enviadas no modo EMENDA. Lembrando que o cronograma de execução da pesquisa deve ser atualizado no sistema Plataforma Brasil antes de enviar solicitação de prorrogação de prazo.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

- É obrigatório retirar na secretaria do CEP/SD uma cópia do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido com carimbo onde constará data de aprovação por este CEP/SD, sendo este modelo reproduzido para aplicar junto ao participante da pesquisa.

O TCLE deverá conter duas vias, uma ficará com o pesquisador e uma cópia ficará com o participante da pesquisa (Carta Circular nº. 003/2011 CONEP/CNS).

Considerações Finais a critério do CEP:

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

| Tipo Documento | Arquivo | Postagem | Autor | Situação |
|--------------------------------|---|------------------------|--------------------------|----------|
| Informações Básicas do Projeto | PB_INFORMACOES_BASICAS_DO_PROJETO_561165.pdf | 27/10/2015 09:00:16 | | Aceito |
| Outros | Protocolo_prefeitura_municipal_de_curitiba_040483292015.pdf | 27/10/2015 08:57:54 | Daniella Tschöke Santana | Aceito |
| Outros | justificativa_de_nao_assinatura_da_segunda_carta_de_coparticipacao_prefeitura_municipal_de_curitiba.pdf | 27/10/2015 08:57:07 | Daniella Tschöke Santana | Aceito |
| Outros | 14_Segunda_Carta_de_Concordancia_Coparticipante_Cicloiguacu.pdf | 12/10/2015 23:16:12 | Daniella Tschöke Santana | Aceito |
| Outros | RESPOSTA_PENDENCIAS_Daniella_T | 27/08/2015 | Daniella Tschöke | Aceito |

Endereço: Rua Padre Camargo, 285 - Térreo

Bairro: Alto da Glória

UF: PR **Município:** CURITIBA

Telefone: (41)3300-7259

CEP: 80.060-240

E-mail: cometica.saude@ufpr.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DO
PARANÁ - SETOR DE
CIÊNCIAS DA SAÚDE/ SCS -



Continuação do Parecer: 1.313.983

| | | | | |
|---|--|---------------------|--------------------------|--------|
| Outros | .docx | 09:35:29 | Santana | Aceito |
| TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência | TCLE_corrigido_donos_de_estabelecimento_e_moradores_da_regiao_do_entorno.docx | 27/08/2015 09:34:48 | Daniella Tschöke Santana | Aceito |
| TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência | TCLE_corrigido_frequentadores_da_Praça_de_Bolso_do_Ciclista.docx | 27/08/2015 09:34:38 | Daniella Tschöke Santana | Aceito |
| TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência | TCLE_corrigido_gestores_da_Prefeitura_Municipal_de_Curitiba.docx | 27/08/2015 09:34:29 | Daniella Tschöke Santana | Aceito |
| TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência | TCLE_corrigido_integrantes_cicloiguacu.docx | 27/08/2015 09:34:20 | Daniella Tschöke Santana | Aceito |
| TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência | TCLE_corrigido_voluntarios_que_participaram_da_construcao_da_PBC.docx | 27/08/2015 09:34:11 | Daniella Tschöke Santana | Aceito |
| Outros | Declaração do coparticipante - Cicloiguacu.pdf | 13/08/2015 11:06:47 | | Aceito |
| Outros | Declaração de Coparticipante - Prefeitura Municipal de Curitiba.pdf | 11/08/2015 22:13:25 | | Aceito |
| Outros | Check list projeto.pdf | 30/07/2015 10:40:05 | | Aceito |
| Outros | Check list documental.pdf | 30/07/2015 10:39:31 | | Aceito |
| Projeto Detalhado / Brochura Investigador | Projeto detalhado - Daniella T. Santana.pdf | 30/07/2015 10:39:04 | | Aceito |
| Outros | ROTEIRO DE OBSERVAÇÃO.pdf | 30/07/2015 10:38:40 | | Aceito |
| Outros | ROTEIRO DE ENTREVISTA para voluntários que participaram do processo de construção da pbc.pdf | 30/07/2015 10:38:11 | | Aceito |
| Outros | ROTEIRO DE ENTREVISTA para integrantes da Cicloiguacu.pdf | 30/07/2015 10:37:58 | | Aceito |
| Outros | ROTEIRO DE ENTREVISTA para gestores da Prefeitura M. Curitiba.pdf | 30/07/2015 10:37:42 | | Aceito |
| Outros | ROTEIRO DE ENTREVISTA para frequentadores da Praça de Bolso do Ciclista.pdf | 30/07/2015 10:37:31 | | Aceito |
| Outros | ROTEIRO DE ENTREVISTA para donos de estabelecimento e moradores do | 30/07/2015 10:37:14 | | Aceito |

Endereço: Rua Padre Camargo, 285 - Térreo

Bairro: Alto da Glória

UF: PR **Município:** CURITIBA

Telefone: (41)3360-7259

CEP: 80.060-240

E-mail: cometica.saude@ufpr.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DO
PARANÁ - SETOR DE
CIÊNCIAS DA SAÚDE/ SCS -



Continuação do Parecer: 1.313.983

| | | | | |
|---|---|------------------------|--|--------|
| Outros | entorno.pdf | 30/07/2015 10:37:14 | | Aceito |
| TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência | TCLE - voluntários que participaram da construção da PBC.docx | 30/07/2015 10:35:47 | | Aceito |
| TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência | TCLE - integrantes Cicloiguaçu.docx | 30/07/2015 10:35:41 | | Aceito |
| TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência | TCLE - gestores da Prefeitura Municipal de Curitiba.docx | 30/07/2015 10:35:33 | | Aceito |
| TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência | TCLE - frequentadores da Praça de Bolso do Ciclista.docx | 30/07/2015 10:35:27 | | Aceito |
| TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência | TCLE - donos de estabelecimento e moradores da região do entorno.docx | 30/07/2015 10:35:11 | | Aceito |
| Outros | 11. Termo de Compromisso para Início da Pesquisa.pdf | 30/07/2015 10:34:57 | | Aceito |
| Outros | 10. Declaração de Uso Específico de Material e-ou Dados Coletados.pdf | 30/07/2015 10:34:48 | | Aceito |
| Outros | 9. Declaração de tornar públicos os resultados.pdf | 30/07/2015 10:34:32 | | Aceito |
| Outros | 8. Termo de confidencialidade.pdf | 30/07/2015 10:34:23 | | Aceito |
| Outros | 4. Declaração de concordância do orientador de pós-graduação.pdf | 30/07/2015 10:33:59 | | Aceito |
| Outros | Extrato da ATA 145ª Homologação Daniella Tschoke Santana.pdf | 30/07/2015 10:33:48 | | Aceito |
| Outros | 2. of 081 Encaminha Comitê de Ética - Daniella Tschoke Santana.pdf | 30/07/2015 10:33:38 | | Aceito |
| Outros | 1. Ofício do pesquisador encaminhando o projeto ao CEP-SD.pdf | 30/07/2015 10:33:28 | | Aceito |
| Outros | Parecer - análise de mérito - DANIELLA.pdf | 30/07/2015 10:33:03 | | Aceito |
| Folha de Rosto | Folha de rosto assinada - Daniella T. Santana (2).pdf | 30/07/2015 10:29:09 | | Aceito |

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Endereço: Rua Padre Camargo, 285 - Térreo

Bairro: Alto da Glória

UF: PR

Município: CURITIBA

CEP: 80.060-240

Telefone: (41)3360-7259

E-mail: cometica.saude@ufpr.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DO
PARANÁ - SETOR DE
CIÊNCIAS DA SAÚDE/ SCS -



Continuação do Parecer: 1.313.983

Não

CURITIBA, 09 de Novembro de 2015

Assinado por:
IDA CRISTINA GUBERT
(Coordenador)

Endereço: Rua Padre Camargo, 285 - Térreo

Bairro: Alto da Glória

UF: PR

Município: CURITIBA

CEP: 80.060-240

Telefone: (41)3300-7259

E-mail: cometica.saude@ufpr.br