

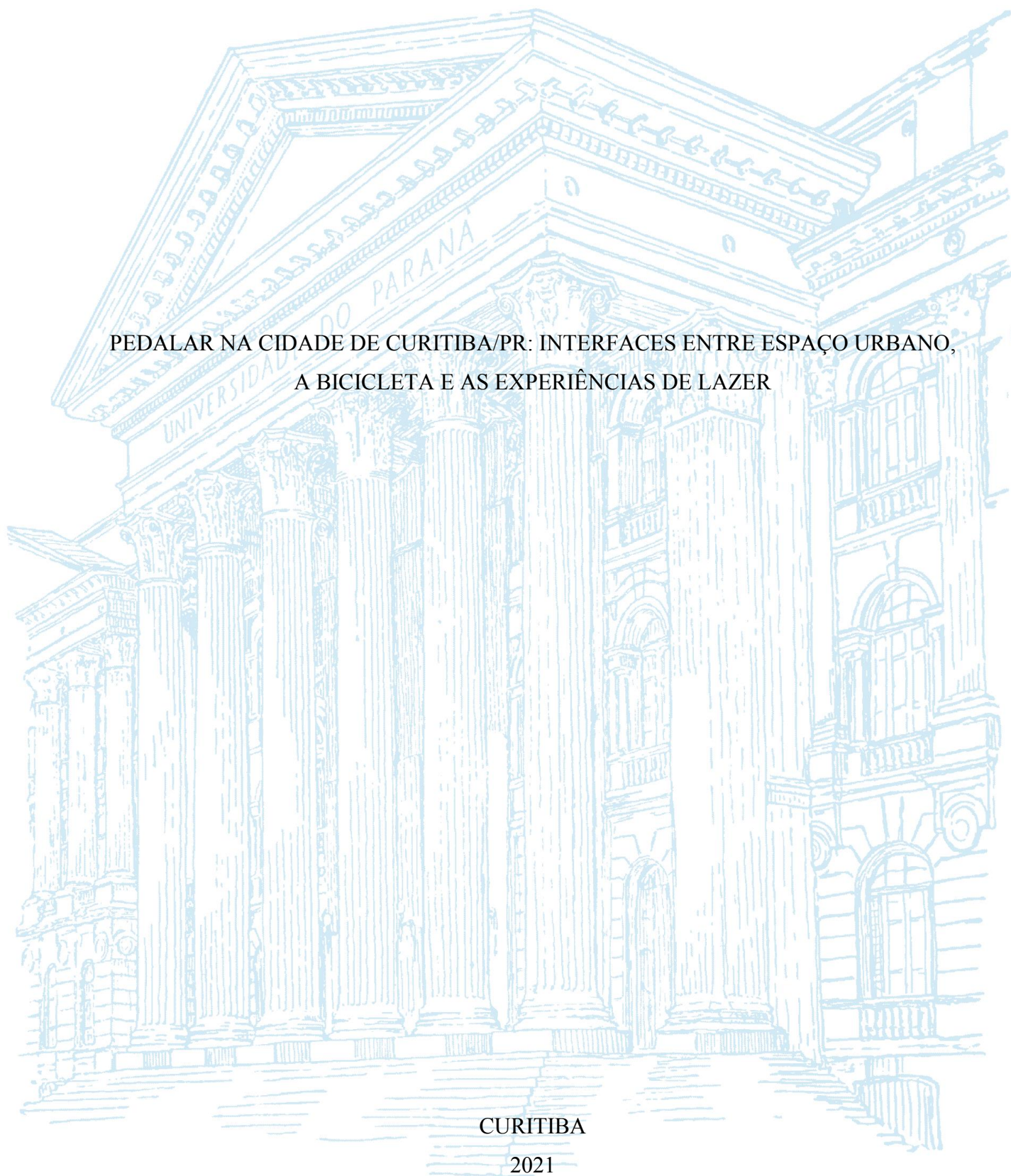
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

DANIELLA TSCHÖKE SANTANA

PEDALAR NA CIDADE DE CURITIBA/PR: INTERFACES ENTRE ESPAÇO URBANO,
A BICICLETA E AS EXPERIÊNCIAS DE LAZER

CURITIBA

2021



DANIELLA TSCHÖKE SANTANA

PEDALAR NA CIDADE DE CURITIBA/PR: INTERFACES ENTRE ESPAÇO URBANO,
A BICICLETA E AS EXPERIÊNCIAS DE LAZER

Tese apresentada ao curso de Pós-Graduação em Educação Física, Setor de Ciências Biológicas, Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Doutora em Educação Física.

Orientadora: Profa. Dra. Simone Rechia

CURITIBA

2021

Universidade Federal do Paraná. Sistema de Bibliotecas.
Biblioteca de Ciências Biológicas.
(Rosilei Vilas Boas – CRB/9-939).

Santana, Daniella Tschöke.

Pedalar na cidade de Curitiba/PR: interfaces entre espaço urbano, a bicicleta e as experiências de lazer. / Daniella Tschöke Santana. – Curitiba, 2021.

297 f. : il.

Orientadora: Simone Rechia.

Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências Biológicas. Programa de Pós-Graduação em Educação Física.

1. Bicletas. 2. Ciclismo. 3. Lazer. 4. Áreas de recreação – Curitiba. 5. Corpo. 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
 SETOR DE CIÊNCIAS BIOLÓGICAS
 UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
 PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
 PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EDUCAÇÃO FÍSICA -
 40001016047P0

TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em EDUCAÇÃO FÍSICA da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da tese de Doutorado de **DANIELLA TSCHÖKE SANTANA** intitulada: "**PEDALAR NA CIDADE DE CURITIBA/PR: INTERFACES ENTRE ESPAÇO URBANO, A BICICLETA E AS EXPERIÊNCIAS DE LAZER**", sob orientação da Profa. Dra. SIMONE APARECIDA RECHIA, que após terem inquirido a aluna e realizada a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua APROVAÇÃO no rito de defesa.

A outorga do título de doutor está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

Curitiba, 24 de Fevereiro de 2021.

Assinatura Eletrônica
 04/03/2021 08:11:55.0
 SIMONE APARECIDA RECHIA
 Presidente da Banca Examinadora

Assinatura Eletrônica
 25/02/2021 09:24:06.0
 FERNANDO MASCARENHAS ALVES
 Avaliador Externo (UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA)

Assinatura Eletrônica
 06/07/2021 13:08:16.0
 VICTOR ANDRADE CARNEIRO DA SILVA
 Avaliador Externo (UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO)

Assinatura Eletrônica
 15/07/2021 08:41:16.0
 MARCO PAULO STIGGER
 Avaliador Externo (UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL)

Assinatura Eletrônica
 25/02/2021 10:29:25.0
 JOSE GUILHERME CANTOR MAGNANI
 Avaliador Externo (UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO)

Por mais adversidade que tenha, a Bicicleta sempre está lá!

Renata Falzoni

A gente nunca pode perder o foco de que quando a gente pedala, a gente é feliz.

Renata Falzoni

O ciclismo é um humanismo.

Marc Augé

*The bicycle is an optical illusion:
it takes so little space that you don't see its huge impact.*

Stein van Oosteren

[A Bicicleta é uma ilusão de ótica: ocupa tão pouco espaço que você não vê o seu enorme impacto]

AGRADECIMENTOS

Assistindo à uma palestra ouvi a seguinte frase: “Temos o privilégio e a responsabilidade da existência”. Muitos privilégios fizeram parte da minha existência até aqui e por eles é preciso, sem dúvidas, agradecer.

Agradeço a Deus o privilégio da vida. “Tu és meu defensor e o meu refúgio; o meu Deus, em quem esperarei” (Salmo 91).

Agradeço o privilégio de ter tido o suporte e a torcida da família que tanto amo durante esse processo de doutoramento, sendo também compreensivos com minhas ausências. Agradeço mais que especialmente ao meu pai Jairo, à minha mãe Cristina e à minha irmã Rafaela, minhas fortalezas. Vibramos juntos nas grandes e nas pequenas conquistas. Também sofremos juntos quando as coisas não saíam como planejado ou naqueles momentos em que o cansaço, a irritação, a insegurança e a sensação de fracasso batiam à porta. Vocês nunca mediram esforços para me auxiliar, para me apoiar, para me aconselhar, para me oferecer colo, também bolachinhas, chás e cafés, e por essa doação eu sou sincera e profundamente grata.

Agradeço também o privilégio de desde o segundo ano da graduação poder contar não apenas com a orientação acadêmica, mas com a amizade e compreensão da professora Simone Rechia! Uma vez ela disse que “onde há envolvimento, há desenvolvimento” e, Si, você é prova viva disso, olha só que grupo maravilhoso você constituiu com sua força, dedicação e sensibilidade. Obrigada pelas palavras de encorajamento e obrigada por acreditar em nossas capacidades, por sempre nos impulsionar em direção à novos desafios e por abrir caminhos para o nosso crescimento! Obrigada por mais esta oportunidade e por aguentar meus chororôs!

Agradeço o privilégio de poder compartilhar esse processo com meus colegas do Geplec, os que já passaram e deixaram seus ensinamentos e os que estão agora mais pertinho. Parceria e coletividade definem! Grupos de estudos, demandas, congressos, apresentações, artigos, traduções, obrigada por estarmos juntos nessa jornada. Amigos Sabrina, Karine, Bruno, Vânia, França, Aline, Patrícia, Felipe, Amanda, Gabriela Resende, Gabriela Lima, Clóvis, Wallace, Emília, Gabi, Andreia, Luize, Flávia levo vocês comigo no coração! As marcas que deixaram nesta tese não serão esquecidas. Vocês não sabem como eu queria estar abraçando e comemorando este momento presencialmente, sentindo a energia de vocês de pertinho! A todos vocês, meu muito obrigada!

Agradeço o privilégio da participação dos professores Fernando Mascarenhas, José Guilherme Cantor Magnani, Marco Paulo Stigger e Victor Andrade Carneiro da Silva como membros da banca. Obrigada pela solicitude, pela leitura atenta deste trabalho e por compartilharem suas experiências e conhecimentos, foi enriquecedor. Agradeço aos professores Hélder Ferreira Isayama e Wagner de Campos por prontamente aceitarem a suplência na banca. Agradeço também ao professor Gilmar Mascarenhas de Jesus (in memoriam), que modo sensível realizou a qualificação desta tese.

Agradeço o privilégio da participação de pessoas corajosas, que toparam o desafio de compartilhar comigo seus percursos e experiências com a bicicleta na cidade. Obrigada, vocês contribuíram imensamente para tornar este momento possível!

Agradeço o privilégio de ter contado mais uma vez com a paciência do Rodrigo Waki, secretário do Programa de Pós-Graduação em Educação Física, sempre disponível para ajudar e sanar dúvidas.

Agradeço o privilégio de ter obtido dois anos de licença para estudos da Secretaria Municipal de Educação de Curitiba, período essencial para a consolidação desta pesquisa.

Agradeço o privilégio de ter estudado e trabalhado na segurança do lar durante boa parte da pandemia da COVID-19.

Agradeço à UFPR por ter me acolhido em todos estes anos de formação!

Agradeço, por fim, o privilégio de ter tido parte dos meus estudos financiados pela Fundação Araucária e Capes - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior¹. Que estas políticas de financiamento se fortaleçam, pois são de suma importância para a viabilização destes processos formativos.

Diante de todos estes privilégios e vivendo em um país com oportunidades tão desiguais, também senti o peso e a responsabilidade da existência. Às vezes persiste a sensação de que mais poderia ter sido feito, mas tenho certeza de que procurei fazer o meu melhor com esta oportunidade, ao mesmo tempo concedida e conquistada, de formação.

¹ O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

RESUMO

Culturalmente normalizada em alguns países ou ainda subjugada como experiência minoritária em outros, andar de bicicleta é uma prática universalmente reconhecida, manifesta de diferentes maneiras e proporções conforme os contextos histórico-culturais-sociais-econômicos-políticos-educacionais nos quais se realiza, considerando também os diferentes artefatos utilizados, estruturas mobilizadas, os tempos e os lugares em que ocorre, estando intimamente relacionada às experiências individuais e coletivas. Esta pesquisa teve por objetivo analisar como as maneiras de fazer de usuários de bicicleta da cidade de Curitiba-PR articulam-se ao espaço urbano e às experiências de lazer. Este objetivo amplo, por sua vez, desdobrou-se nos seguintes objetivos específicos: (1) Mapear percursos realizados por usuários de bicicleta na cidade de Curitiba/PR no contexto de experiências de lazer; (2) Caracterizar maneiras de fazer desses usuários, relacionadas à prática de andar de bicicleta em Curitiba/PR; (3) Analisar as percepções corporais na interface entre o objeto (bicicleta), o sujeito (ciclista), o espaço (cidade) e o tempo (lazer); (4) Investigar as perspectivas de usuários de bicicleta sobre pedalar em Curitiba/PR. A partir de abordagem qualitativa com inspiração fenomenológica, utilizamos como instrumentos metodológicos entrevista semi-estruturada e registro narrado de um percurso de bicicleta na cidade. Os dados foram reunidos, sistematizados e triangulados e uma análise interpretativa realizada. Com base nos dados, identificamos que andar de bicicleta é uma prática introduzida desde a infância/adolescência, mas que no decorrer da vida dos sujeitos estas experiências são interrompidas ou distanciam-se de seu cotidiano, ressurgindo posteriormente como prática potente já na vida adulta. Os percursos registrados de bicicleta envolveram o uso principalmente de infraestruturas cicloviárias e canaletas dos ônibus expressos, com convergência entre rotas, indicando trechos de preferência entre ciclistas. Durante os trajetos, foi possível observar que as principais maneiras de fazer apresentaram-se marcadas por negociações/demarcações e “transgressões”. As primeiras estão relacionadas às formas de compartilhamento do espaço urbano entre os modais, as segundas às “desobediências ciclísticas”, ambas refletindo à estruturação do espaço urbano de Curitiba. O uso da bicicleta também se mostrou capaz de mobilizar experiências sensorio-afetivas múltiplas e contrastantes, alteradas de maneira fugaz e decorrentes da combinação de elementos naturais, artificiais e simbólicos. Mesmo perpassada por tensões, as relações com a cidade foram ressignificadas a partir do uso da bicicleta e as experiências tácitas possibilitaram o desenvolvimento de “alteridades móveis”, isto é, mobilizaram a capacidade de se colocar no lugar do outro no ato de se deslocar pela cidade. Apesar do reconhecimento das estruturas cicloviárias existentes e da perspectiva que é possível andar de bicicleta em Curitiba, parece haver também a ausência de um “próprio”, tanto físico quanto simbólico, para a prática na cidade. Em suma, incitando o corpo a passar de periférico à primordial, andar de bicicleta coloca em evidência sua organicidade e desafia os sentidos, engajando diferentemente corpo-tempo-espaço, enveredando uma abertura a uma comunicação diferente com o mundo, a partir de lógicas tendencialmente não hegemônicas, e promovendo sensações que diferem em muitos pontos daquelas experienciadas nos deslocamentos motorizados, as quais podem ser potencializadas nas experiências de lazer, ao representarem tempos/espacos nos quais as diversas experiências culturais, dentre elas a prática de pedalar, estão mais propensas a escapar de determinadas amarras sociais.

Palavras-chave: Bicicleta. Pedalar. Lazer. Cidade. Corpo.

ABSTRACT

Culturally normalized in some countries or still subjugated as a minority experience in others, cycling is a universally recognized practice, manifested in different ways and proportions according to the historical-cultural-social-economic-political-educational contexts in which it takes place, also considering the different artifacts used, structures deployed, the times and places where it occurs, being closely related to individual and collective experiences. This research aimed to analyze how the ways of doing bicycle users in the city of Curitiba-PR are linked to the urban space and leisure experiences. This broad objective, in turn, unfolded in the following specific objectives: (1) Map routes taken by bicycle users in the city of Curitiba / PR in the context of leisure experiences; (2) Characterize ways of doing these users, related to the practice of cycling in Curitiba / PR; (3) Analyze body perceptions at the interface between the object (bicycle), the subject (cyclist), space (city) and time (leisure); (4) Investigate the perspectives of bicycle users on cycling in Curitiba / PR. Based on a qualitative approach with phenomenological inspiration, we used semi-structured interviews and narrated record of a bicycle route in the city as methodological instruments. The data were then gathered, systematized and triangulated and an interpretative analysis was performed. Based on the data, we identified that riding a bicycle is a practice introduced since childhood / adolescence, but that in the course of the subjects' lives, these experiences are interrupted or distanced from their daily lives, subsequently reemerging as a potent practice in adult life. The registered bicycle routes involved the use mainly of bicycle infrastructure and express bus channels, with convergence between routes, indicating sections of preference among cyclists. During the journeys, it was possible to observe that the main ways of doing things were marked by negotiations / demarcations and “transgressions”. The first are related to the forms of sharing the urban space between the modes, the second to the “cyclists’ disobediences”, both reflecting the structuring of the urban space in Curitiba. The use of the bicycle proved to be capable of mobilizing multiple and contrasting sensory-affective experiences, altered in a fleeting manner and resulting from the combination of natural, artificial and symbolic elements. Even though permeated by tensions, relations with the city were reframed through bicycle use and the tacit experiences with the bicycle enabled the development of “mobile alterities”, that is, they mobilized the ability to put themselves in the other's place in the act of move around the city. Despite the recognition of the existing bicycle structures and the perspective that it is possible to ride a bicycle in Curitiba, there also seems to be an absence of “own”, both physical and symbolic, for practice in the city. In short, by encouraging the body to move from peripheral to primordial, riding a bicycle highlights its organicity and challenges the senses, engaging body-time-space differently, embarking on an openness to different communication with the world, based on logics tending to non-hegemonic, and promoting sensations that differ in many points from those experienced in motorized displacements, which can be enhanced in leisure experiences, by representing times / spaces in which different cultural experiences, among them the practice of cycling, are more likely to escape from certain social ties.

Keywords: Bicycle. Cycling. Leisure. City. Body.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Representação dos eixos estruturais das vias de Curitiba/PR.....	100
Figura 2 - Evolução da infraestrutura cicloviária de Curitiba/PR.....	107
Figura 3 - Sistema Cicloviário e localização dos Parque e Bosques de Curitiba.....	108
Figura 4 - Tipologias da rede cicloviária de Curitiba/PR.....	109
Figura 5 - Estado de conservação da malha cicloviária de Curitiba/PR.....	110
Figura 6 - Proposta de Estrutura Cicloviária formulada pelo IPPUC.....	112
Figura 7 - Pesquisa Perfil do Ciclista - dados de Curitiba/PR.....	114
Figura 8 - Imagem de divulgação da pesquisa.....	121
Figura 9 - Instrumentos entregues aos participantes para registro do percurso.....	127
Figura 10 - Circuito interparques de Curitiba.....	149
Figura 11 - Trechos da ciclovia Passeio Público - Parque São Lourenço.....	149
Figura 12 - Trechos da ciclofaixa da Avenida Sete de Setembro.....	151
Figura 13 - Trechos da Avenida República Argentina.....	153
Figura 14 - Cruzamentos ciclovia Parque São Lourenço – Passeio Público.....	160
Mapa 1 - Registros GPS dos percursos dos participantes 1, 3, 7, 15 e 17.....	146
Mapa 2 - Registros GPS dos percursos dos participantes 2, 5, 12, 14 e 16.....	147
Mapa 3 - Registros GPS dos percursos dos participantes 4, 6, 8, 10 e 11.....	148

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Informações sobre participantes da pesquisa.....	121
---	-----

LISTA DE ABREVIATURAS OU SIGLAS

Aliança Bike	–	Associação Brasileira do Setor de Bicicletas
Capes	–	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CIC	–	Cidade Industrial de Curitiba
CicloIguaçu	–	Associação dos Ciclistas do Alto Iguaçu
Concitiba	–	Conselho de Curitiba
Denatran	–	Departamento Nacional de Trânsito
FCC	–	Fundação Cultural de Curitiba
Ippuc	–	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
LabMob/UFRJ	–	Laboratório de Mobilidade Sustentável da Universidade Federal do Rio de Janeiro
Urbs	–	Urbanização de Curitiba

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	22
1.1 FALANDO SOBRE A BICICLETA NO BRASIL E EM CURITIBA/PR: PERSPECTIVAS CIENTÍFICAS	35
2 ENCADEANDO IDEIAS: REFLEXÕES INICIAIS	41
2.1 CORPO-CIDADE-BICICLETA-LAZER	41
2.2 PROBLEMATIZANDO AS LINGUAGENS DA BICICLETA: DIFERENTES PERSPECTIVAS, UM DENOMINADOR COMUM?	73
3 DESVENDANDO O CAMPO DE OPERAÇÃO: A BICICLETA EM CURITIBA/PR	98
4 PERCURSOS METODOLÓGICOS	117
4.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA	117
4.2 PROCESSOS DE SELEÇÃO E ENGAJAMENTO DE PARTICIPANTES	118
4.3 MATERIAIS E PROCEDIMENTOS DE PESQUISA	123
4.4 INTERPRETAÇÃO DOS DADOS	129
4.5 QUESTÕES ÉTICAS	131
5 MAPEANDO HISTÓRIAS E PERCURSOS	132
5.1 OS “PRATICANTES ORDINÁRIOS” DE BICICLETA: HISTÓRIAS DE ENCONTROS, DESENCONTROS E REENCONTROS	132
5.2 TRAÇADOS DAS PRÁTICAS: PANORAMA DOS PERCURSOS DE BICICLETA .	143
6 FEITURAS DE ESPAÇO: DESVENDANDO MANEIRAS DE FAZER NO USO DA BICICLETA EM CURITIBA/PR	156
6.1 NEGOCIAÇÕES E DEMARCAÇÕES: CONTRATOS SOB A FORMA DE MOVIMENTOS	156
6.1.1 “ <i>Aqui, aqui, aqui, aqui, ó</i> ”: negociando passagens nos cruzamentos	156
6.1.2 “ <i>Aqui é ciclofaixa senhor!</i> ”: negociando com pedestres	164
6.1.3 “ <i>Opa! Ciclista também não olha pra entrar</i> ”: negociações entre pares	173

6.1.4 “[...] <i>tem que tomar muito cuidado, o pessoal costuma não respeitar</i> ”: outras negociações	176
6.2 TRANSGRESSÕES CICLÍSTICAS	183
6.2.1 Avançando semáforos.....	183
6.2.2 Pedalando nas calçadas.....	190
6.2.3 Pedalar nas canaletas de ônibus: paradoxos e controvérsias	195
7 MANEIRAS DE SENTIR A E NA CIDADE: EXPERIÊNCIAS SENSORIO-AFETIVAS DO PEDALAR.....	215
7.1 APROPRIAÇÕES TOPOGRÁFICAS: EXPERIENCIANDO RELEVO E ESTRUTURAS URBANAS.....	216
7.2 DIFERENTES EQUIPAMENTOS, DISTINTAS APROPRIAÇÕES	223
7.3 EXPOSIÇÃO AOS ELEMENTOS NATURAIS.....	227
7.4 SENSAÇÕES E EMOÇÕES MOBILIZADAS AO PEDALAR.....	229
7.4.1 Pedalar e pertencer.....	234
7.4.2 O corpo feminino de bicicleta	237
8 A BICICLETA NO TEMPO/ESPAÇO DO LAZER.....	240
9 PEDALAR EM CURITIBA: É POSSÍVEL, MAS.....	249
9.1 “ <i>SOU PEDRADO E SOU PEDRA AO MESMO TEMPO</i> ”: CONSTRUINDO ALTERIDADES MÓVEIS	259
10 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	264
REFERÊNCIAS	274
APÊNDICES.....	290
ANEXO 1 – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE ESCLARECIDO.....	290
ANEXO 2 - ROTEIRO DE ENTREVISTA.....	292
ANEXO 3 – PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP.....	294

Cidade de Curitiba/Paraná e, ao fundo, parte da Serra do Mar/Escarpa Devoniana.



FONTE: A autora (2019)

Antes de começarmos, um pouco da história por trás da foto...

A fotografia retrata a cidade de Curitiba e foi registrada a partir da Torre Panorâmica na tarde do dia 21 de maio de 2019, ocasião do encontro de encerramento da disciplina “Tópicos especiais II: Percepção, memória e imaginação na construção do espaço”, ministrada pelo professor Marcos Alberto Torres no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Paraná.

Este encontro aconteceu há mais ou menos um ano e meio e na ocasião não imaginava que ele pudesse ser descrito nesta tese, assim, algumas passagens são mais ou menos detalhadas de acordo com a capacidade de resgate dos acontecimentos em minha memória.

Era o último dia da disciplina e faríamos uma aula de campo. Semanas antes o professor e alguns colegas entraram em contato com instituições responsáveis na tentativa de organizar os trâmites necessários para percorrermos a cidade de Curitiba com o ônibus da Linha Turismo, que passa por 26 pontos turísticos percorrendo cerca de 45km, uma vivência interessante visto que alguns alunos da disciplina não eram naturais de Curitiba.

No entanto, algumas questões burocráticas levaram a mudanças de planos e surgiu no grupo a ideia de vivenciarmos uma performance chamada “Percurso Afetivo”, estreada durante o Festival de Teatro de Curitiba em 2018 e idealizada por Cadu Cinelli, na ocasião nosso colega de turma. Assim, combinamos que faríamos esta vivência partindo da Torre Panorâmica de Curitiba e, na sequência, seguiríamos de bicicleta até o Parque Barigui.

No dia do encontro, reuni e organizei meus equipamentos como de costume – calibrei os pneus da bicicleta, peguei capacete, iluminação, luvas, cadeado, uma pequena mochila para carregar dinheiro, documentos e uma garrafa com água. Tudo pronto, pedalei até a casa dos meus pais, onde ajeitaria uma bicicleta para emprestar à uma das colegas de turma.

Bicicleta entregue, saí da casa dos meus pais em direção ao Departamento de Educação Física da UFPR, onde participaria de uma reunião do Gepec (Grupo de Estudos e Pesquisa em Lazer, Espaço e Cidade). Este trajeto começa com uma subida, mas como já são mais de 20 anos encarando-a para ir a qualquer lugar da cidade de bicicleta estou acostumada. Pego um embalinho no começo e vou ziguezagueando pela rua até terminar a subida.

A recompensa vem quando o trajeto é sentido centro da cidade. Terminada a subida, viro à direita em uma avenida e sigo cerca de 800 metros em uma descida constante. Quando não tem muito vento nem preciso pedalar, só deslizar e curtir a brisa no rosto, mantendo, sempre, atenção à dinâmica do entorno, pedestres, automóveis e sinalizações...

Sigo por esta avenida até cruzar a BR-116, não há ciclovia, mas é um trecho que já estou habituada a fazer, onde carro e bicicleta circulam razoavelmente juntos. Quando é a vez do ônibus a negociação é maior: ou ele me espera ou eu o deixo passar. No trecho da BR até a UFPR existe uma ciclovia (ou uma calçada compartilhada mesmo), que fica ao lado de um barranco e onde o pedal acontece muito perto do tráfego da BR, com cruzamentos ruins de atravessar no trecho próximo ao departamento. Neste caso, pedalo na canaleta de ônibus que segue entre as pistas desta porção urbana da BR.

O trecho onde sigo pela canaleta permaneceu muitos anos incompleto e “meio” desativado, por ali oficialmente não circulavam os ônibus, mas circulavam carros de polícia, ambulâncias e outros ciclistas, por isso era preciso ter muita atenção. Há alguns anos uma linha de ônibus começou a trafegar neste trecho, agora a atenção tem que ser redobrada.

Entre na canaleta, dei aquela embaladinha para conseguir manter o máximo de energia na subida (não íngreme, porém constante) que seguiria até próximo do viaduto, embaixo há um sinaleiro, onde aperto o botão e espero para cruzar a BR. Neste ponto é quase impossível passar em horário de pico sem a pausa do sinaleiro.

Enfim, atravessei o sinal e daí não tem jeito, sigo pedalando “tudo errado”, isto é, na contramão e pela calçada, pois se quisesse fazer realmente “o certo”, ou seja, pedalar na rua no sentido da via na ausência de uma ciclovia, teria que pedalar alguns metros a mais e passar por uma rua pouco movimentada e com histórico de assaltos, o que no meu entendimento não seria uma boa escolha. Reduzo a velocidade principalmente nesta primeira quadra, onde tem um ponto de ônibus e pessoas aguardando, depois pedalo normalmente, pois nas próximas quadras quase não circulam pedestres, só tomo mais cuidado para atravessar as ruas, pois estou vindo de uma direção geralmente não esperada pelos motoristas.

Chego ao departamento prendo minha bike nos paraciclos e vou para a reunião. Depois da reunião, subo a pé as duas ladeiras que nos levam ao RU, o Restaurante Universitário e almoço por lá com o grupo.

Estava na minha hora de rumar para a Torre Panorâmica, distante cerca de 10 km dali. Já conhecia o local, mas fazia muitos anos que não ia até lá e, até então, também nunca havia feito este trajeto de bicicleta. Visualizei pelo mapa os caminhos que poderia percorrer. Tinha em mente alguns trajetos que sabia que me conduziriam pelo menos até a região central sem precisar consultar o GPS, mas preferi colocar para acompanhar o caminho desde o início.

Ainda que pedalando alguns trechos pela rua, a maior parte do trajeto até o centro possui ciclovias e segui por elas. A partir da região do centro, começava um campo “quase

desconhecido” para mim, ao menos para alcançar este destino específico, pois eu sabia a direção para onde devia ir, mas não exatamente quais ruas precisava acessar.

Ao cruzar o centro histórico, na região chamada Largo da Ordem, pedalei trepidando pelas calçadas centenárias de paralelepípedo, observando os edifícios históricos e estranhando a tranquilidade do lugar, que para mim é marcado pelo “formigueiro” de pessoas, sejam reunidas à noite para curtir os bares locais, sejam desfrutando dos produtos de artesanato, das expressões musicais e artísticas, da gastronomia e das muitas outras possibilidades que animam o lugar durante a Feira do Largo Da Ordem, a “feirinha”, que acontece ali aos Domingos.

Antevendo uma subida, resolvo virar à direita, em uma rua pela qual já havia circulado outras vezes, mas aos Domingos, a fim de ver os produtos de artesanato da feirinha. Descubro que essa pequena quadra de rua de paralelepípedo dedicada aos pedestres era o início (ou o final, dependendo da perspectiva) da Rua Matheus Leme, a qual até então sabia transitar apenas carros.

Saindo dessa rua, avanço uma quadra e viro à esquerda, pois sabia que para lá era minha direção. Era uma via asfaltada, de mão única, mas com duas pistas, que tinha um movimento razoável de veículos naquele momento. Pedalei no bordo direito da rua, “no meu cantinho”, porque até então não tinha tido coragem de aderir ao movimento que alguns ciclistas têm feito de não ocupar o canto, mas sim o meio da pista, no caso de duas ou mais faixas, para ter mais segurança quando os motoristas vão ultrapassar. Normalmente não me sinto muito bem pedalando nas calçadas e naquele trecho elas eram bem estreitas e não comportariam um pedestre e eu juntos, então continuei pela rua.

Por mais que o fluxo de carros fosse menor quando comparado aos horários de pico, fui tentando ajustar minha pedalada, aumentando ou diminuindo a velocidade e observando a massa dos veículos que me ultrapassavam de tempos em tempos, no ritmo do abre e fecha dos sinaleiros, aí a tensão aumentava um pouquinho. Passei por uma escola e observei que o professor de Educação Física trabalhava com bambolês na quadra e as crianças corriam para todos os lados.

Depois de pedalar outra subida, cheguei numa encruzilhada. Continuava com a ideia de que tinha que seguir para a esquerda, mas, na falta de certeza, parei na calçada para consultar o GPS. A sugestão era seguir em frente por uma avenida grande, a Manoel Ribas. Como não sabia outro caminho, segui o GPS, mas desta vez não tinha coragem de enfrentar aquela rua, de caráter bastante comercial e com trânsito acentuado.

Diminuí o ritmo da pedalada e mesmo à “contragosto” segui devagarzinho pela calçada, ainda tinha tempo até o horário combinado para o encontro. Desviando de um e outro pedestre,

às vezes parava e dava a vez quando no caminho tinham algumas árvores que reduziam o espaço e dificultavam um pouquinho passar todo mundo ao mesmo tempo.

Passei em frente à uma Igreja e lembrei que ali cantei uma vez com o coral que eu participei por um tempo. Segui neste caminho até chegar à um entroncamento, onde parei mais uma vez para consultar o GPS, que indicou virar à esquerda. Pedalei mais duas quadras por uma rua grande de mão única, com duas pistas e faixas para estacionamento em ambos os lados. O movimento estava pequeno e deu para pedalar de forma tranquila por ali, só cuidando para não levar “portada” dos motoristas que eventualmente saíssem dos carros estacionados. É uma rua super arborizada e naquela hora estava toda sombreada. Como eram quase 14 horas de um dia quente e muito bonito de sol, deu para sentir a diferença de temperatura e refrescar um pouco (até demais!). Gosto muito da arborização da cidade, da sombra, do frescor que as árvores proporcionam e da vida que abrigam, pensando ao mesmo tempo no trabalho de podar, juntar folhas, galhos e os estragos que às vezes acontecem em dias de temporal.

Enfim, virei à direita e encarando uma subidinha leve, mas constante, cheguei ao destino, a Torre Panorâmica. Aos poucos o pessoal da turma foi chegando, alguns de carro carregando as bicicletas, outros pedalando mesmo. Esperamos todos chegarem e iniciamos nosso encontro visitando a Torre Panorâmica, uma torre de telefonia com mais de 100 m de altura, localizada no bairro Mercês. É também conhecida como Torre da Telepar, nome recebido originalmente na sua inauguração em 1991 e que permanece enraizado na memória de muitos curitibanos.

A Torre de suporte à telefonia celular se tornou também um observatório aberto à visitação. Logo na entrada está o Museu do Telefone, com exemplares antigos ilustrando a evolução da telefonia. Não o visitamos, acho que estava fechado para manutenção. Subindo, já no mirante, o mural de concreto em formato cilíndrico elaborado pelo artista curitibano Poty Lazzaroto mostra traços da trajetória histórica de Curitiba, remetendo desde sua fundação até elementos de uma história mais recente, retratando também a evolução do telefone e das comunicações.

Do mirante temos uma visão admirável em 360°, é possível observar vários bairros, pontos de referência e monumentos da cidade. Quando as condições climáticas permitem dificilmente passam despercebidas as exuberantes formações naturais da Serra do Mar. Neste dia fomos agraciados pelo clima agradável e céu aberto, nos proporcionando uma vista límpida da cidade (poderíamos até dizer que tivemos muita sorte para os padrões curitibanos).

Se destacaram naquela paisagem o Museu Oscar Niemayer (popularmente conhecido como MON ou Museu do Olho), o Parque Barigui e várias grandes Igrejas. Como estava um

dia quente, não pude deixar de notar como algumas casas, ao menos as do entorno, possuíam piscinas!

A partir dessa experiência pudemos observar a cidade em sua amplitude com muita nitidez, visualizando-a em seu conjunto e conseguindo identificar de forma concreta a lógica de zoneamento que balizou o planejamento e estruturação urbana de Curitiba, os edifícios arranha-céu acompanhando os eixos estruturais, a distribuição das áreas verdes e a arborização em geral, sendo possível compreender melhor como a cidade foi e continua sendo construída.

Como havíamos combinado previamente que todos levariam bicicletas neste encontro, dessa forma, após visitarmos a Torre Panorâmica, descemos, pegamos nossas bikes e seguimos pedalando rumo ao Parque Barigui, um percurso de cerca de 7 km ida e volta, contando a distância percorrida também dentro do próprio parque.

Em um ritmo bem tranquilo e seguindo a bicicleta do Cadu, equipada com caixa de som e microfone, percorremos pedalando algumas ruas da cidade, dentro da proposta da performance “Percurso Afetivo”, isto é, observando pessoas, percebendo espaços, buscando identificar algumas características e imaginando quais seriam as histórias por trás de pessoas e situações do caminho, reflexões embaladas ora pela fala criativa do Cadu, ora pelas músicas que ele colocava para tocar. Ainda que (in)diretamente, sentimos também as facilidades e os desafios em se deslocar de bicicleta pela cidade.

Nas ruas mais movimentadas pedalávamos em fila no bordo direito da pista, sentíamos a proximidade com os carros e, felizmente, aqueles que passaram por nós mantinham, sempre que podiam, uma distância segura dos nossos corpos em bicicleta. Recebíamos alguns olhares de estranhamento de pedestres que caminhavam nas calçadas e de pessoas de dentro dos carros que nos ultrapassavam.

Ao percorrer as ruas de bairro com menor movimento, sentíamos uma liberdade maior e conseguíamos pedalar lado a lado, conversando entre nós e escutando as narrações do Cadu. No grupo, era possível perceber os diferentes níveis de intimidade e prática com a bicicleta pela destreza que alguns colegas demonstravam em pedalar, segurar o guidão com uma mão só e tirar fotos ao mesmo tempo (atitude que não faz parte do meu repertório de habilidades com a bicicleta, por exemplo), assim como as diferentes capacidades físicas individuais quando nos deparávamos com subidas no caminho.

Percebemos que os diferentes lugares que percorríamos nos traziam sensações, situações e possibilidades de imaginação igualmente distintas. Em nosso trajeto passamos por uma rua que formava como se fosse um vale e nela pudemos observar o que pareciam ser pequenos

“esquilos” que bem ligeiros se transportavam de uma árvore à outra atravessando e se equilibrando sobre os fios da rede elétrica.

Nossa chegada ao Parque Barigui, podemos dizer, causou certo impacto: cerca de 11 pessoas chegando juntas de bicicleta no meio da tarde de terça-feira no parque, guiadas por um ciclista com uma caixa de som falando ao microfone não apenas sobre o parque e as sensações proporcionadas por aquele ambiente, como também tecendo comentários sobre os demais frequentadores do próprio parque, formulando hipóteses para suas atitudes e expressões, imaginando o que eles mesmos estariam pensando naquele momento.

Percebemos a diversidade do espaço público ao notarmos como pessoas diferentes estavam naquela tarde ocupando o mesmo espaço, com atitudes, práticas e possivelmente objetivos variados. As reações das pessoas ao cruzarem com nosso grupo eram as mais diversas, algumas crianças pareciam curiosas, outras corriam se esconder atrás dos adultos que as acompanhavam, alguns adultos abriam um sorriso, outros fingiam que não era com eles, outros tinham uma expressão de interrogação, pareciam se perguntar o que estaria acontecendo.

A experiência que vivemos neste dia foi peculiar, um exercício imaginativo muito interessante. Começamos aquela tarde olhando a cidade do alto, na imensidão das suas formas para, na sequência, ter a possibilidade de observar, agora de outro ângulo, a cidade viva na presença de seus cidadãos, mesmo que por um breve momento.

Depois de dar uma volta no parque fizemos uma pausa em um gramado perto do lago, refletimos um pouco sobre a experiência, descansamos também, e devido ao adiantado da hora retornamos mais rapidamente à Torre onde algumas pessoas do grupo haviam deixado seus carros.

Encerramos aquela tarde saboreando um bom pastel acompanhado de caldo de cana em um pequeno estabelecimento situado próximo à Torre. Além de concluir uma etapa acadêmica e confraternizar entre colegas, renovei as energias para encarar a pedalada que ainda tinha pela frente para voltar para casa.

1 INTRODUÇÃO²

Escapando às totalizações imaginárias do olhar, existe uma estranheza do cotidiano que não vem à superfície, ou cuja superfície é somente um limite avançado, um limite que se destaca sobre o visível. Neste conjunto, eu gostaria de detectar práticas estranhas ao espaço “geométrico” ou “geográfico” das construções visuais, panópticas ou teóricas. Essas práticas do espaço remetem a uma forma específica de “operações” (“maneiras de fazer”), a “uma outra espacialidade” (uma experiência “antropológica”, poética e mítica do espaço) e a uma mobilidade *opaca e cega* da cidade habitada. Uma cidade transumante, ou metafórica, insinua-se assim no texto claro da cidade planejada e visível (CERTEAU, 2014, p.159, *itálico no original*)³.

Na imagem de Curitiba/Paraná registrada do alto da Torre Panorâmica, observamos prédios, casas, ruas, monumentos e, ao fundo, nos interstícios dos espaços edificados, indícios de natureza. Do horizonte contemplamos uma cidade com formas objetivamente definidas e aparentemente estáticas. Por um lado, o olhar distanciado da cidade permite vê-la em sua aglomeração, identificar suas paisagens, revelar seus fluxos e ritmos coletivos, densidades, trajetos, formas espaciais mais abrangentes (URIARTE, 2013). Por outro lado, quando observada tão somente de longe, e de maneira ideologizada, esta cidade-panorama tende a tornar-se um simulacro teórico (CERTEAU, 2014) e, embora as externalidades, instituições, tecnocracias globalizantes exerçam, em determinada medida, força estruturante na definição do conjunto urbano, sua racionalização desmedida acarreta a “mitificação nos discursos estratégicos” (CERTEAU, 2014).

Para Certeau (2014), onde os olhares totalizantes da cidade não alcançam é que se encontram embrenhados os “praticantes ordinários da cidade” ou ainda, nas palavras de Agier (2011) os cidadãos que formam sua “matéria viva” - os quais, todavia, permanecem ocultos, desconhecidos, sendo necessário “[...] voltar-se para a ‘proliferação disseminada’ de criações anônimas e ‘perceíveis’ que irrompem com vivacidade e não se capitalizam” (GIARD, 2014, p.13).

² Nota de tradução: alguns textos utilizados como suporte às reflexões desta tese foram escritos na língua inglesa, portanto, consideramos necessário indicar como traduzimos algumas palavras-chave. A palavra *ride* pode significar “passeio, viagem, carona, trajeto, montar, cavalgar”, porém, foi traduzida como “pedalada” quando associada ao uso da bicicleta. Para o termo *cycling* utilizamos na maioria das vezes as expressões “pedalar” ou “andar de bicicleta”, consideradas expressões mais abrangentes para designar a prática (“ciclismo” é a tradução literal na língua portuguesa). A palavra *embodied* foi aqui traduzida como “corporizada”, mas dentre suas significações também se encontram “incorporada, corporificada, personificada, encarnada”.

³ As ideias, conceitos e reflexões elaboradas por Michel de Certeau, especialmente nas obras “A Invenção do cotidiano: artes de fazer” e “Cultura no Plural”, constituem parte do arcabouço teórico utilizado para sustentar as problematizações desta tese. Compreendemos, no entanto, que as ideias do autor foram formuladas em um contexto específico (europeu, especificamente francês) e em um período histórico caracteristicamente eferescente (principalmente entre as décadas de 60 e 70). Mesmo assim, resguardando tais nuances, consideramos suas perspectivas ainda muito pertinentes e relevantes para discutir questões da contemporaneidade.

Nesta direção, é preciso colocar em evidência não apenas a cidade como também seus praticantes, analisando-os de perto, em atos, movimentos, dinâmicas, maneiras de fazer e criações singulares e coletivas, isto é, deslocar um pouco a atenção da cidade para direcioná-la aos cidadãos e suas práticas cotidianas, ou seja, apreender *in situ* seus elementos caracterizantes e que metaforizam a ordem dominante (AGIER, 2011; CERTEAU, 2014). Tal posicionamento, entretanto, não implica na eliminação da cidade, pelo contrário, busca entendê-la a partir das relações, situações e interações de seus habitantes entre si e em relação ao próprio espaço urbano.

[...] mais do que um mero cenário onde transcorre a ação social, é o resultado das práticas, intervenções e modificações impostas pelos mais diferentes atores (poder público, corporações privadas, associações, grupos de pressão, moradores, visitantes, equipamentos, rede viária, mobiliário urbano, eventos, etc.) em sua complexa rede de interações, trocas e conflitos (MAGNANI, 2009, p. 132).

Ainda que as práticas cotidianas sejam limitadas ao tempo/espaço da sua performance, a vida concreta urbana depende de uma série de interações microscópicas para acontecer (JENSEN, 2013), por isso, ressaltamos as possibilidades de transcendência e relevância dos acontecimentos da escala microsocial e interacional nos processos de compreensão da sociedade, pois é esta observação “que deve permitir identificar os constrangimentos reais da ordem social mais vasta” (AGIER, 2011, p.73).

Consideramos essencial, portanto, descortinar elementos chave do “concreto vivido” negligenciados ou encarados como menos significativos por residirem justamente no âmbito das experiências dos sujeitos, elementos que podem não estar sendo necessariamente apreendidos pelos enfoques paradigmáticos ou pragmáticos “de fora e de longe”, ou seja, a partir de olhares que isolam os indivíduos, os diferentes atores sociais, representando-os de maneira fragmentada ou lhes conferindo pouca relevância (MAGNANI, 2002).

Certeau (2014) afirma que as questões relativas ao sujeito têm uma pertinência política dada a atomização do tecido social, mas ressalta que interrogar os modos/esquemas de operação dos usuários e exumar seus modelos de ação característicos, examinando suas práticas, não implica um regresso aos indivíduos, visto que “[...] cada individualidade é o lugar onde atua uma pluralidade incoerente (e muitas vezes contraditória) de suas determinações relacionais” (p.37-38), ou seja, as experiências singulares dos sujeitos guardam pistas que podem refletir panoramas societários ampliados.

Desta forma, tal como propõe Agier (2011, p.173),

Procuramos tornar visível – tanto quanto o universo mineral e literalmente petrificado das cidades (os edifícios, monumentos, vias para automóveis etc.) – uma realidade mais poderosa porque transformadora: as formas de iniciativa social, os desvios de sentido, as tomadas de palavra, das quais o espaço da cidade é, às vezes, o quadro.

Em meio a um repertório imensurável e diversificado de práticas que fazem parte da vida cotidiana dos cidadãos, consideramos necessário tornar legíveis as operações/maneiras de fazer cotidianas dos praticantes ordinários que se deslocam de bicicleta na cidade e, em específico, quando a experienciam no contexto de experiências de lazer.

Culturalmente normalizada em alguns países ou ainda subjugada como experiência minoritária em outros, andar de bicicleta é uma prática universalmente reconhecida, manifesta de diferentes maneiras e proporções conforme os contextos histórico-culturais-sociais-econômicos-políticos-educacionais nos quais acontece, considerando também os diferentes artefatos utilizados, estruturas mobilizadas, os tempos e os lugares em que ocorre, estando intimamente relacionada às experiências individuais e coletivas.

Onipresente nas sociedades, a bicicleta é aqui considerada não enquanto artefato unitário ou monolítico, mas heterogêneo, multidimensional e contextual (VIVANCO, 2013). Vale notar que a bicicleta enquanto objeto ou instrumento tecnológico em si mesmo acaba não cumprindo efetivamente nenhuma função. Ela se torna o que as pessoas, seus usuários, fazem dela. Assim, quando nos referirmos à “bicicleta” no decorrer do texto será a partir deste entendimento, de que ela é um objeto em potencial, porque construída, definida por e dependente das ações/representações humanas que nela e a partir dela incidem (embora a ela sejam atribuídos muitos significados e sua imagem enquanto objeto pode estar associada ou ser utilizada para vários fins – comerciais, ambientais, ativistas, entre outros).

Capaz de atender simultaneamente a interesses diversificados, algumas credenciais comumente atribuídas ao uso da bicicleta foram historicamente construídas, estão amplamente consolidadas e parecem legítimas: sustentável, saudável, econômica, prática, acessível, emancipatória, política, cultural, lúdica, dentre outros predicados. Características cada vez mais evidentes, o interesse pela bicicleta vem ressurgindo principalmente como um dos recursos potencialmente efetivos para minimizar alguns problemas urbanos contemporâneos, tais como a imobilidade gerada pelos congestionamentos de automóveis, o uso excessivo dos combustíveis fósseis, a poluição, o crescimento de hábitos de tendência sedentária e suas consequências para a saúde das pessoas.

Endossando todas estas premissas, é pertinente sublinhar que a bicicleta não é a panaceia para resolução de todos os problemas urbanos, mas corroboramos com Trigueiro (2016) que é

preciso em algum momento passar por ela, ou seja, o uso da bicicleta precisa ser cada vez mais incentivado pela pluralidade de possibilidades e benefícios proporcionados pela prática. Assim, tendo em vista os vários desafios a serem enfrentados atualmente “[...] parece um passo óbvio priorizar o tráfego de bicicletas. Precisamos de boas cidades para pedalar e existem muitas grandes cidades onde melhorar a sua circulação seria simples e barato” (GEHL, 2015, p.183).

Para além destas múltiplas e reconhecidas potencialidades, destacamos que pedalar também é decisivamente uma prática corporizada, sensorialmente aberta ao meio ambiente, tecnologicamente orientada e compreendida enquanto catalisador para “desadormecer” ou avivar os sentidos, experienciada em contextos que oferecem alternativas modais que igualmente carregam diferentes significados culturais (ALDRED, 2010; SPINNEY, 2007; JUNGnickel, ALDRED, 2014).

Mello e Silva (2014) argumentam que as experiências aumentadas de velocidade e a intensificação da sensação de mobilidade proporcionada pelos automóveis (pela “redução” das distâncias), afetam as percepções de realidade e afirmam que o uso da bicicleta pode possibilitar uma retomada e reaproximação com o espaço público. Ao não permanecer de tal maneira delimitada pela estrutura dos veículos motorizados, a pessoa em bicicleta pode, dentro das suas possibilidades, percorrer distâncias relativamente grandes e ainda manter certa intimidade com o entorno (ZÜGE JUNIOR, 2014; JONES, 2005).

Constituindo-se também enquanto instrumento comunicativo que revela identidades, proporciona satisfação e mobiliza a criticidade, a bicicleta pode promover mudanças nos costumes individuais, na sociabilidade, na vida comunitária e na democratização do espaço (FURNESS, 2005; RAQUEL, 2014). Além disso, Vivanco (2013, p.95, tradução e grifo nossos) aponta que

[...] **os processos de uso da bicicleta no contexto urbano são construídos**, isto é, ativamente criados, não apenas por decisões importantes de atores e instituições políticas e econômicas que impactam a forma e a estrutura de um sistema de mobilidade urbana, mas **também pelas decisões cotidianas bastante mundanas e os significados compartilhados por aqueles envolvidos em de fato circular pelas ruas**. Essas atividades e significados têm como pano de fundo um cenário em que a demanda por mobilidade, bem como a reconfiguração de espaços urbanos que acomodam e moldam essa demanda, estão intimamente ligadas a padrões particulares da história urbana e dos ambientes construídos, com impactos abrangentes nas relações sociais das pessoas e nos padrões da vida cotidiana.

Nessa direção, análises feitas a nível da cultura e do cotidiano também ajudam a compreender os diversos processos que atuam no espaço, especialmente quando se pretende

entender de que forma as práticas urbanas – dentre elas as vividas no tempo/espço de lazer - encontram meios de escapar ao que é e está imposto (RECHIA, 2003).

Hoje é difícil conceber uma sociedade completamente isenta de veículos motorizados, os quais constituem fato integrante da vida cotidiana, tornando-se até mesmo indispensáveis em algumas situações⁴. A velocidade proporcionada, a possibilidade de ampliação das distâncias percorridas, o transporte ágil de bens, a comodidade, o conforto, a relativa segurança em lugares de risco, a conveniência e mesmo questões representativas, simbólicas e de status associadas ao seu uso são aspectos persuasivos que favorecem a escolha pelo transporte motorizado, especialmente privado, nos deslocamentos cotidianos, somando ainda a influência das políticas e iniciativas públicas e privadas, os incentivos fiscais e a estrutura urbana que induzem e facilitam a aquisição, manutenção e o uso de automóveis.

Os “deslocamentos capsulares”, como reconhecem te Brömmelstroet et al (2017), possibilitam explorar grandes áreas - as quais o acesso seria dificultado de outras formas –, estender o alcance da rede social dos condutores e passageiros ou ainda aprimorar ou mobilizar outros sentidos, tais como o da aceleração⁵. Ao mesmo tempo, os autores enfatizam que estas formas de estar em movimento proporcionam interações sócio espaciais limitadas durante o trajeto, além de um “potencial de exposição à diversidade” relativamente baixo, ou seja, não necessariamente contribuem para a exposição ao ambiente espacial e social através do qual nos deslocamos e interagimos, impactando na constituição do capital social (TE BRÖMMELSTROET et al, 2017).

Neste sentido, também destacam a potencialidade do uso da bicicleta, pois

Pedalar permite ao usuário explorar seus arredores espaciais e oferece oportunidades constantes de interação espontânea com outros usuários e o ambiente circundante. Vivanco observa que o híbrido distintivo entre humano e bicicleta permite e requer “certas coisas do corpo das pessoas e as abre a certos tipos de interações com seus ambientes” (Vivanco, 2013, p. 12). Ciclistas continuamente, (in)conscientemente negociam com os outros e com seus arredores para evitar colisões ou mediar os fluxos de tráfego (ver Jensen, 2010). Ao fazer isso, eles interagem com um grande número de outros usuários da rua e objetos no espaço físico. Os ciclistas também têm um alto grau de liberdade para atravessar e interagir com o ambiente ao redor, dada a

⁴ Embora a pandemia da COVID-19, ocorrida no fim de 2019 e acentuada em 2020, por exemplo, tenha criado e ampliado algumas janelas de oportunidades para reflexões, questionamentos e revisões no que concerne a organização do espaço urbano em torno dos automóveis e evidenciado como parte significativa vem sendo destinada à mobilidade motorizada. A necessidade latente do distanciamento social para evitar o contágio pelo coronavírus abriu alguns caminhos para a potencialização de outras formas de deslocamento, especialmente a pé e por bicicleta, em várias cidades do mundo.

⁵ Jensen (2013) propõe que tais dispositivos sejam tomados não como formas de mobilidade que não geram sensações, como muitos argumentam, mas como filtros que acentuam e promovem outras combinações de sentidos ao invés de inibir sensações, ou seja, que os “deslocamentos capsulares” modificam, substituem e geram diferentes registros corporais.

infraestrutura, as leis de trânsito e a aceitação cultural (TE BRÖMMELSTROET et al, 2017, p.07-08)⁶.

Na esteira destas análises, chamamos atenção para o papel indubitável do corpo na relação estabelecida entre o sujeito em deslocamento de bicicleta, a cidade, seus espaços e as outras pessoas e destacamos a inspiração fenomenológica que baliza essa pesquisa, reconhecendo que esta é uma abordagem dentre várias outras possíveis e que não desconsidera as questões materiais e sociais que incidem nestas relações.

De acordo com Serpa (2019, p.9)

Mais que um método, uma doutrina ou uma filosofia, a Fenomenologia permite o retorno às experiências e práticas espaciais primeiras, sobre as quais construímos nossas referências de mundo e lugar. Essas referências se constroem através da elaboração científica, com a criação de representações conceituais (paisagem, região, território, entre outras), mas também na vida cotidiana, muitas vezes sem vestígio de elaboração conceitual ou mesmo de conscientização.

As formas de expressão e comunicação com o mundo acontecem por meio do corpo, o qual é a realização da existência, permitindo que se compreendam os fenômenos de modo organizado e espontâneo (MERLEAU-PONTY, 2018; SURDI, KUNZ, 2009). Na visão de Merleau-Ponty (2018, p. 317) é o corpo que dá sentido aos objetos naturais e culturais, ou seja, “[...] utiliza suas próprias partes como simbólica geral do mundo, e através do qual, por conseguinte, podemos ‘frequentar’ este mundo, ‘compreendê-lo’ e encontrar uma significação para ele”. É pelo corpo como sujeito da percepção que estabelecemos o vínculo primordial com o mundo, pois este corpo não apenas *está*, mas *é* no espaço (MERLEAU-PONTY, 2018).

Caminha (2019), refletindo as premissas de Merleau-Ponty, aponta que as existências perceptivas são originárias do ser corporal, tornando-se possíveis pelo engajamento dinâmico e participação do corpo vivido nas paisagens do mundo percebido. Segundo Caminha (2019), a motricidade do corpo permite galgar o espaço, uma vez que o vivente existe no modo da exploração do mundo e que as formas são configuradas a partir das relações intercorpóreas, sejam com outras pessoas ou coisas.

É possível pressupor, portanto, que quanto mais corporal for o *ser* na cidade, maior poderia ser seu potencial para perceber, interagir, experimentar, refletir, compreender e

⁶ Referências indicadas na citação: VIVANCO, Luis Antonio. **Reconsidering the bicycle**: An anthropological perspective on a new (old) thing. New York, NY: Routledge, 2013 / JENSEN, Ole B. Negotiation in motion: Unpacking a geography of mobility. **Space and Culture**, 13, no. 4, 2010, p. 389–402. DOI:10.1177/1206331210374149.

questionar, de maneira consciente ou inconsciente, não apenas as formas urbanas e suas configurações, mas também suas maneiras de uso e as relações nelas estabelecidas.

Neste sentido, ao retomarmos que são inúmeras as possibilidades de uso da bicicleta em diferentes tempos e espaços sociais, destacamos em especial neste estudo aquelas que ocorrem no tempo de lazer⁷. Rechia et al (2016) apontam que a bicicleta, mesmo assumindo diferentes sentidos e significados no transcorrer do tempo - por influência também da cultura em que está inserida -, esteve sempre relacionada a uma possibilidade de prática corporal no tempo/espaço de lazer. Deste modo, consideramos as experiências de lazer como momentos privilegiados na organização da vida social que permitem aos indivíduos se engajarem em atividades que podem implicar, dentre outras possibilidades, no desenvolvimento dessa disponibilidade corporal, de modo potencializado ou limitado pelas suas condições de existência.

As experiências de lazer influenciam de maneira singular as formas de ser, estar, (re)interpretar ou (re)produzir o mundo. Além disso, a crítica sobre a vida diária, parte integrante do próprio cotidiano e realizada espontaneamente à maneira do sujeito, pode ser alcançada no interior e por meio das atividades de lazer, e é a partir desta inserção crítica que o sujeito se percebe (re)fazedor do seu próprio mundo (LEFEBVRE, 1991; MASCARENHAS, 2004).

Assim, entendemos que o lazer engendra nossa existência, possibilitando moldar e construir nossas compreensões de mundo, ademais, seu potencial para a mediação cultural contribui para que se constitua uma dimensão da vida humana que não pode ser considerada residual ou supérflua (GOMES et al, 2019; MAGNANI, 2015). Também corroboramos com Rechia (2017, p.4) quando afirma que o lazer é

[...] uma dimensão da vida e, portanto, um fenômeno sociocultural, amplo e complexo, historicamente mutável, central para a análise da sociedade, o qual envolve questões identitárias, políticas, de sociabilidade e desenvolvimento dos sujeitos, numa perspectiva orgânica e processual, o que implica a análise de três polos distintos, porém complementares – espaço, tempo e ludicidade –, potencializados nos ambientes públicos urbanos.

Por caracterizar-se como um fenômeno sociocultural, as experiências no âmbito do lazer podem contribuir para a manutenção da ordem social vigente e/ou promover o desenvolvimento

⁷ Em muitos contextos, o movimento majoritário de uso da bicicleta está relacionado ao seu uso como meio de transporte, especialmente pelas camadas mais empobrecidas da população, enquanto forma viável e econômica para garantir os deslocamentos urbanos ou mesmo o sustento familiar. A pesquisa Perfil do Ciclista apontou que 75,8% das pessoas que se deslocam de bicicleta no Brasil tem como principal destino o trabalho e o segundo principal está relacionado às experiências de lazer (61,9%) (PERFIL DO CICLISTA, 2018), considerando que uma pessoa pode utilizar a bicicleta para mais de uma finalidade.

e vivência de novos valores que contribuam para mudanças de ordem moral e cultural na sociedade (MARCELLINO, 1987). O fenômeno do lazer, portanto, manifesta-se de forma bivalente por ser constituído de determinações e possibilidades, isto é, este tempo/espço pode ser vivido tanto para o desenvolvimento e produção de novos padrões culturais e comportamentais, quanto para a reprodução ou reforço de injustiças, valores e padrões já estabelecidos na sociedade, paradigmas e ideologias blindadas às análises críticas. No entanto, acreditamos que o tempo/espço de lazer favorece a promoção de tais rupturas e modificações, pois a partir das experiências vivenciadas e de uma atitude crítica, o sujeito pode encontrar-se mais disponível para refletir seu cotidiano.

Tomado como um fenômeno passível de múltiplas interpretações e formas sociais, o que parece ser consenso é o reconhecimento do lazer, em certa medida, pelas diversas culturas e sociedades, sendo, portanto, também um fenômeno global - ainda que não necessariamente garantido ou legitimado por estas mesmas sociedades (HENDERSON, SIVAN, 2018).

No Brasil o lazer é assinalado como direito social, alinhado e igualado aos outros direitos básicos como a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, destacados pelo artigo 6º da Constituição Federal de 1988 (assim como em documentos de outras instâncias organizacionais globais).

Ainda que muitas barreiras impeçam sua efetiva materialização nos diferentes contextos ou que seja por vezes subjugado pelos demais direitos, o lazer precisa ser refletido e problematizado. Portanto, compreendemos e analisamos as experiências de lazer a partir do olhar sociocultural (STIGGER, 2007), encarando o lazer como dimensão importante e necessária da vida humana situada no âmbito da cultura.

Com base nas pontuações realizadas até aqui, questionamos: **quais as possíveis interfaces entre as maneiras de fazer⁸ de usuários de bicicleta de Curitiba/PR, o espaço urbano e as experiências de lazer?**

Tendo em vista que o ser humano e suas práticas são plurais e inacabadas, que as palavras aqui escritas e interpretadas não serão as últimas sobre o assunto e compartilhando da visão de Ingold (2002) que os “fins” ou “objetivos” são apenas marcos de uma jornada, esta

⁸ Compreendidas a partir da perspectiva de Certeau (2014, p. 40-41): “[...] que procedimentos populares (também ‘minúsculos’ e cotidianos) jogam com os mecanismos da disciplina e não se conformam com ela a não ser para alterá-los; enfim, que ‘maneiras de fazer’ formam a contrapartida, do lado dos consumidores (ou ‘dominados?’), dos processos mudos que organizam a ordenação sociopolítica. Essas ‘maneiras de fazer’ constituem as mil práticas pelas quais usuários se reapropriam do espaço organizado pela técnica de produção sociocultural.”

tese tem por **objetivo geral analisar como as maneiras de fazer relacionadas à prática de andar de bicicleta em Curitiba/PR articulam-se ao espaço urbano e às experiências de lazer**. Este objetivo amplo, por sua vez, desdobra-se nos seguintes objetivos específicos:

- (1) Mapear percursos realizados por usuários de bicicleta na cidade de Curitiba/PR no contexto de experiências de lazer;
- (2) Caracterizar maneiras de fazer desses usuários, relacionadas à prática de andar de bicicleta em Curitiba/PR;
- (3) Analisar as percepções corporais na interface entre o objeto (bicicleta), o sujeito (ciclista), o espaço (cidade) e o tempo (lazer);
- (4) Investigar as perspectivas de usuários de bicicleta sobre pedalar em Curitiba/PR.

Sugerimos que os diferentes procedimentos, isto é, as maneiras de fazer dos usuários de bicicleta no ato de pedalar e as interações de diversas naturezas decorrentes desta prática oferecem uma capacidade ímpar de engajar sujeito e cidade. O protagonismo corporal e a mobilização acurada dos sentidos pela exposição concreta do corpo que pedala ao ambiente, mesmo transpassadas por tensões e hostilidades, oportunizam desenvolver uma relação perceptiva plurivalente do sujeito consigo, com as outras pessoas, objetos, espaços e dinâmicas do meio urbano, influenciando a maneira e a intensidade com as quais tais vínculos podem ser constituídos, experiências estas que podem ser vividas com mais liberdade no tempo/espaço do lazer.

Na tentativa de melhor compreender estas nuances é que Cox (2019) aponta para a necessidade do desenvolvimento de uma “sociologia da velomobilidade”, que vá da mensuração dos comportamentos existentes em direção à um maior envolvimento com as experiências vividas e a criação de significado produzidas pelos ciclistas em suas práticas cotidianas, articulando usuário, bicicleta e espaço às relações sistêmicas da sociedade, economia, política e história nas quais estão inscritos. Isto é, compreendendo que a performance do pedalar não é simplesmente, nas palavras do autor, o “girar dos pedais e mover-se”, mas observando como esta ação pode criar significados, enredando os conhecimentos discursivos trazidos pelo usuário da bicicleta (COX, 2019), tendo, entretanto, a clareza de que “nenhum estudo pode nos falar sobre ‘andar de bicicleta’ por si só, mas apenas sobre performances particulares em espaços e tempos selecionados” (COX, 2019, p.41, tradução nossa).

Partindo de uma abordagem qualitativa, a pesquisa foi realizada com 17 pessoas que percorreram, narraram e registraram por GPS um trajeto realizado de bicicleta na cidade no

contexto de uma experiência de lazer, respondendo também a perguntas em uma entrevista semi-estruturada. É pertinente salientar que este trabalho foi realizado com determinados atores sociais, os quais apresentam agências específicas em relação à prática de pedalar na cidade de Curitiba e que os trajetos percorridos e o contexto em que foram registrados correspondem às realidades vivenciadas e encontradas nas experiências destes participantes, as quais podem não refletir as maneiras de fazer com a bicicleta em todas as regiões da cidade, uma vez que diferentes atores sociais leem e experienciam a cidade e seus espaços de diferentes maneiras. Ainda assim, a partir das análises realizadas, encontramos padrões de movimentos os quais não necessariamente refletem a totalidade de experiências com a bicicleta na cidade de Curitiba, porém revelam muitas pistas para sua compreensão.

Assim, dadas as determinações próprias desta pesquisa, não visamos, portanto, enquadrar as práticas em moldes generalizáveis ou gerar dados estatisticamente representativos, mas pretendemos identificar categorias comuns e elementos mínimos estruturantes que possam explicar, em certa medida, seu conjunto (GIARD, 2014; MAGNANI, 2009).

Reconhecemos, portanto, que as análises aqui desenvolvidas são localizadas e produzem um discurso particularizado:

[...] é preciso reconhecer a todo resultado científico o valor de um produto que, tal como aquele que sai da usina, é relativo a *instituições*, a postulados e procedimentos. Muito ao contrário de enunciar verdades, ele insere-se, portanto, em um funcionamento dentre outros. Ele remete a um lugar particular e a suas determinações próprias (CERTEAU, 2012, p. 224, *italico no original*).

Diante das múltiplas potencialidades que o uso da bicicleta na cidade pode mobilizar, enfatizamos aquelas relacionadas às maneiras de pedalar, às construções identitárias, ao imaginário social, a corporeidade dos indivíduos em articulação com as percepções de cidade, perspectivas ainda pouco exploradas no âmbito das investigações sobre o pedalar em diversas áreas do conhecimento, especialmente na Educação Física.

Tradicionalmente, o pedalar está associado à perspectiva da mobilidade enquanto tema de investigação de áreas como Planejamento de Transportes, Engenharias, Economia, Arquitetura e Urbanismo, cujas produções corroboram ou rompem com os paradigmas que as regem. Para Cresswell (2010, p.19, tradução nossa), os pesquisadores do transporte deixaram lacunas ao abordar o tema,

[...] não foram tão bons em nos falar sobre as representações e os significados da mobilidade, tanto no nível individual quanto no nível social. Nem nos disseram como a mobilidade é realmente incorporada e praticada. Os corpos reais em movimento

nunca estiveram no topo da agenda nos estudos de transporte. Entender a mobilidade holisticamente significa prestar atenção a todos esses três aspectos⁹.

Com relação ao papel exercido pelo campo das Ciências Sociais nos estudos sobre a mobilidade, Sheller e Urry (2006) afirmam que de modo geral a área também não se debruçava ou mesmo banalizava as investigações a respeito do movimento sistemático de bens, informações, imagens, comunicações e pessoas nas suas diversas finalidades. O reconhecimento pelas Ciências Sociais de que as questões de poder, identidade e corporização também envolvem a mobilidade e o movimento, transcendendo a dicotomia até então existente entre pesquisa de transporte e pesquisa social, foi denominada por Sheller e Urry (2006) como a “virada da mobilidade” (*mobilities turn*)¹⁰.

O que vale destacar é que a mobilidade vem sendo cada vez mais compreendida também no âmbito das Ciências Sociais e, de maneira geral, enquanto um fenômeno complexo, ou seja, para além do entendimento que o deslocamento de um ponto A ao B é esvaziado de sentido.

Estudos provenientes de diversos campos do conhecimento evidenciam a perspectiva interdisciplinar da temática e muitas são as formas e métodos possíveis para abordar o tema. Para Aldred e Jungnickel (2012, p.524, tradução nossa), os “lugares móveis” e a maneira como são experienciados em diferentes situações sociais constituem um campo de investigação empírica ainda pouco explorado.

A literatura sobre mobilidade critica a “falta de sentido” percebida associada ao transporte e defende a importância sociológica dos “lugares móveis”. Argumenta que o movimento é um princípio estruturante das sociedades contemporâneas que pode gerar experiências culturalmente ricas de lugar (e.g. Fincham et al., 2010; Laurier et al., 2008; Urry, 2007)¹¹.

⁹ Cresswell (2010, p.22, tradução nossa) procura desenvolver uma abordagem da mobilidade humana que considere “o fato do movimento, os significados representados ligados ao movimento e a prática experiente do movimento” e, para ele, estas facetas auxiliam no delineamento da chamada “política da mobilidade”, considerada essencial uma vez que a mobilidade e sua distribuição diferencial são um dos principais recursos da vida do século XXI. O autor esclarece sua compreensão dos termos política e mobilidade: “Por política, quero dizer relações sociais que envolvem a produção e distribuição de poder. Por uma política de mobilidade, quero dizer as maneiras pelas quais as mobilidades são produtivas de tais relações sociais e produzidas por elas. [...] Mobilidade é um recurso acessado de maneira diferenciada. A velocidade de uma pessoa é a lentidão de outra pessoa. Alguns se movem de tal maneira que outras permanecem estáticas no lugar. [...] Velocidades, lentidão e imobilizações estão todas relacionadas de maneiras completamente infundidas de poder e sua distribuição. Essa política de mobilidade é enriquecida se pensarmos em mobilidade em termos de movimento, material, representação e prática” (CRESSWELL, 2010, p.21, tradução nossa).

¹⁰ Para Sheller e Urry (2006), o envolvimento crescente das Ciências Sociais nos estudos sobre a mobilidade relacionada à experiência social vem gerando o “paradigma das novas mobilidades” (*new mobilities paradigm*). Sobre este assunto consultar Sheller, Urry (2006); Cresswell (2010).

¹¹ Referências indicadas na citação: FINCHAM, B, MCGUINNESS, M.; MURRAY, L. (eds). **Mobile Methodologies**. Palgrave Macmillan: Basingstoke, 2010; LAURIER, E., LORIMER H., BROWN B. et al. *Driving*

Refletindo especificamente a mobilidade por bicicleta, em todos os lugares, mas sobretudo nas cidades, Spinney (2009) afirma que as pesquisas neste âmbito tendem a abranger os aspectos mais tangíveis da prática, sob a égide do transporte compreendido enquanto um processo de caráter racional e instrumental, em que os elementos custo, tempo e qualidade da infraestrutura são as principais determinantes analisadas, a partir de ferramentas essencialmente quantitativas.

Os dados quantitativos, a sua vez, são fundamentais para compreender a realidade e desvendá-la em sua amplitude ao gerarem visualizações em perspectivas macroescalares. Contagens volumétricas, pesquisas de perfil, pesquisas de origem-destino, análise de infraestrutura, estatísticas de tráfego, características objetivas e influências do ambiente construído na prática, citando apenas alguns exemplos, são essenciais para o entendimento e estruturação do uso da bicicleta nos diversos contextos, especialmente os urbanos.

Tais dados são capazes de revelar informações importantes, como padrões de deslocamento, preferências, características globais dos usuários, aumento ou redução de demandas, percentuais de circulação, dentre outros elementos-chave que podem apontar tanto configurações de sucesso como também lacunas, indicando focos ou áreas específicas que suscitam maior atenção ou investimentos. Além disso, a continuidade das pesquisas neste âmbito permite realizar comparativos de diferentes épocas, bem como um acompanhamento do processo histórico-evolutivo da prática, gerando também argumentos para sustentar a implementação de infraestrutura e políticas direcionadas para a mobilidade por bicicleta.

O que Certeau (2014) aponta, entretanto, é que esta forma de abordagem possui uma fragmentação analítica característica que acaba homogeneizando e omitindo os *patchworks*¹² do cotidiano, as histórias e operações heterogêneas que também o compõem. Nesta direção, Spinney (2009) ressalta que os aspectos intangíveis, imateriais, sensoriais, sinestésicos, simbólicos, políticos da experiência cotidiana do pedalar permanecem subexplorados no campo acadêmico, especialmente na conjuntura dos estudos urbanos ocidentais nas áreas de planejamento e geografia de transportes. Para este autor, pouca ênfase é dada “aos significados do trajeto em si, particularmente aqueles significados fugazes e efêmeros que surgem por meio

and ‘passenger’: Notes on the ordinary organization of car travel. **Mobilities** 3(1): 1–23, 2008 e URRY, J. **Mobilities**. Cambridge: Polity, 2007.

¹² *Patchwork* em tradução literal significa retalhos, mosaico, emaranhado.

do pedalar enquanto prática corporizada e sensorial” (SPINNEY, 2009, p.829, tradução nossa)¹³.

No contexto internacional, por exemplo, autores como Furness (2005), Spinney (2009; 2010; 2011), Aldred (2010, 2015), Jones (2012), Falcous (2017), Eichler (2017), vem atribuindo importância e investigando aspectos culturais, políticos e sociais do uso da bicicleta em seus respectivos contextos de análise.

Segundo Jungnickel e Aldred (2014, p.78, tradução nossa) o foco nos elementos culturais, ao contrário de ser entendido como oposição, enriquece o foco na infraestrutura ao conectar o material e o simbólico, “chamando atenção para os modos pelos quais a cultura molda o impacto das intervenções políticas”. Com relação à mobilidade por bicicleta

De particular relevância é a sua capacidade de iluminar a complexidade e a amplitude do significado inerente a uma prática que é predominantemente enquadrada nos círculos políticos ao longo de linhas estreitas do ambiente e da saúde. **A ênfase nas práticas cotidianas do pedalar também pode destacar a importância da tecnologia, do corpo e do espaço na produção de estilos de mobilidade** (SPINNEY, 2009, p.818, tradução e grifo nossos).

Corroboramos com Spinney (2009, p.826, tradução nossa) quando afirma a necessidade de a pesquisa científica alcançar “os significados mais ‘indescritíveis’ e ‘não-racionais(lizados)’ do pedalar que frequentemente residem na natureza sensorial, corporizada e social da sua representação”, e esta tese busca trazer contribuições para o desenvolvimento desta perspectiva científica, não deixando de recorrer também às produções quantitativas nesse processo.

O quadro teórico que sustenta a pesquisa foi construído a partir de minha inserção e trajetória no Grupo de Estudos e Pesquisas em Lazer, Espaço e Cidade, o Geplec, coordenado pela professora Dra. Simone Rechia da Universidade Federal do Paraná, e as discussões acerca principalmente dos temas da cidade e do lazer. As buscas em bases de dados como *Scopus*, *Web of Science*, *Science Direct*, Google Acadêmico e Portal de Periódicos da Capes, balizadas por palavras-chave como *cycling*, *emotions*, *sensations*, *leisure* possibilitaram encontrar autores e textos que abordavam a temática ou discussões tangenciais, cujas leituras desdobraram-se em um trabalho exploratório das referências consultadas nestas produções. Além disso, as sugestões dos membros da banca durante o processo de qualificação e as referências e

¹³ Tal perspectiva se reflete também em outros campos de estudo. Forsyth e Krizek (2011), por exemplo, ao revisarem mais de 300 artigos da área de desenho urbano identificaram que há pouca literatura dedicada a pesquisar a experiência dos ciclistas durante o trajeto e apontam que a investigação sobre tais percepções e experiências poderiam balizar pesquisas futuras.

discussões oportunizadas no curso *Unraveling the cycling city*¹⁴ [em tradução livre: desvendando a cidade que pedala ou desvendando a cidade do ciclismo] oferecido pela Universidade de Amsterdã, também foram fundamentais para o desenvolvimento da base teórica da pesquisa.

1.1 FALANDO SOBRE A BICICLETA NO BRASIL E EM CURITIBA/PR: PERSPECTIVAS CIENTÍFICAS

Neste momento, destacamos produções científicas que envolvem a temática da bicicleta no Brasil e Curitiba/PR, sabendo que muitas pesquisas ainda ficarão por serem descobertas. Agrupamos algumas produções de contextos diversificados, em suas diferentes abordagens e provenientes de distintas áreas do conhecimento, as quais consideramos contribuições de relevância para o avanço da temática.

Em âmbito nacional, a Aliança Bike - Associação Brasileira do Setor de Bicicletas - e o Laboratório de Mobilidade Sustentável da Universidade Federal do Rio de Janeiro (LabMob/UFRJ) produziram o estudo intitulado “Economia da bicicleta no Brasil” (ANDRADE, GUTH, 2018), que teve como objetivo mapear e monetizar o complexo econômico da bicicleta, definindo um conjunto de indicadores representativos das questões econômicas relacionadas ao desenvolvimento do setor da bicicleta no Brasil. Esta produção traz reflexões desde a cadeia produtiva da bicicleta (importação, exportação, comercialização, reparos, aluguel), passando pela relação estabelecida entre a economia da bicicleta e as questões relativas às políticas públicas (infraestrutura de circulação, estacionamento, sistemas de compartilhamento), ao transporte (uso pessoal, ciclológica), às atividades afins (cicloativismo, pesquisa e inovação, cicloturismo, cicloempreendedorismo, eventos esportivos) e benefícios do seu uso (clima, energia, saúde).

Em 2015 e 2018 uma parceria entre sociedade civil e academia, representadas respectivamente por meio da Associação Transporte Ativo e do LabMob/UFRJ, resultou no desenvolvimento da pesquisa “Perfil do Ciclista”, a qual contou também com o apoio de uma rede ampliada de organizações locais colaboradoras e representativas da bicicleta para a obtenção dos dados¹⁵. As duas edições da pesquisa realizaram sondagens de larga escala com ciclistas e buscaram identificar aspectos como faixa etária, renda, frequência de uso da bicicleta,

¹⁴ Curso online gratuito com duração de aproximadamente 4 semanas. Mais informações consultar: <https://www.coursera.org/learn/unraveling-the-cycling-city>.

¹⁵ A CicloIguaçu – Associação dos Ciclistas do Alto Iguaçu foi a instituição parceira para obtenção dos dados em Curitiba/PR.

principais destinos, tempo de deslocamento, motivações, dentre outros, revelando tendências do deslocamento por bicicleta no cenário de várias cidades brasileiras (2015, 2018) e latino-americanas (2018). Na edição de 2018, por exemplo, participaram 7644 ciclistas de 25 cidades de diversas regiões brasileiras (PERFIL DO CICLISTA, 2018).

A obra “Mobilidade por bicicleta no Brasil”, publicada sob a organização de Andrade et al. (2016), também traz para o debate a mobilidade por bicicleta nas várias regiões do Brasil, mostrando a diversidade e heterogeneidade de realidades e perspectivas nacionais, com base em análises que englobam os perfis dos ciclistas nas cidades investigadas, a participação das mulheres, o desenvolvimento local de políticas cicloviárias, relações estabelecidas com o turismo, potencial de uso, dentre outros temas.

Belotto et al (2014) organizaram a publicação “A cidade em equilíbrio: contribuições teóricas ao 3º Fórum Mundial da Bicicleta”, fruto das discussões e reflexões promovidas na edição do Fórum Mundial da Bicicleta ocorrida em 2014 em Curitiba/PR. Esta produção é composta de uma coletânea de textos de âmbito científico e de escritos elaborados por ativistas - estabelecendo diálogos entre movimentos sociais e academia -, abordando o tema geral da mobilidade urbana com especial ênfase no uso da bicicleta na cidade, não apenas de Curitiba, como também de outras cidades do país.

Estas produções e informações levantadas permitem, dentro das possibilidades, estabelecer aproximações e distanciamentos entre as diferentes culturas ciclísticas encontradas no Brasil, auxiliando na melhor compreensão e divulgação destas distintas realidades. Um ponto de destaque é que estas publicações não se restringem às autorias ou perspectivas de cunho exclusivamente acadêmico e contam com atuações de parceiros de diversos setores da sociedade (organizações civis, instituições, ciclistas), demonstrando uma abertura às trocas de conhecimento, ao diálogo e à busca conjunta pela mudança e prosperidade das culturas da bicicleta, revelando também

[...] o protagonismo e a força da sociedade civil para o incremento da mobilidade por bicicleta no Brasil. Com intervenções educativas, incidência política e produção de conhecimento, são os ciclistas que, buscando e trocando instrução, têm gerado debate, influenciado a opinião pública, demandado a elaboração e o cumprimento de leis e, com isso, provocado mudanças para a humanização e a democratização das cidades por meio da bicicleta (SOARES; GUTH, 2018, p.12).

Ainda no cenário nacional, Pacheco e Velozo (2017) realizaram um levantamento da literatura científica brasileira nas plataformas *Scielo* (*Scientific Electronic Library Online*) e

Google Acadêmico, a partir dos descritores bicicleta e ciclismo e encontraram 53 artigos publicados sobre o tema. Em suas análises percebem que:

[...] a bicicleta e o ciclismo têm recebido interesse da comunidade acadêmica brasileira desde o início do século XXI. [...] Entretanto, ainda existe uma carência de pesquisas voltadas aos usos da bicicleta que elucide as simbologias e significações produzidas na sociedade, bem como de estudos etnográficos associados ao cotidiano dos sujeitos que dela fazem uso como meio de locomoção ao trabalho (PACHECO, VELOZO, 2017, p.10).

Os autores reiteram a necessidade do desenvolvimento de mais estudos de cunho subjetivo enfatizando a perspectiva da bicicleta na locomoção ao trabalho. Corroboramos com essa necessidade e a ampliamos no que se referem às pesquisas voltadas para o uso da bicicleta considerando o âmbito do lazer.

Sobre o uso da bicicleta no panorama local curitibano, levantamos alguns trabalhos indexados no Portal de Periódicos da Capes – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, realizando buscas balizadas pelos descritores Curitiba e bicicleta, em português e inglês, e encontramos um contexto diversificado de pesquisas, que se mostraram provenientes principalmente dos campos científicos da Educação Física, Gestão Urbana, Tecnologia, Arquitetura e Urbanismo, sendo desenvolvidas no interior destas próprias áreas de conhecimento como também de modo interdisciplinar, pela colaboração entre professores de diferentes cursos e instituições.

Deste levantamento, destacamos na sequência alguns artigos, teses e dissertações relevantes em que o uso da bicicleta em Curitiba aparecia como tema principal da pesquisa (as produções que utilizavam a bicicleta apenas como método para outros fins, como o uso da bicicleta ergométrica para avaliações cardiorrespiratórias, não foram englobadas na discussão). Também comentamos algumas produções que não foram direcionadas por esta busca específica, mas as quais já tínhamos conhecimento.

As pesquisas encontradas sobre a bicicleta e Curitiba investigaram barreiras e facilitadores para o uso da bicicleta na cidade, bem como analisaram seus padrões de uso, elaborando e validando instrumentos para estudar tais elementos (KIENTEKA et al, 2012; CAMARGO et al, 2014; KIENTEKA e REIS, 2017; KIENTEKA et al, 2018). Outros estudos investigaram a associação das características objetivas do ambiente social e construído no transporte ativo, incluindo caminhar e pedalar, relacionadas também aos níveis de atividade física das populações pesquisadas (KERR et al, 2016; LOPES et al, 2018; HINO et al, 2013).

Uma revisão de artigos publicados em revistas científicas relacionando modificações no transporte de três cidades latino-americanas à promoção do transporte ativo, a saúde e a atividade física utilitária inclui Curitiba nos casos estudados (BECERRA et al, 2013) e a associação entre os fatores pessoais e comportamentais no uso da bicicleta por adultos no âmbito do transporte e do lazer (REIS et al, 2013; KIENTEKA, REIS, RECH, 2014; KIENTEKA, FERMINO, REIS, 2014) também foram temáticas dos estudos encontrados. Outras pesquisas investigam questões nutricionais e de fadiga de adolescentes ciclistas profissionais de Curitiba/PR e de ciclistas amadores (FERREIRA, DALAMARIA, BIESEK, 2014; FACCIN, MOLZ, FRANKE, 2018) e analisam a exposição dos ciclistas ao carbono preto enquanto pedalam em áreas de Curitiba (KRECL et al, 2019).

Abordando outras temáticas referentes à bicicleta em Curitiba, Ferraz et al (2017) avaliaram o uso da primeira via Calma de Curitiba, do ponto de vista dos usuários. Patrício e Kruszielski (2016) analisaram os impactos da campanha “Dia de Bicicleta ao Trabalho” (DBT), mapeando pontos de origem e destino e perfil dos usuários participantes. Belotto (2017) realizou um estudo de caso sobre a participação da Universidade Federal do Paraná na implantação do CicloParaná, o Programa Paranaense de Mobilidade Não Motorizada por Bicicleta. Trindade (2016) elabora propostas para a redução da emissão de dióxido de carbono (CO₂) pela avaliação do modal bicicleta. Couto (2015) refletiu à nível local a relação entre a bicicleta e a política em Curitiba, desenvolvendo uma análise histórico-social na perspectiva do ativismo atuante na cidade, investigando contextos global e local do surgimento do ativismo em torno da bicicleta, as transformações ocorridas no movimento local, bem como o perfil político e social dos participantes. Fujioka (2014) tematiza o processo de planejamento cicloviário de Curitiba, identificando seus atores e analisando os efeitos de suas ações em projetos cicloviários, percebendo o surgimento e aprofundamento da controvérsia sociotécnica originária da mobilização dos ciclistas, cuja oposição refletiu na reformulação da política da bicicleta em Curitiba. Medeiros (2012) vai discutir o papel da política pública local na mudança dos níveis de participação modal da bicicleta em Curitiba. Cesani e Dranka (2012) criam diretrizes para o desenvolvimento de aplicativo GPS para dispositivos móveis voltado para ciclistas de Curitiba, a partir de informações como perfil do ciclista, infraestrutura cicloviária local e produtos similares já utilizados.

Discutindo mais estreitamente a relação do uso da bicicleta e o espaço urbano no contexto específico das experiências de lazer em Curitiba, encontramos a produção de Duarte, Procopiuck e Fujioka (2014), que aborda os motivos pelos quais um projeto de quatro quilômetros de uma ciclovia de lazer implementada na área central da cidade foi alvo de críticas

por parte dos ciclistas, sendo posteriormente descontinuado. Também Rechia et al (2016) investigaram as possibilidades para o uso da bicicleta na dimensão do lazer em relação aos espaços públicos da cidade de Curitiba.

A partir deste levantamento, verificamos um número reduzido de estudos que abordam a bicicleta e o lazer. Spinney (2009, p.825, tradução nossa) argumenta que o uso da bicicleta concebido como uma forma de mobilidade instrumental acaba marginalizando a perspectiva de atividade social e de lazer desta prática na paisagem urbana, afirmando que “o preconceito sobre o que o pedalar deve ou não ser resultou em uma escassez de pesquisas relacionadas à andar de bicicleta como uma forma de lazer urbano”.

Diante deste panorama, percebemos que as minúcias das experiências dos usuários, discernindo as lógicas que regem suas ações, seus processos de tomadas de decisão e aspectos subjetivos, sensitivos, efêmeros e identitários da prática são de fato elementos a serem mais explorados. Nas palavras de Cox e Bunte (2018, p.122, tradução nossa)

Um melhor entendimento da complexidade das práticas também permite a compreensão de seus graus relativos de obstinação: o potencial de mudança ou resistência à mudança. Característica de muitos trabalhos em análises recentes da promoção do andar de bicicleta é a tendência à generalização abstrata que ignora as especificidades das práticas conforme elas ocorrem em determinados locais. As práticas de andar de bicicleta não estão localizadas apenas no espaço, mas também no tempo, e os significados, competências e tecnologias são todos herdeiros de histórias particulares.

Estimamos que compreender em profundidade estas experiências gerem *insights* importantes e engendrem “compreensões empáticas” (SCOTT, 2018) a respeito da prática de pedalar na cidade, as quais podem auxiliar na construção de decisões mais assertivas pelos responsáveis do planejamento urbano, como também promover a reflexividade e conscientização dos demais atores sociais envolvidos e em movimento no meio urbano.

O texto desta tese está organizado da seguinte maneira. Subsequentes a essa introdução, são realizadas reflexões teóricas acerca dos temas norteadores da pesquisa discutidos à luz de autores de diversos campos do conhecimento, a partir de um encadeamento de ideias sobre corpo-cidade-bicicleta-lazer e problematizações a respeito dos paradigmas que têm sustentado parte dos discursos que envolvem o uso da bicicleta, levantando pontos de atenção acerca da naturalização e eventuais polaridades percebidas nas linguagens adotadas associadas à prática, especialmente quando se referem ao uso da bicicleta no transporte e no lazer, destacando que a experiência de lazer, ainda que em suas especificidades, também precisa ser entendida enquanto uma experiência de mobilidade na cidade.

No terceiro tópico contextualizamos aspectos históricos sobre a construção do espaço urbano curitibano, buscando situar de que maneira a bicicleta integrou e vem integrando este processo. Em seguida, explicitamos os passos metodológicos utilizados na condução desta pesquisa, descrevendo os materiais e procedimentos adotados para obtenção e interpretação das informações, além das características gerais dos participantes.

A partir das informações obtidas provenientes do campo empírico, as discussões iniciam-se no tópico 5, no qual apresentamos brevemente o processo de construção da relação dos participantes com a bicicleta e elaboramos um mapeamento dos percursos realizados em Curitiba. Os tópicos subsequentes discutem as maneiras de fazer dos usuários de bicicleta na cidade, as experiências sensório-afetivas do pedalar e as relações sujeito-cidade, para posteriormente especificar perspectivas do uso da bicicleta no lazer. Por fim, identificamos percepções dos usuários de bicicleta sobre pedalar em Curitiba, tecendo considerações finais.

2 ENCADEANDO IDEIAS: REFLEXÕES INICIAIS

Neste tópico buscamos desenvolver reflexões acerca das temáticas abordadas nesta pesquisa, com o intuito de identificar algumas de suas nuances e estabelecer perspectivas com as quais dialogamos e sustentamos as discussões. Permeados de pluralismos ontológicos, epistemológicos e metodológicos o caráter transversal dos temas possibilita serem compreendidos sob o olhar de vários campos disciplinares.

Esta perspectiva multi-inter-transdisciplinar ficará evidente nas considerações que seguem, uma vez que o aporte teórico empregado provém de autores que desenvolvem suas discussões a partir de distintas áreas do conhecimento como Antropologia, Arquitetura e Urbanismo, Educação Física, Filosofia, Geografia, Planejamento de Transportes, Sociologia, entre outras.

Inicialmente discutimos as relações e conexões possíveis entre corpo-cidade-bicicleta-lazer. Na sequência, direcionamos o olhar mais especificamente para a temática da bicicleta, problematizando algumas linguagens que costumam perfazer seu uso, bem como possíveis significados que as subjazem.

2.1 CORPO-CIDADE-BICICLETA-LAZER

**CORPO
I
D
LAZER
D
BICICLETA**

Corpo-cidade-bicicleta-lazer constituem elementos que se dinamizam mutuamente e por isso conectam-se dessa forma, ao menos no que tangem os enfoques empregados nessa pesquisa. Ser humano é ser corporal e pelo corpo, em sua percepção e “senciência”, existimos, habitamos o mundo. Neste mundo, inúmeros espaços são passíveis de serem habitados e, considerando a realidade existencial atual, é possível destacar as cidades como um dos espaços possíveis de desenvolvimento da vida dos sujeitos contemporâneos.

Ao transitar pelos espaços, aqui em foco o espaço urbano, espaço e corpo estabelecem uma relação dialética, assim, as capacidades corporais de se mover (e as diferentes técnicas empregadas para mediar esta ação) moldam espaços e vice-versa. Uma das formas pelas quais a ação de mover-se pelo espaço pode ser realizada, dentre várias outras disponíveis na atualidade, é por meio da bicicleta, artefato que, por sua vez, pode servir à diferentes propósitos.

Mas a relação corpo-espaço não se apresenta dissociada da dimensão temporal, por isso, pensando os diversos tempos sociais historicamente organizados, andar de bicicleta na cidade é uma prática que pode ser experienciada também no tempo/espaço do lazer.

Na relação corpo-cidade-bicicleta-lazer, entendemos, como Merleau-Ponty (2018)¹⁶, que nós somos corpo, que a vida antes de tudo é vivida pelo corpo e que toda e qualquer relação estabelecida com o mundo, as coisas e as outras pessoas acontece protagonizada no/pelo corpo.

Somos no mundo por sermos corpo e um corpo que percebe. Refletindo o pensamento de Merleau-Ponty, Caminha (2019) destaca que a percepção é originária do corpo em contato com o meio sensível e as condutas do corpo nos levam em direção ao mundo. Dessa forma, estabelecemos uma relação com o lugar habitado e as experiências sensíveis são oriundas de “um quiasma originário entre o corpo e o mundo. Esse quiasma não é a fusão de dois polos em um único polo uniforme, mas uma relação permanente em que o ‘um’ não pode ser sem o ‘outro’” (CAMINHA, 2019, p.94).

Além de constituído e constituinte de nossa relação com o mundo e as coisas, o corpo perceptivo e expressivo também é o meio pelo qual nos relacionamos com os outros, afinal, o mundo é co-habitado, isto é, outras pessoas também integram essa existência (MARTÍN, 2014).

Ainda que o mundo e os outros sejam, em certa medida, constituídos e compartilhados nos corpos, as percepções e sensações que os perpassam são únicas e cada pessoa experiencia e se relaciona com a vida de maneira muito singular. Pallasmaa (2017, posição 801 *kindle*) afirma que “Todo o nosso ser-no-mundo é um modo de ser sensorial e corporal. O corpo não é o cenário do pensamento cognitivo; na verdade, os sentidos e nossa estrutura corpórea produzem e armazenam conhecimento silencioso”.

Algumas frases que compõem nosso vocabulário cotidiano, tais como “só eu sei o que eu sinto” ou “não consigo expressar em palavras”, poderiam representar a ideia trazida pelo autor a respeito de um conhecimento silencioso que perpassa a estrutura corpórea. Existem

¹⁶ Para sustentar as discussões sobre corpo recorreremos à conceitos contidos na obra *Fenomenologia da Percepção*, de Maurice Merleau-Ponty, mas temos em conta que ao longo de sua trajetória e em escritos posteriores o autor realiza revisões em suas concepções ontológicas, percurso interpretado e problematizado por Ferraz (2008). Também algumas lacunas perpassam sua obra como, por exemplo, aporias que envolvem a relação entre percepção e linguagem, apontadas por Ghidetti, Almeida e Bracht (2014).

certas experiências que não cabem em linguagens ou que não são alcançadas por algumas delas. O que sentimos e como sentimos apenas cada um de nós tem consciência, isto é, tomamos posse do mundo a partir de uma percepção corporal própria que em alguns momentos é fugidia a abstrações conceituais: “o mundo e o corpo ontológicos [...], são o próprio mundo contraído em uma apreensão global, são o próprio corpo como corpo-cognoscente” (MERLEAU-PONTY, 2018, p.547).

Ao mesmo tempo, necessitamos de linguagens que possam expressar aquilo que o corpo recebe-produz. Schwengber (2014) aponta que a linguagem dá vida à existência humana, sustentando as práticas sociais que atravessam o cotidiano, gerando sentidos e significados, mas que essa linguagem pressupõe uma corporalização e que o corpo vive na linguagem ao mesmo tempo em que é a referência que funda as linguagens.

Da mesma forma, Pallasmaa (2017, posição 237 *kindle*) também evoca a questão de que a linguagem estabelece uma forte relação com a existência corporal, afirmando que a geometria da linguagem articula o ser-no-mundo, definindo o “território pessoal”. Corroborando com esta ideia, Schwengber (2014, p.429) destaca o fato de que “O corpo é extremamente sensível às variedades discursivas que se transformam na razão direta da fugacidade dos discursos, que em torno dele gravitam”, que entendê-lo como texto é sujeitá-lo a leituras infinitas e que expor os sentidos envolve muitas linguagens.

Da percepção provém sentidos e atitudes, sensibilidades e significações, os sentidos são incorporados às coisas e as ações corporais que sustentam as relações com o mundo se revestem de intencionalidades (SCHWENGBER, 2014). O vital e o simbólico então se misturam, pois o corpo, ao adentrar o mundo, os outros, o espaço, não está retido apenas à dimensão individual e é também conjunto de significações vividas (MERLEAU-PONTY, 2018; SCHWENGBER, 2014) e as representações produzidas podem encontrar ou não filiações e ser compactuadas ou refutadas por indivíduos e coletividades, em consonância ou dissonância em relação aos espaços e tempos em que são elaboradas e vividas.

Os corpos subsistem também da relação estabelecida entre espaço e tempo. Na denominação de Merleau-Ponty (2018), espaço corporal e espaço exterior formam um “sistema prático”. Além disso,

Considerando o corpo em movimento, vê-se melhor como ele habita o espaço (e também o tempo), porque o movimento não se contenta em submeter-se ao espaço e ao tempo, ele os assume ativamente, retoma-os em sua significação original, que se esvai na banalidade das situações adquiridas (MERLEAU-PONTY, 2018, p.149).

Ao afirmar que o corpo assume espaço e tempo, o autor traz a perspectiva de que espaço e tempo são elementos corporizados ou incorporados, isto é, ao invés de apenas estar *no* espaço e *no* tempo, o corpo *habita* espaço e tempo (MERLEAU-PONTY, 2018).

As constantes transformações nas formas de conceber corpo-espaço-tempo, mediadas por diversos marcadores - sociais, culturais, políticos, históricos, econômicos -, revelam que a síntese do espaço e tempo é um processo sempre inacabado:

Enquanto tenho um corpo e através dele ajo no mundo, para mim o espaço e o tempo não são uma soma de pontos justapostos [...] eu sou no espaço e no tempo, meu corpo aplica-se a eles e os abarca. A amplitude dessa apreensão mede a amplitude da minha existência; mas, de qualquer maneira, ela nunca pode ser total: **o espaço e o tempo que habito de todos os lados têm horizontes indeterminados que encerram outros pontos de vista. A síntese do tempo assim como a do espaço são sempre para se recomeçar** (MERLEAU-PONTY, 2018, p.195, grifo nosso).

Um dos atributos que possibilitam este envolvimento corpo-espaço-tempo é a faculdade de se mover. A espacialidade e temporalidade do corpo são realizadas por meio da ação corporal, pois “nosso corpo não tem uma localização inerte no espaço. Ao contrário, já que perceber é ser ‘abertura para’, nosso corpo é nossa possibilidade permanente de ir para as coisas através de nossa capacidade motriz” (CAMINHA, 2019, p.36).

Na visão de Kunz (2014), o “se-movimentar” dos sujeitos não está restrito apenas ao ato mecânico do movimento e engloba três dimensões. A primeira é a do ator, sujeito que produz e apresenta as ações do movimento, o “descobridor” das suas próprias condutas. Tais ações do movimento, por sua vez, estão vinculadas e são diretamente influenciadas por situações concretas, referentes não somente aos ambientes físicos, como também sociais e culturais em que acontecem e, orientando estas ações, existem sentidos/significados com os quais se torna possível apreender sua estruturação (KUNZ, 2014).

O movimento humano, na perspectiva do “se-movimentar”, é entendido como uma conduta de atores numa referência sempre pessoal-situacional. É interpretado como uma complexa rede de relações, uma das formas que o homem tem de compreender seu mundo. Portanto, isso só pode ser um acontecimento relacional, dialógico, de modo que eu me comporto dialogicamente com algo exterior a mim pelos meus movimentos (ALMEIDA et al, 2013, p.7).

O corpo em movimento, ao explorar as ações possíveis, pode aprofundar as relações ontológicas entre mundo e corpo, ele quem nos abre ao mundo e nele nos coloca em situação e “se o sujeito está em situação, se até mesmo ele não é senão uma possibilidade de situações, é

porque ele só realiza sua ipseidade sendo efetivamente corpo e entrando, através desse corpo, no mundo” (MERLEAU-PONTY, 2018, p.547).

Vivido na sua motricidade, mas constituído para além do movimento sistemático, o corpo nos torna protagonistas deste comportamento por uma maneira particular de ir em direção ao mundo, impedindo que nos distanciemos dos nossos próprios movimentos os quais entrelaçados ao corpo estabelecem meios que possibilitam a comunicação com o mundo (CAMINHA, 2019).

Portanto, nossos sentidos, percepções e experiências não estão “descolados” de nossa existência corporal, mas ao mesmo tempo são elementos constantemente transformados e ressignificados dependendo do desenrolar da vida cotidiana, das relações sociais estabelecidas, dos objetos criados e utilizados, das maneiras de viver e empregar o tempo, de como os espaços estão organizados.

Vivemos hoje uma temporalização do espaço e uma espacialização do tempo e estas condições têm contribuído para modificar as existências corporais no mundo (PALLASMAA, 2012). Se em épocas pregressas o tempo era “natural”, isto é, as ações humanas eram baseadas nos ciclos e circunstâncias da natureza “do mundo” (clima, estações, dia, noite, sol, chuva, frio, calor) e da própria natureza, capacidades e ritmos humanos, com o desenvolvimento da racionalidade técnica a natureza passa a ser instrumentalizada e a ordem vital cede lugar à ordem racional (SANTOS, 2013). O tempo passa a ser objetivamente marcado por instrumentos mecânicos e se torna universalizado, externamente medido pelo relógio e pelo calendário, produzindo alterações na organização do trabalho, na produção de mercadorias e impactando todos os âmbitos da vida social.

Na contemporaneidade, a aceleração intensificada do ritmo da vida cotidiana, a emergência de recursos tecnológicos cada vez mais sofisticados, a velocidade, efemeridade e virtualização das relações e informações, têm alterado ainda mais profundamente as formas como concebemos e fruimos o tempo. Segundo Carlos (2007), as diacronias, distorções e tensões criadas e a velocidade com as quais acontecem, interferem nos modos de vida ao produzirem descompassos entre o tempo da forma urbana e o tempo da vida humana.

Nesse sentido, também os espaços e suas formas de uso são mutuamente transformados, isto é, o modo como o espaço está organizado modifica as formas de uso e a organização do espaço é atualizada para acomodar novos usos. No espaço, enquanto condição, meio e produto da realização da sociedade na sua diversidade, está inscrito tudo aquilo que compõe a existência comum humana, registrando suas marcas (CARLOS, 2017). Ao ocorrerem em um tempo cada

vez mais acelerado, as alterações espaciais abrem possibilidades de renovações e reinvenções e simultaneamente provocam fragmentações, desorientações, desestabilizações.

O processo de constituição da sociedade urbana produz transformações radicais nas relações espaço-tempo que se dão no plano do vivido enquanto a paisagem urbana aponta para a existência de formas sempre cambiantes. A sensação do tempo se acelera, as transformações nos referenciais urbanos, de como as pessoas se identificam com o lugar onde moram, se alteram como decorrência das mudanças nas possibilidades do uso do lugar, nos modos de vida neste lugar (CARLOS, 2017, p.28).

Santos (2013, p.41) afirma que “o meio técnico-científico-informacional é a nova cara do espaço e do tempo” e essas novas relações estabelecidas na lógica do mundo moderno se instauram na sociedade, conduzindo e refletindo na realização da vida cotidiana. As contradições entre o tempo da vida e da forma urbana, pela celeridade com que as mudanças acontecem, produzem o que Carlos (2017) denominou de estranhamento, que significa que à medida em que as formas dos espaços se transformam de maneira rápida – tornando-se cada vez mais fluidas e efêmeras - e que novas organizações do tempo vão surgindo, também os referenciais das pessoas que habitam estes espaços-tempos mudam e muitas vezes se perdem, pois essas mutações, inesperadas e frequentes, produzem a sensação do desconhecido, da não identificação.

Dadas as condições de produção e reprodução da vida contemporânea, o tempo tende a ser reduzido, superado, eliminado, e o espaço, por sua vez, revelado, não enquanto lugar do habitar, mas como elemento essencial na estratégia da reprodução econômica (CARLOS, 2017). Assim, as dimensões espaço e tempo parecem estar sendo posicionadas menos como elementos constituintes do ser e mais como questões externas ao indivíduo, passíveis de monetização ou ainda entendidas como barreiras que precisam ser constantemente transpostas.

Estas novas relações, isto é, de espaço em constante mutação e tempo acelerado, tornaram estes termos, na visão de Carlos (2017, p.302), quantificados e abstratos, atravessando as relações sociais e imergindo na vida cotidiana do cidadão:

De um lado, o tempo perde substância, com isso, a prática se torna fluida, sem aderência; o espaço, por sua vez, em sua constante mutação, marcado pela destruição constante dos referenciais da vida urbana, se transforma em distância. Assim, espaço e tempo, redefinidos, aparecem como condição de um processo de reprodução que tem no desenvolvimento técnico sua pedra de toque; o tempo irradiado pela técnica vira velocidade; e o espaço distância a ser suprimida. Espaço e tempo tornados abstratos se esvaziam de sentido contribuindo para a produção de uma nova identidade, a identidade abstrata como decorrência da perda dos referenciais, do empobrecimento das relações sociais; e como imposição do desenvolvimento do mundo da mercadoria definida pelos parâmetros da reprodução do capital, no momento atual [...] A velocidade impõe uma revolução à continuidade, enquanto a

destruição dos referenciais urbanos, impõe a estranheza às relações entre o habitante e a cidade (CARLOS, 2017, p.302).

Partindo desse quadro, Carlos (2017) adjetivou o tempo de efêmero - veloz e comprimido, que desafia a continuidade - e o espaço de amnésico - onde as relações sociais se inscrevem, mas que acaba sendo reproduzido tendencialmente sem referências, causando estranhamentos e exigindo adaptações. Portanto, ao pensarmos que espaço e tempo são incorporados, conseqüentemente o “trato” com o corpo, a exploração das suas capacidades físicas e biológicas bem como suas concepções, representações e símbolos tendem a ser alteradas segundo estas novas perspectivas.

Considerando os espaços mundiais, as cidades hoje constituem locais onde parcela significativa das pessoas realiza sua existência, onde o corpo se percebe e se constrói enquanto sujeito na relação que estabelece com o próprio espaço, o tempo, os objetos e os outros que compartilham dessa existência. Nossas relações acontecem em lugares¹⁷ no espaço, delineados pelo tempo, e as cidades constituem lugares da apropriação da vida, mediante o corpo e seus sentidos (CARLOS, 2014).

A cidade pode ser considerada

[...] instrumento de função metafísica, um instrumento intrincado que estrutura poder e ação, mobilidade e troca, organizações sociais e estruturas culturais, identidade e memória. Constituindo, sem dúvida, o mais significativo e complexo artefato humano, a cidade controla e atrai, simboliza e representa, expressa e oculta. Cidades são escavações habitadas da arqueologia da cultura, expondo o denso tecido da vida social. A cidade contém mais do que pode ser descrito. Um labirinto de claridade e opacidade, ela exaure a capacidade humana de descrição e imaginação: a desordem joga contra a ordem, o acidental contra o regular, a surpresa contra o previsto [...] (PALLASMAA, 2017, posição 488-494 *kindle*).

Assim, podemos pensar as cidades contemporâneas como mesclas de processos muito dinâmicos e até mesmo paradoxais e por isso também se tornam *locus* de poder, pois as diferenças, complexidades e estranhezas que envolvem a experiência urbana acabam por estilhaçar as imagens coerentes e completas criadas pelo próprio homem (SENNET, 2003).

Múltiplas práticas sociais são estabelecidas nas cidades, considerados espaços densamente constituídos, territórios construídos e simbólicos que condicionam experiências,

¹⁷ Carlos (2017) estabelece a noção de lugar como a porção do espaço apropriável para a vida, revelando o plano da microescala, enquanto um plano que expõe a realização da vida humana nos atos da vida cotidiana, condição de vida e de um modo de apropriação que se realiza através do uso, pelo corpo, envolvendo uma articulação espaço – tempo, que em suas possibilidades e limites num determinado momento histórico direciona das ações e a relação entre habitante e a cidade.

sejam elas individuais ou coletivas, e instituem um campo de forças que simultaneamente inquieta e conforta (RECHIA, 2003). Como produto social e histórico,

[...] a cidade é antes vida, ação, construída na dialética entre produção / apropriação / reprodução. Mais do que uma forma material, uma morfologia, a problemática sobre a cidade se revela enquanto problemática urbana, isto é, transcende a cidade para focar o homem e a sociedade urbana. Enquanto tal, a sociedade urbana se revelaria enquanto possibilidade de compreensão do mundo moderno (CARLOS, 2017, p.35).

Na visão de Carlos (2014) a cidade revela a condição e o destino do homem, reproduzindo-se como referência ao ser apropriada e ganhar sentido pelo uso, constituindo lugar de identidade e memória, construção e obra. A cidade seria também prática e produto social:

[...] como prática social, é espaço-tempo da ação que funda a vida humana em sua objetividade/subjetividade, superando-a como simples campo de experiência. Como produto social, lugar da vida humana, condição da reprodução, envolve dois planos: o individual (que se revela, em sua plenitude, no ato de habitar) e o coletivo (plano da realização da sociedade), como história (CARLOS, 2014, p.475).

Assim, o entendimento da cidade enquanto produto social mostra que o processo de relacionamento do corpo com seu espaço-tempo de existência é revestido de intencionalidades, visto que as diferentes formas e objetos criados e selecionados para compor as cidades também agem sobre os corpos, gerando impactos nos modos de viver e nas relações socioespaciais estabelecidas, pois “a partir do corpo, mas superado o corpo e a materialidade do espaço, contempla a cultura, bem como uma forma de consciência sobre a atividade realizada” (CARLOS, 2014, p.475).

Lefebvre (2001, p.54) também sugere que a cidade enquanto obra tem em sua perspectiva as ações, decisões, condutas, mensagens, códigos ao mesmo tempo em que coisas, matérias a serem modeladas e realidades prático-sensíveis:

As relações sociais são atingidas a partir do sensível; elas não se reduzem a esse mundo sensível e no entanto não flutuam no ar, não fogem à transcendência. Se a realidade social implica formas e relações, se ela não pode ser concebida de maneira homóloga ao objeto isolado, sensível ou técnico, ela não subsiste sem ligações, sem se apegar aos objetos, às coisas (LEFEBVRE, 2001, p.54).

Portanto, as criações do ser humano como cidades, edifícios, ruas, casas e muitos outros objetos da vida cotidiana, são capazes de estruturar a experiência existencial e evocar significados (PALLASMAA, 2017).

Com esta perspectiva em vista e refletindo os espaços das cidades, algumas tendências e princípios arquitetônicos propostos nas últimas décadas contribuíram e continuam contribuindo para mudanças significativas na relação corpo-espaço-tempo.

A partir de meados da década de 60, o desenvolvimento de muitas cidades sofreu significativas alterações, sustentado por ideais modernistas da época, os quais preconizavam a individualização da cidade (entendida em partes e separada por funções), descentralizadas e dispersas em grandes distâncias, edifícios altos, arquitetura rápida (GEHL, 2015). Concomitantemente, a força adquirida pelas indústrias automobilísticas e o consequente aumento do tráfego de veículos suscitou adaptações e renovações na organização do espaço urbano de modo a acomodar essa demanda.

Também a forma e o transcurso acelerado de urbanização, o adensamento das cidades, a espetacularização e mercantilização do espaço – o qual tornado mercadoria passa a favorecer a acumulação e a geração de riquezas pela especulação imobiliária, por exemplo -, são alguns elementos que têm corroborado para remodelações não apenas no planejamento, como no cotidiano vivido.

Determinados pressupostos norteadores do planejamento urbano têm privilegiado ou sobreposto significativamente o valor de troca das cidades em detrimento do seu valor de uso, existindo a naturalização de um projeto de cidade para o lucro, na qual os espaços são penetrados pela lógica da racionalidade, do cálculo, da previsão, constituídos como espaços de negócios, de reprodução econômica e não necessariamente voltados à realização da vida humana (LEFEBVRE, 2001; BRENNER et al., 2011; CARLOS, 2014).

Esta contradição vivenciada “entre a reprodução do espaço (que tende a se concretizar sob os interesses e necessidades da reprodução do capital e sob o poder do Estado) e a reprodução da vida (que diz respeito ao conjunto das necessidades da sociedade e que tem como objetivo a construção do humano)” (CARLOS, 2007, p. 40), tende a volatilizar as relações sociais, gerando um certo individualismo. Nesse sentido, muitas cidades também têm se tornado “cidades-conceito”, ideologizadas, distanciadas ou exteriorizadas e a dimensão efetivamente humana tem sido progressivamente secundarizada e negligenciada (CERTEAU, 2014; PALLASMAA, 2005; GEHL, 2015).

Entendendo que os indivíduos se apropriam do mundo, do espaço, por meio corpo, a falta de humanismo identificada nas cidades contemporâneas pode ser consequência, dentre inúmeros outros motivos, de uma certa inobservância em relação aos corpos que as habitam, pois o modo de produção das cidades, em suas disposições e concepções, parece cada vez mais

subtrair essa participação corporal, sensorial, do processo de apropriação, revelando ainda uma certa patologia dos sentidos (PALLASMAA, 2005; CARLOS, 2017).

As diferentes experiências corporais e motrizes constituem maneiras de acessar o mundo e as gestualidades que encadeiam estas formas e significados englobam desde ações corporais mais sutis e aparentemente intuitivas, como piscar, reorganizar posições corporais e mover membros para alcançar objetos, até deslocamentos dotados de outras intencionalidades e que nos transportam por distâncias antes impensáveis, como viagens entre cidades e continentes.

Caminhar, podemos dizer, é a forma mais antiga ou básica dos seres humanos se moverem no mundo. Segundo Careri (2013), as necessidades naturais de encontrar alimento ou informações fundamentais à existência e sobrevivência humanas originaram o ato de atravessar o espaço, mas a partir do momento em que estas “exigências primárias” são supridas, o caminhar transformou-se em uma “fórmula simbólica” que possibilita ao homem habitar o mundo e modificar a paisagem, alterando também os significados do espaço atravessado e criando novas ordens, e hoje, segundo Gehl (2015, p.120) “há mais no caminhar do que simplesmente andar”.

O fato é que no curso da História e da constituição das cidades as experiências móveis passaram por significativas transformações, principalmente em função dos artefatos elaborados, os quais têm intermediado cada vez mais as maneiras como nos envolvemos e percebemos o mundo, redesenhando e ressignificando o ir e vir de pessoas, bens, serviços e informações, impulsionando trocas culturais, mas também alterando a forma como os espaços são idealizados e estruturados.

Inconcebíveis em outras épocas, os movimentos velozes propiciados pela mobilização das várias tecnologias associadas aos transportes, ao mesmo tempo em que ampliaram as oportunidades de deslocamento no espaço e expandiram horizontes pela possibilidade de circular por outras áreas, revelaram alguns efeitos colaterais ao desencadear distanciamentos e desconexões vivenciados no/pelo corpo.

Sennet (2003) aponta que a privação sensorial, a carência dos sentidos, é um problema contemporâneo e paradoxal das cidades, pois tornou-se uma questão ainda mais notável nos tempos modernos em que tanto se prezam as sensações do corpo e a liberdade de movimentos. Segundo o autor, os projetos arquitetônicos modernos e as formas como nos deslocamos no espaço condenam a nós mesmos e ao ambiente urbano à passividade, à monotonia e ao cerceamento tátil.

Junto à uma certa negligência com o corpo e os sentidos nas cidades, Pallasmaa (2017) diz haver também um desequilíbrio no nosso sistema sensorial, uma vez que o sentido em

destaque, aquele passou a dominar na cidade contemporânea e pelo qual é possível assimilar os incrementos na velocidade do mundo tecnológico, é o da visão. Para o autor,

A cidade contemporânea é a cidade dos olhos. Seus movimentos rápidos e mecanizados nos impedem de estabelecer um contato íntimo e corporal com ela. À medida que a cidade do olhar torna passivos o corpo e os outros sentidos, a alienação do corpo reforça a visibilidade. [...] A cidade visual nos coloca na situação de estrangeiros, espectadores voyeurísticos e visitantes passageiros, incapazes de participar (PALLASMAA, 2017, posição 494 *kindle*, grifo nosso).

Este paradigma visual que tem prevalecido no planejamento urbano é influenciado por várias questões urbanas, a exemplos das edificações e das maneiras nas quais são concebidas, na medida em que privilegiam em sua maioria o vertical ao horizontal, perdem sua plasticidade e profundidade existencial e são tornadas produtos visuais; e das formas de circular pela cidade, que ao ocorrerem em uma velocidade acelerada tendem a gerar imagens e experiências mais fugazes, levando à uma certa desvinculação do corpo em relação ao espaço da cidade (PALLASMAA, 2012).

Podemos pensar que no lugar de uma incapacidade de participação, os espaços urbanos produzidos têm promovido cada vez mais um afastamento, uma redução nas possibilidades de participação do corpo, em razão desta fragmentação e priorização dos olhos em detrimentos dos demais sentidos, ou seja, o grau e a profundidade desta participação serão alterados a partir das maneiras pelas quais o espaço é concebido, construído, percorrido.

Gehl (2015), por outro lado, apresenta outra perspectiva no que se refere ao sentido da visão, considerando-o um campo social cujos limiars promovem interações diferentes entre as pessoas. Por exemplo, é possível que pessoas em movimento ou linguagens corporais mais gerais sejam vistas por outras pessoas à uma distância de 100 metros, a qual para o autor seria o limite do campo social visual. Já 25 metros de distância seria um limiar mais significativo ao possibilitar identificar características mais finas das pessoas, como expressões faciais e emoções, tornando a experiência mais interessante e à medida em que esta distância é ainda mais encurtada, um número maior de detalhes é possível de ser apreendido e mais sentidos são mobilizados (GEHL, 2015).

Em grandes distâncias, recolhemos grande quantidade de informações, mas das distâncias curtas recebemos impressões sensoriais muito intensas e emocionalmente significativas. O que é comum aos sentidos que operam a curtas distâncias – olfato e tato e também a capacidade de reconhecer sinais de temperatura – é que eles estão mais proximamente ligados às nossas emoções (GEHL, 2015, p.47).

Reforçando a relação da visão com a velocidade, Gehl (2015) exemplifica como as autoestradas e seu tráfego de velocidade compreendem muitas unidades que passam rapidamente e são efêmeras, ou seja, logo saem do campo de visão, ao passo que quando este tráfego se torna mais lento ou por algum motivo é interrompido, há muito mais o que olhar. Além disso, o autor destaca que o incremento na velocidade nas áreas urbanas também aumenta dramaticamente a dimensão espacial, transformando as imagens e visões dessa paisagem.

Assim, as abordagens arquitetônicas na cidade precisam privilegiar também a qualidade urbana na pequena escala, ao “nível dos olhos” (GEHL, 2015), no sentido de proporcionar experiências que circunscrevam a dimensão humana, a sabedoria do corpo e abrangência dos sentidos, em contraposição justamente à “cidade dos olhos” na perspectiva restrita à experiência visual, funcionalizada, acelerada, superficial e descorporificada, alvo da crítica realizada por Pallasmaa.

Em muitas cidades, especialmente em grandes metrópoles, a hegemonia do automóvel e do tráfego de veículos está na base da orientação assumida pelo planejamento urbano¹⁸, expressando a simbólica da modernidade identificada pelas construções de largas avenidas, viadutos, pontes, túneis, estruturas criadas para acomodar essa forma de circulação, as quais têm alterado os usos e as funções dos lugares, bem como contribuído para a confusão de conceitos sobre relações de escalas nas cidades e moldando diferentemente o senso de proporção, devido ao grande número de carros tanto em movimento quanto estacionados (CARLOS, 2017; GEHL, 2015).

Esse fato também interfere em função da mecanicidade e modulação excessiva dos usos e ações dos habitantes que emergem dessa forma de circular pela cidade. Sennet (2003) destaca a “escravização” e neutralização do espaço (transformado em corredor) pelas regras de locomoção, pois o espaço, uma vez padronizado, demandaria poucas reações pessoais para ser atravessado. Além disso, o autor aponta que:

¹⁸ Segundo Sartori (2018, p.36), com base em Furness (2010) “[...] o automóvel não pode ser tratado apenas como uma tecnologia neutra e mero resultado de avanços tecnológicos. Existe uma construção social em torno desse objeto, bem como aspectos políticos e econômicos intrinsecamente relacionados com sua difusão nas cidades”. Complementando essa ideia, Jones e Azevedo (2013, p.208) apontam que “O crescimento econômico [brasileiro] foi acompanhado por um rápido aumento na motorização privada impulsionado por um boom de crédito para os consumidores juntamente com incentivos fiscais por parte do governo (site do The Economist). A indústria automobilística nacional tradicionalmente promoveu a ideia de que possuir um carro é um componente-chave da identidade brasileira e isso inaugurou uma nova política de consumo entre um número crescente de consumidores (Wolfe, 2010). O crescente domínio do automóvel na sociedade brasileira foi estimulado pela introdução do ‘carro popular’ (veículo simples de baixo custo com motor de 1 litro e sem 'extras'), disponibilidade mais ampla de planos de crédito / pagamento e marketing agressivo da indústria automobilística (Presada, 1999). Isso continua em ritmo acelerado com o governo brasileiro anunciando, ainda em maio de 2012, uma série de incentivos fiscais para estimular a indústria automotiva, ou seja, redução do imposto sobre crédito pessoal e sobre produtos industrializados, incluindo ‘carros utilitários’”.

Em alta-velocidade é difícil prestar atenção à paisagem. [...] Navegar pela geografia da sociedade moderna requer muito pouco esforço físico e, por isso, quase nenhuma vinculação com o que está ao redor. De fato, à medida que as vias são cada vez mais expressas e bem sinalizadas, o motorista precisa cada vez menos dar-se conta das pessoas e das construções para prosseguir no seu movimento. Os deslocamentos são mais rápidos num meio ambiente cujas referências tornaram-se secundárias. Assim, a nova geografia leva mais água para os moinhos dos meios de comunicação. O viajante, tanto quanto o telespectador, vive uma experiência narcótica; o corpo se move passivamente, anestesiado no espaço, para destinos fragmentados e descontínuos (SENNET, 2003, p.17-18).

Os efeitos da velocidade na apreensão e conexão com a cidade são pontos que Gehl (2015) também destaca, evidenciando que velocidades mais elevadas (como 50, 80 ou 100 km/h) suscitam vias largas e espaços grandes facilmente gerenciáveis, e para que a informação seja incorporada pelas pessoas os sinais também precisam ser simplificados e ampliados. Nessa lógica, as oportunidades de perceber os espaços e as pessoas acabam reduzidas, o urbano é visto e apreendido apenas em linhas gerais, as experiências sensoriais multifacetadas são empobrecidas e a arquitetura torna-se desinteressante (GEHL, 2015).

Como consequência da predileção pelo transporte individual motorizado, o espaço, configurado para atender essa demanda,

[...] vai se impondo enquanto sinal, código que comanda, imperativamente, o uso dos lugares infundindo no espaço, o repetitivo que se revela em formas homogêneas e assépticas conferindo um modo determinado de relações entre os habitantes da metrópole. Resta lembrar que os sinais, autônomos, funcionam segundo uma frequência mecânica que ao mesmo tempo permite/interdita ações que incluem/excluem os usos, logo os habitantes (CARLOS, 2017, p.18).

Com relação ao papel dos automóveis e o planejamento das cidades, Jacobs (2011) reconhece os efeitos nocivos que sua presença massiva tem causado no meio urbano (aniquilação de pontos de referência, homogeneização da feição urbana...), mas aponta que estes efeitos seriam mais um reflexo ou um sintoma das dificuldades e insucessos em relação ao planejamento e desenvolvimento urbanos do que necessariamente sua causa. Entretanto, a autora alerta para uma dependência excessiva dos automóveis particulares que é incompatível com a concentração urbana de usos e que essa situação pode gerar dois movimentos, ou as cidades são erodidas pelos automóveis ou há redução dos automóveis pelas cidades.

Em relação à erosão das cidades pelos automóveis, Jacobs (2011) aponta constituir um processo que ocorre em etapas, mas que possui efeitos cumulativos, sendo caracterizado por uma “retroalimentação positiva” que atua rápida ou lentamente. Por exemplo, o congestionamento de veículos exige o alargamento de ruas, construção de pontes, viadutos, etc.,

os quais, por sua vez, acomodarão a demanda crescente de veículos, no entanto, quando a capacidade se esgotar, novas alterações urbanas precisarão ser realizadas e assim sucessivamente¹⁹.

Na mesma direção, Illich (1974 apud COX, 2019) argumenta que o deslocamento por automóveis gera demandas intermináveis a ponto de exercer um monopólio radical, restringindo outras possibilidades de mobilidade, isto é, apesar de possibilitar deslocamentos maiores, esse mesmo fator cria mais demandas por deslocamentos, aumentando, conseqüentemente, a dependência do uso dos carros, moldando a vida e a sociedade numa espiral viciosa.

Os carros, em si, ocupam muito espaço. Ônibus e caminhões são todos enormes, e mesmo um pequeno carro compacto europeu parece dramaticamente grande num espaço criado para o corpo humano. Os carros ocupam muito espaço quando se deslocam e quando estão estacionados. Um estacionamento para 20 ou 30 carros ocupa o mesmo espaço que uma boa praça urbana (GEHL, 2015, p.55).

Esse aumento do uso e da propriedade de veículos reflete na demanda por espaço, na escassez e dispersão de usos, alterando consideravelmente a natureza das áreas urbanas e os padrões de viagem (mais viagens e mais longas), ampliando e fortalecendo a própria necessidade *de* automóveis e as necessidades *dos* automóveis, gerando impactos também em outros meios de transporte, como o transporte público, que tende a ser reduzido em sua disponibilidade e eficiência (JACOBS, 2011; PARKIN et al, 2007).

Ainda no século XX Lefebvre (2008, p. 27) dizia que “aproxima-se o dia em que será preciso limitar os direitos e poderes do automóvel, não sem dificuldades e restrições”. Borja e Muxí (2002) afirmam que, conjuntamente à outras situações urbanas, o funcionamento exclusivo das cidades com os automóveis privados acentua as tendências de segmentação, individualismo e exclusão.

Onde o carro é a única opção para o acesso à determinadas instalações ou recursos essenciais da cidade existem implicações sobre a cidadania e criam-se padrões de desigualdades, sendo que elas “não significam meramente perda de status, mas também afetam a capacidade de participar da vida cotidiana” (ALDRED, 2010, p.38, tradução nossa). Da mesma forma, para Gehl, a sustentabilidade social é um processo que também perpassa as questões de mobilidade, pois

¹⁹ “Na retroalimentação positiva, uma ação produz uma reação que por sua vez intensifica a situação que originou a primeira ação. Isso intensifica a necessidade de repetição da primeira ação, que por sua vez intensifica a reação e assim por diante, *ad infinitum*” (JACOBS, 2011, p.389).

A igualdade é incentivada quando as pessoas caminham e andam de bicicleta, em combinação com transporte público. Mesmo sem seus carros, as pessoas devem ter acesso ao que a cidade oferece e à oportunidade para uma vida cotidiana sem restrições impostas por opções ruins de transporte (GEHL, 2015, p.109).

De maneira mais geral, mas reforçando esta perspectiva, Santos (2014, p.11) coloca que

[...] a atividade econômica e a herança social distribuem os homens desigualmente no espaço, fazendo com que certas noções consagradas, como a rede urbana ou a de sistemas de cidade, não tenham validade para a maioria das pessoas, pois seu acesso efetivo aos bens e serviços distribuídos conforme a hierarquia urbana depende do seu lugar socioeconômico e também do seu lugar geográfico.

Além da hierarquia em relação à distribuição de bens e serviços, os sistemas de mobilidade das cidades também podem ser organizados de maneira hierárquica quando “formas específicas de mobilidade recebem diferentes níveis de prestígio simbólico, investimento econômico e apoio político” (VIVANCO, 2013, p.14).

Embora apontemos uma perspectiva contestatória em relação ao predomínio dos automóveis, tais reflexões não têm como intenção condenar ou sugerir o banimento da presença dos carros e outros veículos motorizados das cidades, uma vez que constituem tecnologias performáticas historicamente influentes capazes de ampliar alcances de maneira flexível, rápida e confortável. Questionamos, entretanto, o descompasso na extensão e natureza da influência exercida por esta forma de mobilidade nos processos urbanos.

Por mais avançadas que sejam, grande parte das tecnologias associadas à mobilidade possuem graus limitados de autonomia e (ainda) são mobilizadas por pessoas, que são seres corporais dotados de sentidos e sensibilidades e que terão suas experiências e sensações intermediadas pelos objetos criados.

Segundo Jensen (2013) as “coisas” são idealizadas e construídas por pessoas que “são” no mundo por seus corpos, assim, para cada nova tecnologia relacionada à mobilidade desenvolve-se também uma fenomenologia e percepção corporal associadas. Nesta direção, Vivanco (2013, p.12) também aponta que “diferentes mobilidades carregam o potencial para conhecer, sentir e interagir com o mundo de maneiras específicas e estão intimamente associadas a certas práticas de vida”.

Portanto, as formas de se mover na cidade e as tecnologias que as envolvem, além de produzir e reproduzir o espaço urbano, envolvem percepções e maneiras de se relacionar com o espaço, o tempo, as pessoas, a partir de diferentes registros do corpo em movimento em suas

muitas configurações, a pé, de ônibus, bicicleta, carro, patinete, skate, patins, dentre outros (JENSEN, 2013).

Nesta gama de possibilidades, destacamos o uso da bicicleta, que ao longo dos seus mais de 200 anos de história, foi adquirindo além de muitas formas, distintos significados. Vivanco (2013) comenta que entender o que é a bicicleta tem a ver com entender o “quando” da bicicleta, isto é, que as qualidades e a forma do objeto estão estritamente conectadas ao período histórico e outros fatores sociais e técnicos que a modelam.

Nossa pretensão não é realizar um levantamento ou um resgate histórico da evolução da bicicleta na qualidade de objeto - que se inicia com as rústicas *draisines* no século XIX perpassando as mais tecnológicas e custosas *speeds* da contemporaneidade²⁰ -, mas ressaltar que existe uma relação estrita entre os objetos criados e as sociedades e tempos históricos circunscritos, pois as bicicletas passaram e continuam passando por inúmeros processos de adequação de acordo com os interesses e necessidades específicas de cada época.

Uma miríade de possibilidades e benefícios podem ser proporcionados pelo uso da bicicleta. Praticidade. Sustentabilidade. Saúde. Economia. Estas costumam ser algumas das vantagens mais destacadas e ratificadas principalmente nas sociedades contemporâneas, pois tais “rótulos” estão estritamente relacionados a agendas que têm impactado a vida cotidiana, além de constituírem perspectivas que ao serem analisadas revelam mudanças objetivamente mensuráveis e generalizáveis e que, portanto, podem ser mais facilmente identificadas e visualizadas.

Pessoas se deslocando de bicicleta, enquanto presença, demandam o uso do espaço, mas esse processo envolve uma maneira mais sustentável e com menores impactos quando comparada a outras formas de deslocamento²¹. Gehl (2015, p.104) aponta que as bicicletas

²⁰ O livro *Bicycle: The definitive visual history* (2016) mostra a evolução da bicicleta desde sua criação até os dias atuais, na qualidade de objeto, mas abordando também aspectos da sua influência nas sociedades onde inserida: “No início do século 20, o uso da bicicleta passou por uma revolução demográfica. O boom e a queda das bicicletas no final do século 19 foram alimentados por sua popularidade entre as classes médias da Europa e dos Estados Unidos, que tinham dinheiro e tempo de lazer para aproveitar a mania do dia. Mas, à medida que o ciclismo começou a sair de moda - desafiado por outras novas formas de transporte pessoal, incluindo o automóvel - a bicicleta ganhou popularidade como máquina da classe trabalhadora. A queda nos custos, em parte devido à disseminação da produção em massa e novas técnicas de fabricação, fez com que as bicicletas se tornassem mais acessíveis para homens e mulheres que trabalham. Os efeitos sociais foram logo notados: enquanto a bicicleta trouxe novas liberdades para as mulheres na década de 1890 e contribuiu para o movimento de emancipação feminina, no novo século a maior mobilidade que ela proporcionou foi um fator nas mudanças sociais que ocorrem em muitos países. Os trabalhadores podiam viajar por conta própria em seu tempo de lazer, o que significa que as redes relacionais - incluindo os casamentos - poderiam se estender além da localidade imediata” (p.41, tradução nossa).

²¹ De maneira geral no seu uso, considerando também todo o processo que envolve a cadeia produtiva da bicicleta, desde a matéria prima para sua produção até a chegada ao usuário final. Por se tratarem de tecnologias diferentes,

requerem menor quantidade de espaço por pessoas na rua: “as ciclovias têm espaços para cinco vezes mais tráfego do que as faixas de automóveis [...] Dez bicicletas estacionadas cabem facilmente dentro de uma vaga de estacionamento de carros”. Além de utilizar menos recursos espaciais, as bicicletas por si mesmas afetam menos o meio ambiente ao reduzir a emissão de partículas poluentes, carbono e outros gases de efeito estufa, por exemplo, colaborando com os objetivos das agendas ambientais e políticas de sustentabilidade. Aldred (2014) também destaca que, diferente dos veículos motorizados, andar de bicicleta exige relativamente menores investimentos públicos.

Pessoas se deslocando de bicicleta estão em movimento, exercitando o corpo ao realizar a prática de uma atividade física, seja de forma intencional ou intuitiva, consciente ou inconsciente, o que contribui para promover uma vida mais saudável e com mais qualidade ao prevenir, minimizar ou ainda reverter os efeitos causados pelos hábitos de tendência mais sedentária incorporados nas rotinas diárias, os quais, juntamente com outros fatores, têm provocado prejuízos à saúde (levando ao aumento de doenças cardiovasculares, obesidade, diabetes, entre outras).

Pessoas se deslocando de bicicleta contribuem para as questões econômicas em muitos aspectos. As estruturas necessárias para a circulação de bicicletas, com qualidade e segurança, além de economizarem espaço na cidade, costumam apresentar menores custos financeiros para sua implantação. Os gastos com saúde, a partir do incremento na atividade física da população e os benefícios gerados pelo corpo em movimento, também poderiam ser reduzidos a longo prazo. O impacto no orçamento individual pela redução nos gastos mensais com transporte a partir do uso diário da bicicleta, por exemplo, tende a não passar despercebido²². Na realização de determinados trajetos, as bicicletas podem ser mais rápidas que os próprios carros ou o transporte público, reduzindo o tempo dedicado aos deslocamentos.

Todas essas perspectivas são absolutamente legítimas e quando efetivamente sustentadas e colocadas em prática podem contribuir sobremaneira no enfrentamento de muitos problemas vividos no meio urbano, colaborando na promoção de uma vida de qualidade (RECHIA, 2017). No entanto, gostaríamos também de ressaltar outras potencialidades que, em certa medida, são reconhecidas, mas tendem a ser menos desenvolvidas e estão principalmente

com complexidades distintas, é possível supor que o geral do processo produtivo da bicicleta também seja menos agressivo quando comparado ao da produção de automóveis.

²² Relatórios que investigam o impacto social no uso da bicicleta no Rio de Janeiro e em São Paulo, por exemplo, mostram estimativas que traduzem estas concepções em números (TORRES-FREIRE, 2018, 2019).

relacionadas às subjetividades que envolvem o corpo em movimento de bicicleta e suas interações com objetos, pessoas e materiais no espaço, aqui em foco o espaço da cidade.

Cox (2019, p.71, tradução nossa) afirma que as bicicletas como qualquer outra tecnologia “operam dentro de cenários tecnológicos [*technoscapes*] e culturais [*culturescapes*] tanto quanto em paisagens [*landscapes*]: cada um desses diferentes cenários representa e mobiliza outras possibilidades [*affordances*]²³”, por isso, para o autor, andar de bicicleta envolve contextos históricos e societários mais amplos, em uma relação que é a um só tempo recursiva e dialética.

As diferentes possibilidades de design, materiais utilizados e funções atribuídas ao objeto ocasionam interações proporcionalmente distintas entre pessoas-pessoas, pessoas-objetos e pessoas-ambientes, alterando as capacidades e possibilidades de ação ao exigirem diferentes habilidades dos seus usuários ao mesmo tempo em que reescrevendo maneiras de agir no tempo-espaço da vida.

Segundo Cox (2019) a bicicleta produziu efeitos, possibilidades de mobilidade humana e de socialidade anteriormente não previstas e argumenta que para entendê-la, em qualquer um de seus usos, é preciso considerá-la uma prática que engloba não apenas o ato físico de pedalar, mas sua integração à uma rede de outros objetos e atividades que tornam este ato possível:

Em primeiro lugar e por si mesma, andar de bicicleta é uma ação que não requer apenas uma máquina e um condutor, mas também lugares nos quais e através dos quais pedalar. Em segundo lugar, andar de bicicleta é uma performance. Realizada sozinha ou com outras pessoas, sempre interage com outras pessoas e espaços. Como quase sempre acontece em espaços públicos, pedalar é interagir com as histórias desses espaços, sejam dentro ou fora de estrada, em infraestrutura dedicada ou não. Andar de bicicleta é uma atividade social mesmo quando realizada sozinho. Em suma, pedalar é fazer parte de um sistema de mobilidade, aqui referido como *velomobilidade* (COX, 2019, p.12, tradução nossa).

O autor estabelece uma distinção entre *velomobilidade* e *velo-mobilidade*, entendendo que a *velomobilidade* se refere às estruturas sistêmicas que sustentam a *velo-mobilidade*, relacionada, por sua vez, às experiências e às práticas vividas com a bicicleta (COX, 2019).

Assim, equipamentos, lugares, pessoas, interações e uma diversidade de elementos e situações compõem a experiência de pedalar. Andar de bicicleta é uma atividade à primeira vista simples, mas que se revela envolta em teias de complexidade que integram aspectos materiais e simbólicos:

²³ “*Affordances* entendidas como as possibilidades de ação fornecidas por qualquer artefato dado” (COX, 2019, p.60).

Andar de bicicleta é altamente sensível às condições materiais, como a forma espacial urbana, o ambiente construído e a política de tráfego. Mas também é altamente sensível a atitudes culturais, construções simbólicas e relações sociais (Carstensen e Ebert 2012). Essas dimensões socioculturais incluem as manifestações e práticas diárias associadas às hierarquias político-econômicas e sociais embutidas nos sistemas de transporte; os significados e experiências que diferentes pessoas projetam e derivam da própria bicicleta; escolhas e preferências individuais associadas à mobilidade cotidiana, que estão intimamente ligadas a percepções e ideologias sobre o espaço urbano; normas sociais, expectativas e códigos informais sobre como pedalar; e as demandas incorporadas e conjuntos de habilidades envolvidas na navegação pelas ruas da cidade (VIVANCO, 2013, p.69, tradução nossa)²⁴.

As experiências individuais e coletivas compartilhadas ao andar de bicicleta nos diferentes espaços reproduzem significados consolidados ao mesmo tempo em que produzem novos, os quais podem permanecer implícitos ou explícitos, exercendo influência também, em maior ou menor grau, nas formas materiais e vice-versa.

Além destas questões, destacamos o componente corporal que existe na experiência de pedalar, o qual está integrado às dimensões culturais, sociais, políticas, econômicas, materiais, mas que é, à sua maneira, característico e potencializado:

Vento passando pelos cabelos, pernas pulsando, sentimentos de vulnerabilidade e medo misturados com alegria, um conhecimento especial do layout espacial da vizinhança - não é difícil reconhecer como andar de bicicleta tem repercussões experienciais, sensoriais e sociais na vida de alguém que são diferentes de dirigir um carro, andar de trem ou andar como um pedestre. Em outras palavras, as bicicletas, como todas as tecnologias, estendem os corpos e capacidades humanas, mas estendem nossos corpos e capacidades de maneiras específicas. A relação resultante entre o humano e a máquina é distinta de qualquer outra, permitindo e exigindo certas coisas dos corpos das pessoas e abrindo-as para certos tipos de interações com seus ambientes (VIVANCO, 2013, p.11, tradução nossa).

Por mais evidente que se apresente, a sensorialidade do corpo que pedala também está envolta em outros aspectos que se interconectam, pois, segundo Jones (2012), a interface indivíduo-mundo perpassa uma negociação constantemente mediada pelo sensorial.

Os sentidos situam-se na fronteira confusa entre corpo e ambiente e podem ser vistos como um mecanismo-chave através do qual o poder atua no corpo de um indivíduo (Simonsen 2007). [...] A capacidade de um indivíduo de afetar e ser afetado pode, portanto, ser vista como uma barreira para entrar em espaços específicos e se engajar em atividades específicas que produzem diferentes graus de estimulação sensorial (JONES, 2012, p. 645, tradução nossa)²⁵.

²⁴ Referência indicada na citação: CARSTENSEN, Trine Agervig; EBERT; Anne-Katrin. *Cycling Cultures in Northern Europe: From 'Golden Age' to 'Renaissance.'* In: **Cycling and Sustainability**, edited by John Parkin, 23–58. Bingley, UK: Emerald Publishing Group, 2012.

²⁵ Referência indicada na citação: SIMONSEN, K. Practice, spatiality and embodied emotions: an outline of a geography of practice, **Human Affairs**, 17, 168–181, 2007.

Trazendo à luz as questões relativas ao poder e afetação que permeiam a sensorialidade, Jones (2012) comenta que a existência individual se dá dentro dos próprios sentidos e que as capacidades afetivas para absorver os vários estímulos sensoriais são igualmente singulares, entendendo tais capacidades afetivas como a extensão em que o corpo impacta o mundo do entorno e assimila simultaneamente as projeções desse mundo.

Assim, os sentidos, sendo parte da constituição humana, não serão “eliminados” nos deslocamentos veiculares, por exemplo, mas estes, ao mobilizarem com mais ênfase o aspecto visual, acabam passivando os demais sentidos, proporcionando sensações mais reguladas ou de alguma forma neutralizadas.

Cox (2019) indica a existência de uma experiência cinestésica da prática de pedalar a qual sugere que para lidar com o sujeito móvel é preciso ir além da linguagem do olhar. Um significativo componente visual atua nos deslocamentos de bicicleta, no entanto, a prática tende a promover uma imersão sensorial, engajando o corpo em todos os seus sentidos mais intensa e ativamente. Jones (2012, p.651, tradução nossa) complementa que

Com base em Merleau-Ponty (1962), tanto o motorista quanto o ciclista estão tendo sua experiência do mundo construída por meio do sensorial, mas a intensidade afetiva dessa experiência é muito maior para o ciclista devido à exposição a um ambiente muito menos administrado e à uma paisagem sensorial mais variada [...] Estímulos hápticos intensos para o motorista do carro normalmente só se manifestam no caso de um acidente ou quase acidente, enquanto para os ciclistas a intensidade multissensorial é uma ocorrência diária. Sem o casulo do carro, a conexão afetiva entre o corpo e o mundo ganha relevo²⁶.

Essa regulação do corpo e dos comportamentos dos indivíduos pela alteração da intensidade da conexão afetiva estabelecida entre o corpo e o mundo, também pelo controle da paisagem sensorial [*sensescape*], foi denominada por Jones (2012) “disciplina sensorial”. O autor considera que analisar o uso da bicicleta no meio urbano auxilia a compreender estas interações.

Pallasmaa (2017, posição 515 *kindle*), traçando uma crítica voltada ao campo da arquitetura, o qual para o autor tem operado principalmente com o sentido da visão, de forma desconectada da profundidade existencial, traz a importância do resgate da perspectiva tátil, multissensorial e que considere o corpo por completo, afirmando que

A experiência mental da cidade é mais uma constelação háptica do que uma sequência de imagens visuais; impressões do olhar são incorporadas em um continuum de

²⁶ Referência indicada na citação: MERLEAU-PONTY, Maurice. **Phenomenology of Perception**. London: Routledge & Kegan Paul, 1962.

experiências hápticas mais inconscientes. Mesmo quando os olhos tocam e a contemplação acaricia perfis e contornos distantes, nossa visão sente a dureza, a textura, o peso e a temperatura das superfícies. Sem a colaboração do tato, o olho seria incapaz de decifrar o espaço e a profundidade e não poderíamos montar o mosaico de impressões sensoriais em um continuum coerente. O sentido de continuidade reúne fragmentos sensoriais isolados na continuidade temporal do senso de identidade.

Transpondo essa ideia para o uso da bicicleta, o alto grau de “tatilidade” que circunda a prática proporcionaria, conseqüentemente, um contato mais háptico do habitante com cidade, suas estruturas, objetos e pessoas. Isso se torna relevante uma vez que uma cidade mais “tátil”, na visão de Pallasmaa (2017), evoca a empatia, envolve emoções, acolhe os cidadãos, os quais se tornam autorizados a participar.

A exposição do corpo em movimento de bicicleta é evidente e intensa, e por isso nem todas as pessoas se dispõem a enfrentá-la, principalmente em contextos hostis ao seu uso. Por isso, Jones (2012, p. 649, tradução nossa) destaca que ao mesmo tempo em que a bicicleta expande os limites afetivos do ciclista ao possibilitar maior agilidade para percorrer o espaço, desafia estes mesmos limites justamente em função da intensidade da estimulação sensorial e “o resultado é que cada ciclista adota estilos diferentes de pedalar para controlar seus limites afetivos e, por sua vez, muitas pessoas simplesmente optam por não pedalar”.

Skinner and Rosen (2007, p. 83, tradução nossa) afirmam que “em alguns locais onde o pedalar tem um perfil mais elevado, os usuários de bicicletas são mais aceitos; em outros, onde pedalar na estrada é raro, eles são menos tolerados e as atitudes em relação ao ciclismo podem ser hostis e até ameaçadoras”. Nesta direção, Prati et al (2017) apontam estudos que indicam que as pessoas hesitam ou se abstêm de pedalar no complexo trânsito das cidades, pois o consideram perigoso e difícil de lidar, e que nos ambientes onde o tráfego é exigente, apenas ciclistas que toleram o risco optam por pedalar.

Portanto, não se trata apenas da disposição pessoal em aderir ou não à prática. A experiência sensorial de pedalar, ainda que se trate de um componente corporal individual, se entrelaça aos panoramas ampliados da cultura, da política, da economia, do planejamento urbano e não está separada das significações atribuídas à prática, sejam elas próprias ou coletivas, e a decisão por pedalar ou não acaba sendo perpassada por estes elementos que transcendem o gosto ou a preferência pessoal.

Nem todos os recursos necessários para suportar a prática são acessíveis a todas as pessoas, sejam eles recursos materiais (desde a posse de uma bicicleta e acessórios até acesso a infraestrutura cicloviária em geral), funcionais (ter aprendido a andar de bicicleta, saber seu funcionamento) ou simbólicos (alto ou baixo status atribuído ao seu uso, rótulos, aceitação ou

afinidade, domínio dos códigos que permeiam a realização da prática, os quais variam dependendo do local onde é realizada, etc.). Assim, mesmo que exista afinidade, pode existir também um descompasso entre essa propensão para o uso da bicicleta e a concretização da prática, pois sua realização esbarra nesses elementos.

Considerando também culturas normalizadas para os carros, à medida em que se tornam dominantes, os corpos também vão se construindo segundo as lógicas que permeiam o uso desse meio de transporte, sendo forjados e modelados para viverem a partir de certas comodidades e confortos:

Embora bicicletas e carros possam percorrer o mesmo trecho da rua, o motorista do carro senta-se em uma cadeira confortável, protegido das intempéries, isolado do barulho e da fumaça, fazendo o mínimo de esforço físico para responder ao mundo visto pelo para-brisa. Por outro lado, andar de bicicleta em tráfego intenso requer imersão em um domínio sensorial muito menos gerenciado (JONES, 2012, p. 651, tradução nossa).

Também as atmosferas criadas e exigidas para os deslocamentos veiculares nem sempre são convidativas para que andar de bicicleta possa se tornar efetivamente uma opção e o sentimento de insegurança que normalmente permeia a prática se dá, entre outros fatores, em função desta maior exposição e dada a vulnerabilidade dos corpos na relação estabelecida em um espaço urbano motorizadamente organizado.

Problematizamos anteriormente a presença massiva dos automóveis circulando e, conseqüentemente, estruturando os espaços de muitas cidades contemporâneas. Mais uma vez destacamos que nossa visão não é a de que os carros devem ser banidos ou abolidos das cidades, pois exercem funções indispensáveis à certas experiências e organizações da vida cotidiana contemporânea. No entanto, questionamos o fato de que nossas sociedades, principalmente urbanas, estão *altamente* motorizadas e essa automobilidade *excessiva* vem marginalizando o uso da bicicleta, restringindo às pessoas o direito de pedalar (HORTON et al, 2007) por vários motivos, entre eles, a falta de infraestrutura, “legitimidade” de presença no espaço e segurança. O que se percebe em relação aos espaços criados para as bicicletas é que eles têm sido organizados nos interstícios de um mundo impresso pelo domínio do automóvel (COX, 2019), por isso, as relações construídas em torno da mobilidade por bicicleta, principalmente nestes cenários, tendem a ser complexas e até mesmo conflituosas.

Paradoxalmente, verificamos que nessas mesmas sociedades as pessoas são crescentemente encorajadas a pedalar, isto porque a presença desproporcional dos automóveis nos deslocamentos urbanos, cuja função seria facilitar a mobilidade, está promovendo cada vez

mais imobilidade e, nesse sentido, os ciclistas são em certa medida mais “automóveis” do que motoristas, acessando espaços inacessíveis aos carros e apresentando maior alcance em comparação aos deslocamentos a pé, flexibilidade que confere a este objeto pré-moderno qualidades pós-modernas (HORTON et al., 2007; ALDRED, 2010; JONES, 2012).

Mas, além de ser considerada como meio prático de mobilidade para determinadas situações, a bicicleta, segundo Cox (2019), também significa um repensar do uso do espaço público e uma forma de explorar novos significados do próprio ato de pedalar e da vida urbana, enquanto veículo que pode contribuir para romper com significados atribuídos à uma cidade cuja constituição tem sido orientada por outro veículo, o carro moderno.

O consumo do espaço por meio da bicicleta, diferente dos meios motorizados, ainda suporta uma escala “humana” de percepção (GEHL, 2015), impulsionada e ampliada pela participação ativa e protagonista do corpo em movimento de bicicleta, construindo o que Fleming (2013, 2017 apud COX, 2019)²⁷ denominou de “cicloespaço” [*cyclespace*], isto é, uma maneira de descrever um novo imaginário que se constrói em torno do reescalonamento da percepção a partir dessa forma de se deslocar na cidade.

Na perspectiva de Cox (2019), o encontro mais íntimo com a cidade na sociedade do século XXI, sociedade do enclausuramento e fechamento, é uma das características ainda pouco desvendadas quando relacionadas à andar de bicicleta, que é prática capaz de reinventar não apenas a experiência individual/social urbana como os rumos tomados na organização do espaço, alcançando também, como apontam Hempkemeyer e Guimarães (2016, p.295), o equilíbrio de um sistema saturado e um desequilíbrio da comodidade cotidiana, “simbolizando resistência e reXistências (outras formas de existir)”.

Nesta direção, Jones (2012) afirma que algo tão “ordinário” e “mundano” como andar de bicicleta estar sendo visto como uma resistência justamente pelo fato de evocar essa relação afetiva mais intensa entre corpo e mundo, demonstra o quão difundida se tornou a “disciplina sensorial” (a regulação corporal e dos comportamentos) que envolve a vida no meio urbano. Cox (2019) também ressalta a importância de observar essa oportunidade de conexão que se abre a partir das experiências com a bicicleta, sob a ressalva de que isso não é um fato dado e que a característica destacadamente corporal da prática de pedalar não seria motivo para reivindicar uma posição privilegiada para o usuário da bicicleta. Ainda assim, reiteramos que a

²⁷ Referências indicadas: FLEMING, Steven. **CycleSpace** – Architectural and Urban Design in the Age of the Bicycle. Rotterdam: nai010, 2013. / FLEMING, Steven. **Velotopia**: the production of cyclespace in our minds and our cities. Rotterdam: nai010, 2017.

significativa atuação corporal dos sujeitos de bicicleta e sua exposição singular ao ambiente tornam a prática destacadamente imbuída desse potencial.

Entre os diversos tempos e espaços sociais que organizam nossa existência e nos quais os sujeitos podem engajar-se em experiências com a bicicleta, situa-se o tempo/espaço do lazer. O lazer apresenta diferentes concepções, pois enquanto fenômeno social está intimamente entrelaçado aos aspectos geopolíticos, socioeconômicos, culturais, étnico-raciais, geracionais que o formam, conformam e transformam. Entretanto, se trata de uma dimensão da vida humana, presente em todas as sociedades, mas representada a partir de diferentes léxicos, apresentando múltiplas manifestações, com base em conteúdos diversificados vivenciados em realidades também heterogêneas. Nesse sentido, faremos uma breve abordagem histórico-conceitual em relação ao tema para, em seguida, estabelecer relações mais aproximadas do uso da bicicleta enquanto possibilidade de prática corporal fruída nesse tempo/espaço.

Como apontam Henderson e Sivan (2018, p.18), as posições geográficas e as culturas moldam as maneiras nas quais o lazer é imaginado, visto e praticado, pois está imerso em contextos de interesses e entendimentos variados e as diversas compreensões em torno do lazer impedem que haja consenso sobre seu significado, mas, para as autoras, “quando uma palavra como o lazer pode significar muitas coisas, por vezes parece significar pouco” e as definições elaboradas podem representar tanto conceitos formais quanto noções informais.

Existem várias abordagens teórico-conceituais do lazer e estes entendimentos estão constantemente em processo de renovação e transformação, assim como não existe unanimidade ou fatos únicos para explicar suas ocorrências históricas²⁸. Não temos intenção de abordar essa discussão, porém, destacamos alguns pontos considerados pertinentes e marcantes para a compreensão deste fenômeno social, que integra sociedades que se modificam no transcurso dos eventos, dos tempos e dos espaços.

Segundo Melo (2018), o conceito moderno de lazer começou a sistematizar-se a partir do século XVIII, principalmente no contexto europeu inglês, pois nesse período aconteceram muitas mudanças econômicas (modo de produção fabril), políticas (ideia de Estado-Nação), nas compreensões acerca da vida social (iluminismo, liberalismo), além de novas conformações sociais (burguesia e classe operária), elementos que foram promovendo rupturas com os modos de vida até então estabelecidos.

Essas mudanças profundas ocorridas nos processos produtivos em um período que hoje convencionamos Revolução Industrial, aconteceram pioneiramente na Inglaterra, propagando-

²⁸ Sobre a constituição histórica do lazer no Brasil consultar Gomes e Melo (2003), Gomes (2004), Gomes e Pinto (2009).

se também por outros países, e tiveram como pano de fundo sociedades modernas marcadamente urbanas e industrializadas que, ao condicionarem o trabalho em grande parte às máquinas e ritmos mecânicos, trouxeram novas formas de organização social, mais fragmentadas e especializadas.

Essas transições aconteceram gradualmente, mas resultaram na generalização e disciplinarização dos tempos e das ações humanas. Para Melo (2018, p.67) “a artificialização/desnaturalização do tempo do trabalho, uma decorrência da industrialização, deu origem a um mais claro delineamento do tempo livre”. As divisões entre os diferentes tempos sociais se tornaram mais acentuadas e estruturadas, contribuindo para estabelecer de maneira mais nítida o binômio trabalho/lazer, ambos articulados por um universo de consumo, em que o tempo passa a ser comprado e vendido como pressuposto de uma economia mercantil, sendo cada vez mais relacionado com aspectos de produtividade e utilidade (GEBARA, 1997).

[...] conforme o novo modelo de produção foi se consolidando, observa-se uma maior diferenciação dos tempos sociais. Paulatinamente, o ritmo da fábrica passou a regular a vida cotidiana, delineando um tempo livre em horário definido, possível porque a classe operária teve sucesso em algumas de suas reivindicações, entre as quais regulação da jornada diária e semanal (a semana inglesa). Aos poucos, os tempos mais flexíveis (do ritual, da natureza, do artesanato) foram sendo substituídos pelo tempo da produção racionalizada (MELO, 2018, p.71).

No decorrer dos séculos XIX e XX, de acordo com Melo (2018), estes processos desdobraram-se, por exemplo, no aumento da publicização dos divertimentos, dos aspectos e estratégias comerciais associadas, das tensões entre as classes sociais neste âmbito e das questões de autoformação. Para o autor, estes processos que aconteceram principalmente na Inglaterra tiveram grande influência mundial, espraiando-se para outros países, e as tensões que marcaram aquele cenário permanecem ainda arraigadas na contemporaneidade, ainda que com outras conformações.

No âmbito do estudos do lazer, estes preceitos e processos foram incorporados nas teorias e conceitos formulados principalmente por autores norte-americanos e europeus (os quais, posteriormente, também exerceram influências sobre o pensamento brasileiro), que posicionaram o lazer como uma ocupação do tempo livre/liberado das obrigações, enquanto instância da vida que ocorre em oposição ao trabalho, categoria que se tornou determinante para os estudos do lazer, o qual passou a ser visto cada vez mais como seu contraponto (“não trabalho”), pelas características atribuídas de improdutividade, liberdade e prazer (GOMES, 2014; SILVA et al, 2011).

Melo e Alves Júnior (2003) ressaltam que apesar de sempre ter havido uma contínua busca por formas de diversão nas sociedades humanas antigas ou tradicionais, estas não necessariamente refletem a existência do que hoje reconhecemos como lazer, pois mesmo que apresentem similaridades ou equivalências com o que foi vivido em outros tempos, não necessariamente significam os mesmos fenômenos, visto que guardam especificidades que são condizentes com as respectivas épocas. Assim, a concepção que destaca o fenômeno do lazer como produto de uma sociedade moderna urbano-industrial-capitalista tende a balizar boa parte dos estudos da área e permanece na contemporaneidade.

Pensando o cenário brasileiro, os anos 70 foram particularmente significativos e trouxeram muitas mudanças em relação ao lazer no país, muitas delas relacionadas às novas visões que passam a surgir também em relação ao trabalho. Nessa época, a dimensão do trabalho foi intensificada ao ser enfatizada pelos setores hegemônicos como condição para o avanço econômico do país, o que gerou reduções significativas no tempo livre dos trabalhadores, os quais, juntamente com órgãos sindicais, tiveram que empreender muitas lutas para que a legislação trabalhista, que garantia minimamente o tempo livre, fosse cumprida (GOMES, PINTO, 2009).

Este tempo livre era entendido como um tempo de não trabalho e o lazer visto como uma demanda social com tendências funcionalistas, utilitaristas, compensatórias e moralistas, isto é, como um tempo para aliviar as pressões impostas pelo trabalho e restaurar as energias despendidas, colaborando para a manutenção do *status quo*, fato que preocupou muitos setores sociais, motivando-os a pensar estruturas, estratégias e atividades moralmente aceitas e dentro da lei para o preenchimento deste tempo (UVINHA, STOPPA, 2018; GOMES, PINTO, 2009).

Nessa época, o lazer ganha usos mais correntes, expandindo-se por vários setores, entre repartições públicas e privadas, tratado também de forma institucional por entidades como o Serviço Social do Comércio – SESC e o Serviço Social da Indústria – SESI (GOMES, PINTO, 2009; SILVA et al, 2011). Segundo Mascarenhas (2020, 21min 02seg - 21min 23seg), “há uma intervenção estatal com o auxílio de organizações para intervir no tempo livre do trabalhador com o objetivo do seu controle e um controle funcional ao mundo do trabalho, no sentido da educação moral e física deste trabalhador”.

Esta mesma década de 70 é considerada um marco para a organização do lazer enquanto campo científico de estudos (apesar de escritos sobre o tema no Brasil existirem desde o início do século XX), pois nessa época o tema passa a ser estudado de maneira mais sistemática no país, mobilizando pesquisas e intervenções, reunindo estudiosos e consolidando iniciativas que

ocorriam anteriormente de forma mais isolada (UVINHA, STOPPA, 2018; GOMES, PINTO, 2009).

A criação de centros de estudos, a exemplo do Centro de Estudos de Lazer e Recreação (Celar) da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC-RS) em 1973, e a vinda do sociólogo francês Joffre Dumazedier ao Brasil (cujas obras traduzidas para a língua portuguesa possibilitaram ampliar o acesso aos conceitos elaborados pelo autor, repercutindo no contexto da época e permanecendo até os dias atuais), influenciaram sobremaneira a constituição e as reflexões do campo do lazer, além disso, projetos, ações, publicações, eventos, encontros, cursos e palestras realizados nesta época estimularam o intercâmbio de ideias e pesquisas empíricas, contribuindo para aprofundar o debate (SILVA et al, 2011).

Já os anos 80 no Brasil configuraram-se por vários marcos sociais e políticos na história do país, especialmente com o fim da ditadura militar, o processo de redemocratização do país e a promulgação da Constituição de 1988. Esta última tem particular relevância para o campo do lazer ao ser constitucionalmente reconhecido como direito social, presente no artigo 6º do documento lado a lado a outros direitos²⁹.

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, 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).

Esse reconhecimento é importante, segundo Gomes e Pinto (2009), pois evidencia o lazer como direito de todas as pessoas, estejam elas vinculadas a um trabalho assalariado ou não, e sua presença em dispositivos legais possibilita reivindicar os meios para concretizá-lo na vida cotidiana da população. Também de acordo com Amaral (2018) a presença do lazer na Constituição o posicionou como objeto desejável de uma política de Estado (debatida e votada no Poder Legislativo e que, portanto, não pode ser descumprida pelos governos) e não apenas enquanto política de governo (implementada enquanto programa de gestão e que pode, quando do cessar o mandato, deixar de existir). As esferas de governo passaram a implementar políticas setoriais para o lazer, ainda que, segundo a autora, as políticas sejam geradas em várias áreas, geralmente de modo pulverizado e por meio das políticas de governo (AMARAL, 2018).

²⁹ O lazer também é citado nos artigos 7º, 217 e 227 da Constituição de 1988: “O artigo 7º (inciso IV) prevê que os trabalhadores urbanos e rurais e outros sujeitos têm o direito de receber um salário mínimo que dê conta de suprir suas necessidades vitais básicas e as de sua família, incluindo o lazer. No parágrafo terceiro do artigo 217, por sua vez, o lazer figura como responsabilidade do poder público, que deve incentivá-lo como forma de promoção social. Tal atribuição é reforçada no artigo 227, o qual, além de configurar o direito ao lazer como dever do Estado, o coloca como dever da família e da sociedade, que devem assegurá-lo com prioridade à criança, ao adolescente e ao jovem” (GOMES, ISAYAMA, 2015, p.1).

Neste período, as compreensões em relação ao lazer que já vinham ganhando reformulações, passam por novas transformações, pois tais acontecimentos oportunizaram ampliar os horizontes do fenômeno, visualizado em uma perspectiva mais cidadã e não apenas enquanto um tempo oposto ao trabalho e às obrigações da vida, preenchido por atividades funcionalistas.

O lazer começa a adquirir novos contornos e as pesquisas partem de abordagens mais críticas, redimensionando algumas proposições e concepções, fundamentadas em grande parte na matriz teórica formulada por Dumazedier, e problematizando as abordagens que instrumentalizam o lazer restringindo-o à uma forma de assimilar tensões geradas pelo trabalho, lidar com as imposições sociais ou manter a ordem social (GOMES, 2004; SILVA et al, 2011).

O registro do lazer na Constituição é um marco que assegura este direito social, mas constantes lutas precisam ser travadas para sua efetivação, isto é, para que transite da fábula à realidade (RECHIA, 2015). Isto porque os processos de globalização e as políticas neoliberais fortalecidas principalmente a partir de 1990 no Brasil, segundo Mascarenhas (2004), reconfiguraram a estrutura organizacional e institucional do aparelho estatal, levando à uma certa desresponsabilização dos governos pela implementação e gestão de políticas sociais.

As regras da política passam a ser cada vez mais subordinadas às leis de mercado e o lazer como esfera da vida cotidiana não escapa a tais lógicas, assumindo cada vez mais a forma do que Mascarenhas chamou de “mercolazer”, isto é, o lazer manifesto de maneira mercantilizada:

O lazer, anteriormente vinculado às necessidades de produção e reprodução da força de trabalho, como uma espécie de antivalor, passa a subordinar-se diretamente a produção e reprodução do capital, sucumbindo, de modo tendencial e dominante, à forma mercadoria (MASCARENHAS, 2005, p.155).

Padilha (2018, p.84), compartilhando dessa visão, afirma que

Quando o capital compra o tempo de trabalho do assalariado, acaba também determinando o que seria seu oposto; o tempo livre se converte em tempo disponível para alimentar o mercado com o consumo de bens, serviços e valores. Quanto mais o Estado, que deveria se ocupar do bem comum, se submete aos interesses da acumulação do capital (neoliberalismo), menos atua nas esferas públicas (segurança, educação, saúde, lazer, cultura, esportes), deixando de prover recursos fundamentais para a satisfação das necessidades humanas e para o alcance da emancipação.

Mesmo que o acesso ao lazer, enquanto direito social, seja dever do Estado, estas formas de organização da vida social produzem condições as quais permitem que o lazer se torne até mesmo um não-direito, em que as políticas são elaboradas transferindo a responsabilidade

estatal para o setor privado ou até mesmo para a própria sociedade, migrando do coletivo para o indivíduo, que tende a acessá-las de acordo com sua capacidade de consumo (MASCARENHAS, 2004; AMARAL, 2018)³⁰. Padilha (2018) aponta para essa racionalidade neoliberal tornada “padrão de existência” em todas as esferas da vida e, por isso, também reificada no tempo de lazer, alimentado na ilusão de que a liberdade se dá na esfera do consumo.

Melo (2018, p.75) enfatiza que “Se é um equívoco pensar o lazer somente como um substrato do trabalho, o oposto é igualmente equivocados: abandonar a questão do trabalho na análise da importância do lazer”. Também Marcassa e Mascarenhas (2014) apontam a indissociabilidade que marca a relação trabalho-lazer enquanto fenômenos que se determinam mutuamente.

Gomes (2014) aponta que o lazer, enquanto produção cultural humana, estabelece relações dialógicas com todas as dimensões da vida social, nelas incluída a do trabalho, mas em sua visão tal diálogo não deve ser concebido de forma binária. A autora destaca que esse contexto foi fundamental para mobilizar pesquisas, teorizações e conceituações a respeito do lazer e sua relação com o trabalho industrial capitalista, mas tece críticas à centralização das discussões nesta perspectiva e à criação de uma lógica dicotômica e hegemônica que mantém uma forma evolutiva e linear de desenvolver estes temas, negligenciando também outras dimensões da vida social para além do trabalho produtivo.

Além disso, a autora afirma que considerar apenas esta perspectiva seria invisibilizar outras possibilidades e contextos, especialmente os minoritários e não hegemônicos, perpetuando colonizações de poder e saber, considerando que apenas este olhar não é suficiente para problematizar as complexidades e dinâmicas paradoxais, flexíveis e de expansão de fronteiras espaciais/temporais que perpassam a contemporaneidade, complementando que a vida coletiva, sendo tão mais complexa quanto dinâmica, exige constantemente problematizar e revisar conceitos (GOMES, 2014).

³⁰ Mascarenhas (2004, p.79) complementa que “Opera-se, de tal modo, uma verdadeira metamorfose no entendimento da noção de direito, com o direito de propriedade contraditando com os direitos sociais, com o direito do consumidor sobrepondo-se aos chamados direitos de cidadania. Isto significa dizer que o princípio que está na base da lógica distributiva em vigor é o do não-direito, pois ‘consumir, trocar, vender são ações que, ainda que amparadas em certos direitos, identificam ou apelam aos indivíduos em sua exclusiva condição de consumidores’ (Gentili, 1995, p. 240). Nesta perspectiva, os bens e serviços de lazer tornam-se acessíveis apenas para uma minoria, apresentando-se como um tipo muito específico de propriedade. Somente de posse deste ‘direito’, adquirido numa relação de compra e venda efetuada no mercado, nem sempre de modo direto, que o cidadão-consumidor, como ‘proprietário’, pode valer-se do direito ao consumo, usufruindo, desfrutando, fruindo ou gozando de um determinado complexo de experiências lúdicas proporcionadas por aquilo que doravante convencionaremos chamar por ‘mercolazer’, forma contemporânea e tendencial de manifestação do lazer como mercadoria”.

Também Magnani (2015) comenta que as relações entre lazer, trabalho e tempo livre precisam ser relativizadas, dadas as mudanças nos sistemas produtivos e os processos de flexibilização, precarização e mudanças na duração das jornadas de trabalho, suscitando questionamentos em relação às formas de fruição do tempo livre.

Muitos avanços foram e vem sendo realizados no campo de estudos e nas concepções de lazer, a partir de discussões cada vez mais aprofundadas em relação às tais conjunturas, abarcando também uma série de temas emergentes que o perpassam. Segundo Gomes (2018) os estudos na área, ao menos no que concerne o cenário latino-americano, apresenta avanços e fragilidades e que apesar de tensões e imprecisões conceituais e no âmbito da formação profissional e política, o campo se mostra em contínuo desenvolvimento, consolidando cada vez mais propostas formativas nos diversos níveis de ensino.

Processos históricos e contemporâneos exercem grande influência na estruturação do lazer, pois enquanto dimensão da vida é permeado pelos procedimentos hegemônicos que regem a própria vida cotidiana nos diferentes tempos e espaços.

Segundo Rechia (2003, 2015), embora tensionadas pelo trabalho, as experiências humanas vivenciadas no tempo/espaço do lazer podem significar elos importantes para conectar a vida urbana, a cultura local, mantendo formas de convívio e sociabilidade no cotidiano urbano. Por isso, se faz necessário compreender a produção de significados no lazer, a apropriação de espaços, o modo como o lazer se expressa na vida cotidiana dos sujeitos, tendo em vista que os “lazereres” não são antítese, mas parte da vida cotidiana, bem como reconhecendo as diferenças e identificando as lógicas subjacentes às escolhas dos atores sociais na cidade (STIGGER, 2009; MAGNANI, 2015).

As práticas e representações que envolvem as experiências de lazer das pessoas, apesar de perpassadas por condições de invisibilidade e banalidade, são espaços de produção heterogênea de cultura e, por isso, têm sua relevância para a constituição da vida urbana, individual e coletiva, sendo capazes de construir ou desconstruir as referências que a regem (MISKYW, STIGGER, SILVEIRA, 2020; STIGGER, 2009).

Rechia (2017) também traz aspectos importantes a serem considerados a respeito do lazer³¹ ao ressaltar sua conexão com a dimensão lúdica dos sujeitos, que adquire ênfase nesse tempo/espaço, o qual tende a ser um pouco mais reservado da produção do capital,

³¹ Retomando o conceito da autora: “[...] uma dimensão da vida e, portanto, um fenômeno sociocultural, amplo e complexo, historicamente mutável, central para a análise da sociedade, o qual envolve questões identitárias, políticas, de sociabilidade e desenvolvimento dos sujeitos, numa perspectiva orgânica e processual, o que implica a análise de três polos distintos, porém complementares – espaço, tempo e ludicidade –, potencializados nos ambientes públicos urbanos” (RECHIA, 2017, p.4).

manifestando-se ainda no meio social e cultural. Assim, ao observar os divertimentos, é possível analisar determinadas sociedades, pois os comportamentos nesse tempo social e cultural expressam valores, crenças, sonhos, identidades, impressões sociais, as escolhas feitas pelos grupos, as questões identitárias que deixam marcas.

Ao afirmar que o desenvolvimento dos sujeitos também se dá a partir das experiências de lazer, a autora evoca a questão da “organicidade” que perpassa as experiências de lazer, ligada ao fato de que habitamos e estamos imersos no mundo e que pensar o lazer também envolve refletir e considerar o desenvolvimento do sujeito-cidadão misturado aos diversos processos que fazem parte da sua existência, para além do mundo do trabalho.

Somos seres corporais que se desenvolvem e se transformam de maneira processual, outro elemento trazido por Rechia (2017) e que permeia as experiências de lazer. Estamos continuamente em desenvolvimento, sucessivamente formando e sendo formados, construindo e desconstruindo saberes a partir das múltiplas conexões que estabelecemos com outras pessoas e coisas, com todos os simbolismos, códigos e racionalidades envolvidas nestas relações, e o lazer é também um dos tempos/espços da vida que proporciona estas possibilidades de desenvolvimento pessoal e social.

Por último, gostaríamos de destacar a importância dos espaços públicos urbanos também apontada por Rechia (2017) para as experiências de lazer. Somos constantemente impelidos, por inúmeros motivos, a nos fecharmos para as experiências nesses espaços, no entanto, os espaços públicos são locais de exercício da cidadania, onde o contato com o “outro” em toda sua diversidade (e, eventualmente, com os desconfortos e tensões que ela carrega) se torna mais possível e por isso são essenciais para a materialização e democratização do lazer.

Ainda que possa ser realizada em ambientes fechados como academias ou no próprio espaço da casa por meio do uso de rolos fixos, por exemplo, andar de bicicleta é uma prática que ocorre tendencialmente no espaço público, impelindo as pessoas à interação e contato com a diversidade e o outro no espaço. As experiências urbanas com a bicicleta podem constituir modos de viver o lazer para muitas pessoas, isto é, ela própria pode constituir motivo de fruição do lazer.

Rechia et al (2016) também consideram que focar nas experiências do tempo/espaço de lazer das pessoas, pelos sentimentos de liberdade, possibilidade de estabelecer uma relação mais direta com a natureza e de olhar as paisagens da cidade de perto e de baixo, constituiriam uma das formas de alcançar mudanças nos hábitos e rotinas diárias das pessoas para que, dentro das suas possibilidades, possam incorporar novas possibilidades em seus cotidianos, deixando o carro na garagem para sair de bicicleta.

Embora poucos estudos abordem esta questão, alguns autores demonstram o potencial de transferência entre os diferentes usos da bicicleta. Park et al Sohn (2011), por exemplo, investigando ciclistas coreanos, mostram que mais da metade dos participantes que mudaram do modo de transporte motorizado para a bicicleta para se deslocarem ao trabalho tinham experiência em pedalar no lazer.

Analisando pequenas cidades dos Estados Unidos, Xing, Mokhtarian (2010), citado por Kroesen e Handy (2013), descobriram que, enquanto mais de um quarto dos ciclistas pedalavam apenas para recreação, somente 10% pedalavam apenas para transporte e a maioria pedalava para fins recreativos e de transporte, sugerindo uma conexão significativa entre os dois.

O estudo de Boyer (2018), realizado em uma cidade americana com baixos índices de uso da bicicleta, onde 87% dos habitantes se deslocam ao trabalho de carro, indica que a maioria dos indivíduos que pedala para fins utilitários também o fazem no lazer e que aumentar o ciclismo recreativo estaria associado a maiores chances de pedalar no âmbito utilitário. Os autores sugerem que pedalar no lazer pode servir como uma etapa intermediária entre o não-ciclismo e o deslocamento diário de bicicleta, auxiliando no processo de transição de cidades dominadas pelo uso do carro para um portfólio mais diversificado de possibilidades de transporte.

No contexto de um país com altas taxas de uso da bicicleta, a pesquisa de Kroesen e Handy (2013) - com a limitação de que os dados utilizados para aplicação dos modelos parecem ser do final da década de 80 -, indica que, embora o efeito do deslocamento de bicicleta no trabalho sobre o deslocamento para outros fins (lazer, compras, visitas sociais, etc.) seja um pouco maior do que o inverso, os dois tipos de ciclismo influenciam positivamente um ao outro ao longo do tempo e que, em virtude dessa relação bidirecional, questões relacionadas ao trabalho (distância da residência, subsídios para o transporte) afetam tanto o próprio deslocamento de bicicleta para o trabalho, como também o ciclismo fora da perspectiva do deslocamento ao trabalho. Segundos os autores, o esforço para estimular o uso da bicicleta em um domínio específico pode se espalhar para os outros domínios, configurando um “efeito multiplicador” de relevância.

Segundo Rechia et al (2016, p.570) “é nesse tempo e espaço [do lazer] que as pessoas vivenciam práticas corporais autônomas, e a partir dessas experiências podem ser sensibilizadas também para o uso da bicicleta em diferentes tempos e espaços”, portanto, enquanto fenômeno pode ampliar as culturas ciclísticas.

O uso da bicicleta, como já afirmamos na introdução desta tese, não é a solução para todas as questões que permeiam a vida, em especial a vida nas cidades. No entanto, entendemos

que muitas das suas qualidades podem contribuir efetivamente para a mitigação de algumas problemáticas levantadas, principalmente quando em consonância com o repensar do espaço urbano, das lógicas que sustentam suas políticas de produção, reprodução e organização, de intervenções voltadas à equalização das experiências de mobilidade, estímulo às experiências com a bicicleta e outros processos formativos que possam conduzir a mudanças também comportamentais.

Retomando a ideia de que o corpo é sensível às variações discursivas (SCHWENGBER, 2014), no tópico seguinte, vamos discutir o uso da bicicleta, entendida enquanto prática socialmente construída e, por isso, perpassada por diferentes linguagens e significados, trazendo para o foco suas representações relacionadas às dimensões do transporte e do lazer.

2.2 PROBLEMATIZANDO AS LINGUAGENS DA BICICLETA: DIFERENTES PERSPECTIVAS, UM DENOMINADOR COMUM?

Bicicleta no asfalto
Bicicleta na estrada de chão
Bicicleta é direta
Bicicleta é coração

Nova Energia - Plá

As reflexões que seguem são derivadas principalmente de nossa inserção no campo de estudos do lazer e têm o intuito de problematizar uma determinada lógica ao mesmo tempo em que sabemos estarem inseridas no contexto desta mesma lógica.

As expressões em destaque abaixo fazem referência às diversas imagens e finalidades pelas quais se pode fazer uso da bicicleta, comumente verificadas em discursos e literaturas de diferentes âmbitos (acadêmicas, ativistas, políticas, midiáticas, educativas, artigos de opinião, conversas informais).

Ciclismo. Bicicleta como deslocamento. Bicicleta como meio de transporte. Bicicleta no lazer. Bicicleta como brinquedo. Bicicleta como esporte. Uso utilitário da bicicleta. Uso recreativo da bicicleta. Uso competitivo da bicicleta.

O uso recorrente destas expressões instiga refletir possíveis implicações e consequências destas intrincadas perspectivas, as quais revelam as múltiplas possibilidades de

representação e significação associadas à bicicleta, desenvolvidas no curso da sua história sob a influência dos contextos culturais, políticos, econômicos, geográficos, individuais e sociais em que se manifestam.

Os significados atribuídos aos diversos objetos, atos e processos não são apenas intrínsecos, mas também impostos socialmente e as formas simbólicas derivadas coexistem, modificam ou interferem umas nas outras (GEERTZ, 2017). A tradução/representação destes significados pode acontecer de diversas formas, sendo uma delas a linguagem, a qual possui papel fundamental na descrição, comunicação e compreensão da realidade complexa que vivemos.

Marco te Brömmelstroet, professor da Universidade de Amsterdam e diretor do *Urban Cycling Institute* [Instituto de Ciclismo Urbano], ao proferir a palestra *The Art of Using Mobility Language* [A arte de usar a linguagem da mobilidade] no evento *Digital WorldBike 2020*³², trouxe para o debate a função da linguagem no processo de definição e entendimento das diferentes formas de existência humana. Em sua visão, a questão da linguagem possui três características: (1) a **simplificação**, pois muitas afirmações tomadas como garantidas buscam simplificar uma realidade muito mais complexa; (2) a dimensão **discutível** e contestável deste processo de simplificação, uma vez que as escolhas subjacentes ao que é simplificado definem os elementos evidenciados ou ignorados; (3) a **performatividade**, já que as palavras utilizadas para descrever a realidade não são apenas seu espelho, mas moldaram profundamente as ações tomadas para conformar tal realidade (TE BRÖMMELSTROET, 2020).

A linguagem e seus sistemas de informação, de acordo te Brömmelstroet (2020), não são apenas objetos dados ou meios objetivos para descrever uma realidade externa, mas representam o resultado de escolhas subjacentes que passaram por um processo de solidificação - manifesto por meio de normas, padrões, orientações, modelos, instituições, tecnologias, materiais - e que estruturam percepções e ações individuais e coletivas.

Podemos aproximar esta ideia ao que Certeau (2014) denominou “economia escriturística”. Falando da linguagem, porém utilizando a linguística como metáfora para refletir estruturações mais gerais das sociedades, a “escritura” a qual Certeau se refere na ideia de economia escriturística seria “a atividade concreta que consiste, sobre um espaço próprio, a página, em construir um texto que tem poder sobre a exterioridade do qual foi previamente

³² The Art of Using Mobility Language. Palestra apresentada por Marco te Brömmelstroet . [Digital WorldBike - Virtual Cycling Conference, Meetyoo conferencing, 31 de março de 2020]. 1 vídeo (25min 06 seg). Publicado pelo canal Urban Cycling Institute. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=LRMgqFtMr_Y&feature=youtu.be&fbclid=IwAR1FT2qX2AVhKqQEFPLx486PtITfDxjz2yyNaJpNdXjIEyQ1yJBmRqXxliE. Acesso em: 28 abril 2020.

isolado” (CERTEAU, 2014, p.204), isto é, a escriturística pode ser compreendida como os paradigmas, as lógicas dominantes ou os conjuntos de “verdades” que regem as sociedades.

Assim, para Certeau (2014, p.205, *italico no original, grifo nosso*), esta escritura não é mais apenas “lida”, como o era em outros tempos, mas ao longo do tempo passou a ser “produzida”. Segundo o autor, o “laboratório” que a produz tem como função estratégica:

[...] ou fazer que uma informação recebida da tradição ou de fora se encontre aí coligida, classificada, imbricada num sistema e, assim, transformada; ou fazer que as regras e os modelos elaborados neste lugar excepcional permitam agir sobre o meio e transformá-lo. [...] No final das contas, a empresa escriturística transforma ou conserva dentro de si aquilo que recebe do seu meio circunstancial e cria dentro de si os instrumentos de uma apropriação do espaço exterior. Ela estoca aquilo que vai selecionando e se dá os meios de uma expansão. **Combinando o poder de acumular o passado e o de conformar a seus modelos a alteridade do universo, é capitalista e conquistadora.**

Traduzindo esta perspectiva para o âmbito urbano, a cidade moderna obedece ao mesmo esquema: “é um espaço circunscrito onde se realizam a vontade de coligir-estocar uma população exterior e a conformar o campo a modelos urbanos” (CERTEAU, 2014, p.206). Nesse sentido, o sistema escriturístico “anda automovelmente”, nas palavras de Certeau, e de forma tecnocrática, isto é, isola o sujeito. Com isso,

[...] a linguagem se objetiva, tornando-se um campo que se deve lavrar e não mais decifrar, uma natureza desordenada que se há de cultivar. A ideologia dominante se muda em técnica, tendo por programa essencial *fazer* uma linguagem e não mais *lê-la*. A própria linguagem deve ser agora fabricada, “escrita” [...] **O domínio da linguagem garante e isola um novo poder**, “burguês”, o poder de fazer a história fabricando linguagens. Esse poder, essencialmente escriturístico, não contesta apenas o privilégio do “nascimento”, ou seja, da nobreza: ele **define um código da promoção socioeconômica e domina, controla ou seleciona segundo suas normas todos aqueles que não possuem esse domínio da linguagem**. A escritura se torna um princípio de hierarquização social que privilegia, ontem o burguês, hoje o tecnocrata. **Ela funciona como a lei de uma educação organizada pela classe dominante que pode fazer da linguagem (retórica ou matemática) o seu instrumento de produção** (CERTEAU, 2014, p.209, *italico no original, grifo nosso*).

Nas teorizações de Certeau (2014), essa escrita codificada por aqueles que têm domínio da linguagem se torna “lei” e essa lei, por sua vez, se inscreve sobre os corpos a partir de maquinarias, instrumentos que fazem estes corpos produzirem o próprio texto dessa lei, isto é, “conforma[m] um corpo àquilo que lhe define um discurso social” (p.215), a ordem pensada se reproduz em corpos que a repetem pela encarnação de um saber (CERTEAU, 2014).

Para “fazer os corpos dizerem o código” existem várias fórmulas e, na visão de Certeau, a economia liberal é tão eficaz quanto o totalitarismo na articulação da lei pelos corpos,

operando por métodos que atomizam o sujeito “e depois multiplica as redes estreitas dos intercâmbios que conformam unidades individuais às regras (ou às ‘modas’) dos contratos socioeconômicos e culturais” (CERTEAU, 2014, p. 219).

Assim, se estabelece uma relação entre corpo e discursividades sociais:

Uma *credibilidade* do discurso é em primeiro lugar aquilo que faz os crentes se moverem. Ela produz praticantes. Fazer crer é fazer fazer. Mas por curiosa circularidade a capacidade de fazer se mover – de escrever e maquinar os corpos – é precisamente o que faz crer. **Como a lei já é aplicada com e sobre os corpos, “encarnados” em práticas físicas, ela pode com isso ganhar credibilidade e fazer crer que está falando em nome do “real”.** Ela ganha fiabilidade ao dizer: “Este texto vos é ditado pela própria Realidade”. **Acredita-se então naquilo que se supõe real, mas este “real” é atribuído ao discurso por uma crença que lhe dá um corpo sobre o qual recai o peso da lei.** A lei deve sem cessar “avançar” sobre o corpo, um capital de encarnação, para assim se fazer crer e praticar. Ela se inscreve, portanto, graças ao que dela já se acha inscrito; [...] Noutras palavras, **o discurso normativo só “anda” se já houver tornado um relato, um texto articulado em cima do real e falando seu nome, isto é, uma lei historiada e historicizada, narrada por corpos.** Sua fixação em um relato é o dado pressuposto para que produza ainda relato fazendo-se acreditar. E o instrumento assegura precisamente a passagem do discurso ao relato por intervenções que encarnam a lei em lhe conformando os corpos, e lhe valem assim o crédito de ser relatada pelo próprio real (CERTEAU, 2014, p.219-220, itálico no original, grifo nosso).

Essa lógica dos discursos transformados em relatos encarnados que expressam o “real” crível e factível, também é evocada por te Brömmelstroet (2020) em sua fala, partindo de outras referências.

Citando Ivan Illich e o conceito de “monopólio radical”, te Brömmelstroet (2020) indica que quando há uma solidificação da linguagem, isto é, quando a linguagem está enraizada de tal maneira que a reproduzimos irrefletidamente como um dado adquirido, desconsiderando o pano de fundo a qual foi construída, acaba obscurecendo maneiras alternativas de olhar para um mesmo objeto, restringindo-nos à uma “acomodação” ou “preguiça” conceitual [*conceptual laziness*].

Tendo em vista as questões da mobilidade urbana, te Brömmelstroet (2020) afirma que isto acontece não apenas no âmbito dos profissionais do transporte como também em muitos domínios da vida em sociedade como um todo. Certeau também destaca esta reprodução tão presente na vida social:

A vida social multiplica os gestos e os comportamentos *impressos* por modelos narrativos; reproduz e empilham sem cessar as “cópias” de relatos. A nossa sociedade se mostrou uma sociedade *recitada*, e isto num triplo sentido: é definida ao mesmo tempo por *relatos* (as fábulas de nossas publicidades e nossas informações), por suas *citações* e por sua interminável *recitação*. (CERTEAU, 2014, p.261, itálicos no original).

As escolhas descritas por linguagens solidificadas são determinantes no cotidiano, porque impactam a qualidade e o design de espaços públicos e a forma como nos envolvemos uns com os outros (TE BRÖMMELSTROET, 2020). Nesta direção, Certeau também aponta para a dimensão histórica, situacional e processual atrelada às enunciações, aos discursos, destacando ainda sua suscetibilidade:

Como os utensílios, os provérbios ou outros discursos, são *marcados por usos*; apresentam à análise as *marcas de atos* ou processos de enunciação; significam as *operações* de que foram objeto, operações relativas a situações e encaráveis como *modalizações* conjunturais do enunciado ou da prática; de modo mais lato, indicam, portanto, uma *historicidade* social na qual os sistemas de representações ou os procedimentos de fabricação não aparecem mais só como quadros normativos, mas como *instrumentos manipuláveis por usuários* (CERTEAU, 2014, p.77-78).

Hoje, a linguagem utilizada para descrever a mobilidade é motorizada. Segundo te Brömmelstroet (2020), quando o campo da engenharia de transportes começou se desenvolver no contexto das cidades americanas dos anos 20, por exemplo, concomitantemente foram nascendo outras linguagens, mais adequadas à nova era da cidade automotiva por vir. Em sua visão, quatro princípios subjazem essa nova linguagem:

- (1) As cidades são um corpo mecanizado - compreensão do funcionamento das cidades semelhante ao corpo humano, complementada pelas referências de vertente mecanizada provenientes do avanço da revolução industrial, gerando metáforas largamente utilizadas e que influenciaram na organização e constituição das cidades (ruas como artérias – que podem ser obstruídas, coração das cidades, partículas que colidem, modelo gravitacional);
- (2) Economia de tempo de viagem – remete à simplificação do ser humano ao *homo economicus*, isto é, indivíduo calculista que existe para otimizar sua própria utilidade. As viagens, os trajetos, são considerados demandas derivadas e, portanto, inúteis ou “desúteis”, e que precisam ser minimizados (a porção efetivamente “útil” se encontra apenas em A ou B e não também *entre* A e B);
- (3) Interação é conflito - se o objetivo é minimizar a “desutilidade” de estar no caminho, os conflitos têm que ser resolvidos de cima e não há espaço para a negociação entre indivíduos, então cada um tem seu lugar próprio, apoiado por mecanismos e tecnologias cada vez mais sofisticadas para evitar tais conflitos;

- (4) Eficiência – o sistema deve funcionar de maneira eficiente, em prol do fluxo livre, e a velocidade se torna a principal variável de design capaz de definir todas as demais.

Como consequência da adoção destes princípios, te Brömmelstroet (2020) mostra que essa linguagem tenta “otimizar a máquina marginalizando o humano” e alerta que estas escolhas, permanecendo ainda hoje e adotadas com base na referida acomodação ou preguiça conceitual, tendem a resultar na reconstrução da mesma fábrica, substituída no carro por uma alternativa.

Te Brömmelstroet (2020) indica que quando os sistemas de mobilidade estão sob grande pressão as escolhas de linguagem se tornam mais fluidas e que esse *momentum* pode constituir uma boa ocasião justamente para colocar tais escolhas sob reflexão, ou seja, quando a “escritura” se modifica transforma também a relação com a linguagem (CERTEAU, 2014)³³.

Diante disso, te Brömmelstroet (2020) afirma que no uso da bicicleta se encontra uma oportunidade para mudarmos da “acomodação” ou “preguiça” conceitual para uma “leniência” conceitual [*conceptual leniency*]³⁴, buscando desenvolver diferentes entendimentos e construir narrativas alternativas de mobilidade as quais, ao rivalizar os pensamentos padronizados, podem gerar compreensões mais ricas da realidade e alcançar mudanças também mais radicais.

O uso da bicicleta, de acordo com te Brömmelstroet (2020), por suas características inerentemente sociais poderia contribuir na construção de uma nova linguagem da mobilidade ao engendrar ambientes onde é preciso negociar uns com os outros e com a diversidade de pessoas e estas, por sua vez, também encontram-se mais abertas à comunicação, seus sentidos enviam e recebem informação sobre as outras pessoas e o entorno, o corpo todo está envolvido: “na cidade que pedala, a bicicleta não é apenas uma alternativa rápida e eficiente ao carro, mas talvez também uma forma lúdica e flexível de expandir nossos horizontes” (TE BRÖMMELSTROET, 2020, 23min 26seg – 23min 35seg, tradução nossa).

Ressaltamos que a perspectiva problematizada está fundamentada principalmente nas experiências de mobilidade de Amsterdam, cidade constantemente apontada como referência e modelo de sucesso, onde o uso da bicicleta é reconhecidamente integrado ao cotidiano da

³³ No mesmo sentido, Jensen (2013, posição 590 *kindle*, tradução nossa) aborda a questão urbana: “Cidades e espaços urbanos há muito são descritos e entendidos em termos de forma, estrutura e morfologia. No entanto, a mudança contemporânea na relação socioespacial deixou claro que os analistas urbanos precisam de um novo vocabulário e novos conceitos”.

³⁴ A palavra *leniency* apresentou diversas traduções, como brandura, suavidade, clemência, complacência.

população, desempenhando, em associação com os outros modais disponíveis na cidade (bondes, ônibus, automóveis, metrô), um papel chave na mobilidade dos seus cidadãos.

Entretanto, mesmo em contextos que apresentam determinados graus de solidificação do uso da bicicleta, existem certas apreensões que demandam um constante estado de alerta. Te Brömmelstroet aponta para o que denominou “desvantagem de um avanço”, considerada “uma situação muito confortável em que há uma falta de estímulos para buscar mais progresso ou - mais cinicamente - para evitar a reversão do sucesso alcançado” (TE BRÖMMELSTROET, s/d, tradução nossa)³⁵.

Te Brömmelstroet adverte que pedalar é um ato tão “mundano” e padrão em Amsterdam que incorre no risco de se tornar mecânico ou mesmo deteriorar se não for suficientemente cuidado e planejado. A maior atenção acadêmica da própria principal nação ciclista em relação à bicicleta e uma “obrigação moral” de não subestimar este sucesso e tomá-lo como garantido são consideradas por Te Brömmelstroet posturas essenciais que precisam ser adotadas, sugerindo também que as novas realidades exigem tanto novas condutas quanto avaliações críticas das realidades atuais, com a consciência de que “[...] ciclistas (e também pedestres) não podem ser vistos como versões menores de carros e, portanto, precisam de metáforas novas e radicalmente diferentes” (TE BRÖMMELSTROET, s/d, tradução nossa).

As soluções desenvolvidas para ampliar a mobilidade por bicicleta, sejam no âmbito estrutural ou comportamental, dificilmente podem ser diretamente transpostas de uma realidade para outra sem antes passarem por um processo reflexivo contextual e particularizado, uma vez que toda intervenção precisa estar alinhada às demandas específicas locais. Na perspectiva de Geertz (2017, p.151)

Os problemas, sendo existenciais, são universais: suas soluções, sendo humanas, são diversas. Todavia, é através da compreensão circunstancial dessas soluções únicas – e, em minha opinião, apenas dessa forma – que a natureza dos problemas subjacentes, para os quais eles constituem uma resposta comparável, pode ser verdadeiramente compreendida.

Ainda assim, algumas problemáticas, mesmo que interrelacionadas aos seus contextos próprios, podem apresentar pontos de convergência e, neste sentido, os modelos estrangeiros podem exercer função importante ao inspirar e gerar aprendizados, antecipando possibilidades

³⁵ “*The Handicap of a Head Start*” - by Dr Marco te Brömmelstroet : *On the need for academic attention in the world's leading cycling nation*. Disponível em: <https://urbanstudies.uva.nl/content/blog-series/the-handicap-of-a-head-start.html>. Acesso em 14 de Maio de 2020. Esta “desvantagem do avanço” poderia, em certa medida, ser associada também à situação de acomodação ou estagnação que ocorreu em relação ao planejamento urbano em Curitiba, a ser mencionada no tópico 4.

de respostas e mostrando caminhos já traçados na busca por solucionar diferentes situações (ainda que momentaneamente, pois as demandas estão em constante mutação). Além disso, o compartilhamento das experiências de sucesso certamente contribui para catalisar processos reflexivos e de tomada de decisão, ao conduzir intervenções potencialmente mais refinadas e precisas.

Tomar como base exemplos de outras nações pode constituir uma forma de auxiliar na sustentação das argumentações e embasamento das ações, partindo também de novos paradigmas. No Brasil, em grandes e pequenos centros urbanos e enfrentando inúmeras restrições e dificuldades, existem grupos, instituições, organizações e associações envolvidas em iniciativas comunitárias, institucionais e políticas que lutam por intervenções mais consistentes para a mobilidade por bicicleta, por isso, se torna fundamental expandir as compreensões.

Tendo em vista o potencial de influência da linguagem na compreensão da mobilidade e, principalmente, na definição de seus rumos, consideramos que refletir a respeito de expressões e lógicas de pensamento que costumam acompanhar a bicicleta pode auxiliar no processo de desconstrução de paradigmas. Nos debruçaremos principalmente nas linguagens que remetem às experiências de uso da bicicleta “no lazer” e como “meio de transporte”, considerando que as dimensões brinquedo, atividade esportiva, competitiva, ciclológica e inúmeras outras também fazem parte do universo da bicicleta e são essenciais, mas carregam também especificidades as quais não serão aprofundadas aqui³⁶.

Esta miríade de representações geralmente reflete intervenções provenientes de diversos campos, desde as políticas públicas, o mercado, a mídia, até as próprias vivências individuais e coletivas, passando também por questões de aceitação social. As aproximações, distanciamentos, disputas e diferentes entendimentos destas esferas em relação à bicicleta reverberam nos próprios referenciais que as sustentam.

³⁶ O campo esportivo que envolve a bicicleta tem um histórico vasto, condições estruturais diversificadas (regulamentações específicas, equipamentos, diferentes competições, espaços utilizados) que mudam de país para país. Segundo Schetino (2009, p.19) “O ciclismo como modalidade esportiva se adaptou às mais diferentes possibilidades e desenvolveu as mais variadas tecnologias para a bicicleta, dividindo o esporte em vertentes como o ciclismo de estrada, de montanha e provas realizadas em equipamentos construídos especificamente para esses fins, os velódromos”. O entendimento da bicicleta como brinquedo permeia leis, documentos e relatórios, que classificam e direcionam os tipos de bicicletas em relação aos tipos de uso e as bicicletas infantis geralmente estão inseridas na categoria “brinquedos”. Investigar como e porque este processo se consolidou seria relevante para compreender possíveis nuances e implicações desta visão no desenvolvimento das culturas da bicicleta no Brasil. O setor de ciclológica está em franca ascensão, especialmente impulsionado durante a pandemia da COVID-19, e as questões relativas à organização e condições do trabalho, relações empregador-empregado, operacionalização e significados atrelados à estes serviços, dentre inúmeras outras, precisam ser amplamente investigadas.

As representações em torno do uso da bicicleta certamente dão continuidade e contém resquícios de trajetórias historicamente construídas que permanecem em curso, entretanto, passam também por processos de ressignificação, pois, de acordo com Geertz (2017, p.149), o pensamento humano é essencial e rematadamente uma atividade social, isto é, “[...] social em sua origem, em suas funções, social em suas formas, social em suas aplicações. Fundamentalmente, é uma atividade pública – seu hábitat natural é o pátio da casa, o local do mercado e a praça da cidade”. Assim, também as experiências sociais decorrentes não são estáticas nem “límpidas”, mas marcadas por imposições simbólicas, a partir das quais os objetos e suas formas de expressão tanto podem gerar como também adquirir novos sentidos.

No Brasil, anteriormente aos incentivos econômicos e políticos que aceleraram e conduziram estruturações urbanas harmonizadas à circulação motorizada, a bicicleta parecia ocupar um espaço mais consistente no cotidiano popular, apresentando uma imagem igualmente mais sólida nos seus diversos usos³⁷. Quando a mobilidade motorizada se torna, até certo ponto, acessível à um maior número de pessoas e toma a centralidade do desenvolvimento urbano, das políticas de mobilidade e, conseqüentemente, dos deslocamentos diários, a presença das bicicletas nas ruas vai sendo simultânea e progressivamente suprimida (MEDEIROS, DUARTE, 2013).

Esta supressão de espaço foi mais claramente observada nas intervenções ocorridas nos grandes centros urbanos. Como mostra o livro “O Brasil que pedala: A cultura da bicicleta nas pequenas cidades” (SOARES, GUTH, 2018), as culturas da bicicleta resistiram e ainda resistem em muitas cidades pequenas, e são representativas, inclusive, de parte significativa dos índices nacionais de uso da bicicleta, ainda que uma inversão deste panorama venha sendo gradativamente identificada (uso da bicicleta crescendo nas grandes cidades e o de automóveis nas pequenas).

Deliberadamente substituída, a bicicleta não perde apenas espaço físico de circulação, mas é confrontada também por desafios de âmbito simbólico. O status de supervalorização construído em torno da posse do automóvel particular reverberou em desvalorização simbólica da bicicleta, cujo uso passa a estar associado às pessoas das camadas socioeconômicas mais baixas da população, que não teriam condições de adquirir um automóvel, isto constando também como símbolo de fracasso (PRADO, 2019), característica que permanece, reforçada por outras questões urbanas, como apontam Filho e Júnior (2017, p. 7): “Em escala nacional, a

³⁷ Isto após a bicicleta passar pelo processo de “massificação”, pois houve um período de seu processo histórico em que constituiu objeto acessível apenas à uma determinada elite brasileira.

mobilidade por bicicletas ainda reflete a renda familiar mais baixa, bem como a deficiência dos sistemas de transporte público e a segregação espacial nas cidades brasileiras”.

A construção de significados ancorada sob tais lógicas foi resultando na ausência da bicicleta na configuração dos sistemas de transporte, ao mesmo tempo em que passa a ser delimitada predominantemente enquanto atividade de lazer. O estudo de Junqueira (2015) retrata as mudanças ocorridas no papel social da bicicleta, tendo como base a análise de propagandas de bicicletas veiculadas em revistas de grande circulação entre 1950 e 1970 no Brasil.

Inicialmente um luxo reservado aos ricos, que a utilizavam para a prática do ciclismo nos modernos velódromos, a bicicleta rapidamente se popularizou e passou a ser utilizada para outros fins, como passeio e transporte, se tornando elemento marcante no meio urbano brasileiro. O processo de popularização do automóvel no país, que se iniciou na década de 1950, entretanto, contribuiu para uma mudança no imaginário social das classes médias urbanas a respeito da bicicleta. Cada vez mais, sua função de transporte era denegrada, associada à pobreza, e o discurso publicitário, dialogando com o seu público, passava a representá-la como instrumento para o lazer (JUNQUEIRA, 2015, p.1).

Tais direcionamentos, entretanto, não eliminaram a presença de ciclistas, que continuaram (continuam) compartilhando o espaço das ruas, mas se tornaram menos visíveis no âmbito das políticas públicas e até indesejados no concreto vivido da mobilidade, fatores que contribuem para dirimir acentuadamente a qualidade de deslocamento com a bicicleta nas cidades.

Nos últimos anos, legislações e exigências específicas passaram a ser incorporadas aos planos de mobilidade das cidades com o intuito de assinalar direitos aos usuários de bicicleta e assegurar mínimas condições de circulação, conquistadas em grande parte mediadas por processos reivindicatórios intensos e pela pressão de grupos ativistas. O “porém” a ser destacado é que a materialização destes direitos esbarra na lentidão das iniciativas - por falta de interesse econômico, vontade política e mesmo conhecimento das administrações públicas, por exemplo - e no imaginário social arraigado de que ciclistas efetivamente não deveriam estar/circular nas ruas, criando objeções, bloqueios ou embates, intrínsecos e extrínsecos, físicos ou simbólicos, que dificultam avanços.

A valorização e desenvolvimento dos modos motorizados de deslocamento é prerrogativa na organização de grande parte dos sistemas de mobilidade da contemporaneidade, portanto, equiparar ou “elevar” as bicicletas ao “patamar de importância” dos veículos é frequentemente considerada a conduta mais acertada na busca por (re)legitimar seu uso e (re)assegurar sua presença no espaço urbano.

Uma das estratégias possíveis de serem adotadas para “subir estes degraus” e alcançar tal resultado consistiria em assumir ou adotar a linguagem dominante, isto é, aquela que se fala e é ouvida. Por conseguinte, se a linguagem dominante da mobilidade hoje é motorizada, é “natural” que pessoas e instituições passem a abordar o uso da bicicleta empregando termos e lógicas que são caras à esta perspectiva.

Custo, economia, eficiência, minimização de distâncias, agilidade, utilidade são aspectos, geralmente mensuráveis, que compõem o vocabulário relacionado aos transportes. Isto posto, para que a bicicleta possa ser considerada uma opção real enquanto meio de transporte e ser efetivamente inserida neste sistema – que para ela ainda é perverso, ao menos em boa parte do contexto brasileiro –, estas ideias que predominam na lógica da organização social atual precisariam de alguma maneira estar ligadas a ela e essa conexão acontece, dentre outras possibilidades, pela via do discurso. Tal conjuntura pode ser exemplificada a partir de alguns exemplos.

Stein van Oosteren, fundador e porta-voz da associação de ciclistas *FARàVélo* (Fontenay-aux-Roses de bicicleta), localizada na cidade de Fontenay-aux-Roses, ao Sul de Paris, foi convidado a compartilhar suas experiências em um webinar organizado pelo *Urban Cycling Institute*³⁸, cujo tema era discutir iniciativas francesas de promoção do uso da bicicleta emergentes durante a pandemia da COVID-19.

Em sua exposição, Stein van Oosteren compara a atual rede cicloviária de Paris e região metropolitana a “confetes”, por ser composta de fragmentos ou “pedaços” de estruturas implantadas ao longo do tempo, não se mostrando efetivamente como uma rede integrada. Tendo este cenário como ponto de partida e mobilizando conhecimentos provenientes de sua experiência pessoal como diplomata do governo Holandês - formador de coalizações - Stein van Oosteren conta que convocou membros de outras associações de bicicleta existentes na região para “sentarem ao redor da mesa” e ver o que poderiam fazer juntos.

Nestes encontros, perceberam as reais dificuldades ou eventuais impossibilidades de se deslocarem não apenas na cidade como de uma região à outra de bicicleta, fato que até então havia passado despercebido inclusive no âmbito das análises realizadas em suas próprias associações. Eles chegaram à conclusão que cada qual lutava por pequenos pedaços de ciclovias

³⁸ *The Big Street Reclamation in France*. Palestra apresentada por Bruno Armand e Stein van Oosteren. [17 de junho de 2020]. 1 vídeo (53min 32seg). Publicado pelo canal Urban Cycling Institute. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=3Cvci9k6ISc&feature=youtu.be&fbclid=IwAR0ntOb5vLyiQbcsLtWyvKhD-AKZ8bX2U3VhDiLw18-RwFvJXoqveJ4Jt2NI>. Acesso em 18 jun 2020.

em suas cidades de origem e todos esqueciam do cenário maior, ou seja, que não apenas Paris, mas a região metropolitana como um todo precisavam ser integralmente cicláveis.

A partir daí decidiram “dar um passo atrás” e identificar onde poderiam ser implantadas ciclovias para tornar aquela região acessível de bicicleta em sua totalidade e não apenas em trechos segmentados. O grupo então elaborou o esboço de um mapa contendo 9 grandes ciclovias, 2 delas margeando os rios *Seine* e *Marne*. Com ajuda profissional de membros da própria rede (advogados, designers), eles transformaram aquele esboço inicial em uma representação de rede cicloviária a ser apresentada aos responsáveis políticos.

O mapa cicloviário elaborado utilizou basicamente a mesma organização adotada para representar a estrutura de transporte ferroviário já existente, intitulada originalmente RER – *Réseau Express Regional* (Rede Expressa Regional). Formulada com nome similar e número equivalente de linhas e cores, a rede de ciclovias pensada pelos grupos difere da rede ferroviária apenas pelas duas linhas que margeiam os rios. A versão ciclável foi denominada RERv – *Réseau Express Regional Vélo*, ou seja, o nome original da rede ferroviária foi mantido acrescido apenas da palavra *Vélo*, que significa bicicleta em francês.

Stein van Oosteren (2020, 27min – 27min 10seg, tradução nossa) posteriormente afirma: **“A razão pela qual isto funcionou tão bem e por que os políticos a aceitaram, é porque é uma cópia da rede ferroviária da região”**³⁹. E este é um ponto chave que destacamos da sua fala, pois vem ao encontro do que vimos discutindo a respeito da linguagem, suas influências e manipulações possíveis⁴⁰.

A percepção e atitude dos membros das associações a este respeito reiteram que, atualmente, para conquistar espaço nas políticas de mobilidade, a bicicleta precisa estar alinhada à lógica e falar a linguagem dominante, isto é, “jogar o jogo”. Algumas problemáticas enfrentadas no meio urbano e outras janelas de oportunidades, vêm fazendo com que a bicicleta avance algumas casas no tabuleiro.

Os discursos em torno da sustentabilidade - que atraem investimentos -, o surgimento de potenciais nichos de mercado, os problemas urbanos associados ao trânsito intenso

³⁹ É uma solução ainda não implantada, mas à época os políticos da região demonstraram interesse em financiar, alertando que seria um processo à longo prazo. No entanto, a crise do coronavírus, as novas visões e políticas criadas na França para incentivar o uso da bicicleta e as diversas cartas de solicitação enviadas pelas associações aos departamentos responsáveis de Paris e região metropolitana, motivaram a criação de algumas *corona bicycles lanes*, estruturas cicloviárias criadas especificamente para esta situação emergencial da covid-19, tendo como base a rede anteriormente elaborada e cuja implantação de maneira permanente vem sendo estudada.

⁴⁰ Sabemos tratar-se de uma perspectiva europeia, mas a semelhança ao contexto nacional reside na lógica de pensamento e no fato de partir de um contexto de uso da bicicleta até certo ponto menos estruturado quando comparado aos níveis alcançados em outros países europeus, como Amsterdam e Copenhague.

(poluição, congestionamentos, ordenamento do espaço urbano, esgotamento da capacidade de absorção, saturação dos transportes coletivos), a busca desenfreada por soluções alternativas e, mais recentemente, a necessidade de distanciamento social e redução do poder econômico de boa parte das populações desencadeadas pela crise sanitária do coronavírus⁴¹, constituem fatores que estão abrindo brechas e afrouxando sistemas até então pouco flexíveis à incorporação da bicicleta. Obviamente, urge aproveitar tais oportunidades.

A “adesão às convenções” solidificadas enquanto estratégia para afirmar e integrar a bicicleta aos processos de mobilidade que prevalecem é trazida à luz por Cox (2019):

O mundo da *advocacy* [defesa, argumentação, comunicação, reivindicação por uma causa] está necessariamente enredado no mundo da formulação de políticas e dos formuladores de políticas. Cabe, portanto, aos defensores do futuro das velomobilidades, se engajarem com a linguagem e o enquadramento empregado pelos que fazem políticas. **A comunicação eficaz para a *advocacy* requer padrões profissionais e adesão às convenções de poder existentes no mundo como ele é.** Não é de surpreender, portanto, ver como um dos principais focos da *advocacy* internacional é conectar o ciclismo aos fatores políticos mais amplos existentes e se envolver com os processos políticos nacionais e internacionais (COX, 2019, p.182-183, tradução e grifo nossos).

Ao mesmo tempo em que conectar o uso da bicicleta às linguagens políticas e dominantes é uma necessidade reconhecida, é também fundamental que apropriação das narrativas da “estratégia” (CERTEAU, 2014)⁴² seja realizada de maneira prudente e refletida. Mais adiante comentaremos alguns limites dessa adesão às convenções.

Na sequência da conversa, Stein van Oosteren (2020, 27min 37seg – 27min 46seg, tradução nossa) afirma que “basicamente, as pessoas que olham para ele [o mapa da rede cicloviária elaborado naquela ocasião pelas associações] imediatamente sabem que **se trata de uma rede e não apenas uma ciclovia para o lazer**”.

Esta colocação reforça a perspectiva de que as diferentes linguagens e representações traduzem significados igualmente distintos, são manipuláveis e capazes de afetar a forma como uma ideia pode ser absorvida e interpretada, influenciando também nos desdobramentos e ações subsequentes. Todavia, direciona igualmente para outra questão que vindo sendo considerada estratégica - conscientemente ou não - nos esforços de promoção do uso da bicicleta no meio

⁴¹ O tópico 4 contém mais informações sobre a crise sanitária do coronavírus e a doença COVID-19.

⁴² Para Certeau (2014, p. 93) a estratégia é definida como: “[...] o cálculo (ou a manipulação) das relações de forças que se torna possível a partir do momento em que um sujeito de querer e poder (uma empresa, um exército, uma cidade, uma instituição científica), pode ser isolado. A estratégia postula um lugar suscetível de ser circunscrito como algo próprio a ser a base de onde se podem gerir as relações como uma exterioridade de alvos ou ameaças (os clientes ou concorrentes, os inimigos, o campo em torno da cidade, os objetivos e objetos da pesquisa, etc). Como na administração de empresas, toda racionalização ‘estratégica’ procura em primeiro lugar distinguir de um ‘ambiente’ um ‘próprio’, isto é, o lugar do poder e do querer próprios”.

urbano, a saber: aproximá-la da perspectiva do transporte a partir da dissociação da dimensão do lazer, e até mesmo sua polarização.

Segundo Aldred (2015, p.691, tradução nossa),

O ciclismo foi renomeado como um meio de transporte sério, necessário, eficiente e racional, e não discricionário, divertido e frívolo. Isso significa traçar uma linha entre o ciclismo como transporte (uma atividade racional para ir de A à B) e o ciclismo como lazer.

Neste sentido, alimentar estes novos processos de produção de significados em torno da bicicleta visando demarcar a distinção do seu uso no transporte e no lazer implica envolvê-la também em outras narrativas que precisam ser expressas, por sua vez, com base em diferentes referências idiomáticas. Prado (2019, p.110) ilustra essa perspectiva ao comentar questões léxicas associadas à realidade brasileira, afirmando que

[...] à medida em que cresce a demanda pela mobilidade urbana sustentável e, como consequência, a demanda pela retomada do transporte ativo, cresce também a necessidade de uma forma de identificação idiomática para o uso da bicicleta como modal de transporte no Brasil. Neste contexto, o termo ciclomobilidade vem sendo utilizado desde meados de 2013 por vários autores brasileiros para fazer esta identificação e diferenciá-la da prática do ciclismo, que é, por vezes, associado apenas ao uso da bicicleta para lazer ou prática esportiva (BATISTA et. al, 2013; FURNESS, 2014; NAKAMORI et al., 2015; PATRÍCIO, 2016). Essa necessidade de diferenciação léxica tem, no caso do uso da bicicleta como modal de transporte nas cidades brasileiras, um caráter bastante político e ativista [...] ⁴³.

Essa necessidade de renomeação do uso da bicicleta pôde ser observada, a título apenas de exemplo, em uma publicação do site do Observatório das Metrôpoles do Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia versando sobre os efeitos da pandemia da COVID-19 na mobilidade e sobre o papel da bicicleta e do ciclista neste contexto.

O texto traz reflexões relevantes ao indicar que o ciclista do “novo normal” na verdade já existe, que há amplo conhecimento dos maiores desafios enfrentados por ciclistas ao transitar

⁴³ Referências indicadas na citação: NAKAMORI, Silvana; BELOTTO, José Carlos Assunção; FARAH JUNIOR, Moisés Francisco; OLIVEIRA, Antônio Gonçalves. A contribuição da academia para mobilidade urbana sustentável por meio do programa de extensão universitária da UFPR - ciclovida. **Revista Políticas Públicas & Cidades**, v.3, n.2, p. 145-163, mai/ago, 2015. / PATRÍCIO, Luis Claudio Brito. **Mobilidade Corporativa: Análise das medidas de incentivo ao uso da bicicleta como transporte ao trabalho em Curitiba-PR**. [dissertação] Curitiba: PUC-PR, 2016. / FURNESS, Zack. Não temos nada a perder, exceto nossas correntes (de bicicleta): contemplando o futuro do cicloativismo e do carro. Tradução por Rodrigo Carlos da Rocha e Renata Florentino. **Pós-Revista Brasileira de Pós-Graduação em Ciências Sociais**, v. 12, 2014. / BATISTA, Suelen Mazza; DA SILVA, Cédric Cunha Gomes; DE MELLO, Sérgio Carvalho Benício; MOURA, Paulo Henrique; DE OLIVEIRA, Igor Brito Santos Andrade. Pedalando nos novos caminhos da mobilidade urbana uma discussão sobre a significação da bicicleta em recife. In: **Jornada de ensino, pesquisa e extensão 13**, Recife, 2013.

nas cidades e que agora são as cidades que precisam mudar para acolher esta demanda, marcadamente designada para o uso da bicicleta como meio de transporte.

Ao referenciar o uso da bicicleta na cidade com a expressão “ciclismo urbano” o autor elabora uma nota de rodapé explicando que o motivo pelo qual adota especificamente esta linguagem seria “[...] pela necessidade **de diferenciar** a associação que comumente se faz ao ciclismo recreativo, de aventura ou de contemplação e **para designar o uso prático da bicicleta para as atividades de reprodução da vida urbana**” (RODRIGUES, 2020, s/p, grifo nosso)⁴⁴.

Estes são apenas alguns exemplos que refletem os discursos e lógicas que passam a vigorar com mais força e fazem emergir ou reiterar uma perspectiva prático-instrumental da bicicleta. De acordo com Aldred (2015), as pessoas que utilizam a bicicleta parecem ter uma maior responsabilidade em provar o seu propósito de utilidade, mais do que as pessoas que se deslocam com outros modais, pois a histórica e contínua exclusão da bicicleta dos discursos tradicionais do transporte exige uma luta maior para que ela se adeque e “caiba dentro desta caixa”.

O que se percebe em torno destas narrativas é que elas frequentemente estão ancoradas, explícita ou implicitamente, na “dualidade” historicamente construída da relação trabalho *versus* lazer, o primeiro geralmente compreendido como produtor e indispensável, já o segundo como contraproducente e supérfluo. Neste seguimento e na relação com a bicicleta, se estabelece aos poucos a compreensão de que “o ‘trabalho’ do ciclismo utilitário pode ser visto como (potencialmente) produtivo, enquanto o ‘brincar’ do ciclista de lazer se torna um desperdício de espaço nas ruas (Isin e Wood 1999, 139)” (ALDRED, 2015, p.701-702, tradução nossa)⁴⁵.

Em um panorama societário mais geral, mesmo indicado como direito social em várias instâncias e convenções locais e globais, o lazer ainda é uma dimensão mais subjugada do que necessariamente vinculada às demais dimensões da vida, especialmente à do trabalho, principal polo de dualidade⁴⁶. Além disso, nas sociedades contemporâneas, existe uma ampla e profunda

⁴⁴ Disponível em: <https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/o-ciclista-do-novo-normal-ja-existe-a-cidade-e-que-vai-ter-que-mudar/?fbclid=IwAR2hkGDWcWlfm9zfkKV-6iAEfl5wXIVFVR7tD4fgTufRcTwwFHGu-Wy8l3w>. Acesso em 20 jun. 2020.

⁴⁵ Referência indicada na citação: ISIN, Engin F.; WOOD, Patricia. K. **Citizenship and Identity**. London: Sage, 1999.

⁴⁶ Santos (2014, p.37), no contexto da redemocratização do Brasil na década de 80, afirma que a profissionalização era uma “[...] forma de enquadramento, tornada indispensável para permitir aos indivíduos o acesso a direitos que deveriam ser indiscriminadamente assegurados”. Para Wanderley Guilherme dos Santos (1979, p.76 apud Santos, 2014, p. 37) “Os direitos dos cidadãos são decorrência dos direitos das profissões e as profissões só existem via

compreensão do lazer excessivamente baseada no consumo, a qual também contribui para criar barreiras que dificultam a assimilação do lazer como um fenômeno sociocultural de direito.

Na visão de Mascarenhas (2020) existe tendencialmente hoje e no contraditório da própria história do lazer um entendimento que o subordina à perspectiva mercadológica, o que significa que a forma-mercadoria do capitalismo contemporâneo incide de maneira fortalecida sobre as experiências de lazer (e sobre quase todo o conjunto das práticas sociais) com vistas à autorreprodução do capital. Uma das consequências dessa dinâmica é a constituição do lazer também como um “não direito”, pois quando se estabelece uma confusão entre sujeitos-cidadãos e sujeitos-consumidores os direitos sociais não aparecem como tais, mas sim enquanto conquistas pessoais (MASCARENHAS, 2004, 2020; SANTOS, 2014).

Considerando que o trabalho é direito do indivíduo, Santos (2014, p.124, grifo nosso) também indica que

Direitos inalienáveis do homem são, também, entre outros, a educação, a saúde, a moradia, **o lazer**. Prover o indivíduo dessas condições indispensáveis a uma vida sadia é um dever da sociedade e um direito do indivíduo. Esses bens, públicos por definição, em nosso caso não o são realmente. **Para a maioria da população são bens públicos, mas a se obterem privadamente; não são um dever social, mas um bem de mercado.**

Estes processos de mercadorização das experiências de lazer repercutem também em um estado de omissão de políticas e déficits de investimentos públicos na área. Financeirizado principalmente por capitais privados, parece haver uma desoneração cada vez maior do Estado em promover o acesso ao lazer pela população, especialmente para a parcela desprovida dos recursos necessários para tal.

A escassez de recursos públicos na área do lazer incide, conseqüentemente, sobre o uso da bicicleta na medida em que ela acena como atividade essencialmente de lazer. A falta de iniciativas públicas, programas, projetos, infraestrutura irão reverberar em iniciativas igualmente diminutas no que diz respeito ao uso da bicicleta. Ademais, as possíveis intervenções efetuadas acabam sendo provenientes de setores da administração pública convencionalmente associados à área do lazer, como secretarias de cultura, esporte e lazer, o que implica em linhas de ação distintas e geralmente não intersetoriais, além de aportes financeiros muitas vezes insuficientes ou mais restritos quando comparados aos de outras secretarias.

regulamentação estatal [...]”, o que poderia constituir um dos inúmeros motivos pelos quais existe uma centralidade da vida atribuída ao trabalho também na sociedade brasileira.

À essas questões, soma-se o fato de o lazer também ser frequentemente considerado uma dimensão prosaica da vida. As experiências de lazer, por suas características primordiais e constitutivas ligadas à vivência do lúdico, à possibilidade de escolha, à percepção de liberdade, à fruição do tempo livre, dentre outras, também são entendidas, em certa medida, como banais e descompromissadas ao potencialmente se desvencilharem com mais facilidade de ideários racionais, imediatistas, produtivistas e de eficácia frequentemente associados ao trabalho (ainda que reconhecidamente sejam perpassadas por questões funcionalistas, mercadológicas e de alienação).

Tendo em vista esta conjuntura, recorrer às premissas do discurso dominante parece ser prerrogativa para que a bicicleta possa se afirmar nos espaços concretos e simbólicos da mobilidade, levando em consideração que os debates em torno da infraestrutura estão intimamente conectados à maneira como o uso da bicicleta é imaginado (ALDRED, 2015).

Além disso, se existe nas narrativas uma lógica que antefere usos práticos, instrumentais e funcionais do transporte, continuar vinculando o uso da bicicleta às experiências de lazer de fato não traria contribuições significativas para o projeto de aproximá-la às formas eficientes, compromissadas e “sérias” de circular na cidade. Seria indispensável, portanto, marcar as diferenças e compartimentar as práticas, a fim de que as representações não se confundam e o projeto de estimular a percepção da bicicleta como meio de transporte progrida fechado em sua própria representação, distanciada das conexões com o lazer.

Refletindo este contexto, a luta para ampliar o entendimento da bicicleta como meio de transporte tem encontrado sustentação em um discurso de vertente utilitarista, necessidade até certo ponto justificada:

Mais uma vez, nos espaços habitados pelos formuladores de políticas existentes, enquadrados **em passados moldados pelo automóvel e pela determinação tecnológica**, essa abordagem é lógica e compreensível. [...] Para conseguir mudanças dentro das normas sociais, o engajamento precisa ser feito pragmaticamente, trabalhando nos mesmos mundos de significado habitados por aqueles com quem se está conversando. **O significado deve ser compartilhado para que a conversa seja significativa** (COX, 2019, p.183, tradução e grifo nossos).

Prefiguramos, portanto, que tal conduta tenha sido motivada justamente por este movimento historicamente estabelecido, tanto no Brasil como também em outros países com culturas subdesenvolvidas em relação à bicicleta, que impactou significativamente no direcionamento e desenvolvimento das políticas públicas relacionadas à mobilidade por bicicleta: a associação desproporcional da bicicleta com a dimensão do lazer - principalmente

com o avanço dos transportes motorizados - e, conseqüentemente, sua não consideração como possibilidade efetiva de modal de transporte integrado ao sistema mais amplo de mobilidade.

Não obstante estas considerações, levantamos agora algumas problematizações que podem emergir das compreensões transporte-lazer de uso da bicicleta e do engajamento aos discursos imperativos de vertente utilitarista. “No transporte”, “no deslocamento”, uso “utilitário” da bicicleta... Quais os possíveis significados e efeitos em acionar estas abordagens para designar o uso da bicicleta?

A perspectiva utilitária, segundo Aldred (2015), cria ambas oportunidades e barreiras para a normalização da bicicleta. Enquanto oportunidades, interpelada sob a ótica racional e ecoando a linguagem dominante, a bicicleta pode ser inserida de maneira potencialmente mais sólida nos sistemas de mobilidade, incidindo na implantação, otimização e aprimoramento de infraestrutura dedicada, a qual, por sua vez, não exige grandes investimentos da administração pública em termos de infraestrutura (GHEL, 2015; ALDRED, 2015), demandando igualmente uso de porções reduzidas do espaço urbano quando em comparação aos outros meios de transporte como trens, ônibus, metrô. Também o aumento do número de usuários de bicicleta traria benefícios diretos e indiretos à saúde individual e coletiva, contribuiria para o alívio das questões relativas ao trânsito, dentre várias outras possibilidades.

Enquanto barreiras, salientar tão somente as características utilitaristas, as quais o uso da bicicleta é claramente compatível, poderia engessar o entendimento da amplitude das suas possibilidades e limitar a expressão de outros atributos do pedalar, que são justamente distintivos, desafiam paradigmas e tornam esta experiência de deslocamento pela cidade singular em relação às demais formas de mobilidade. Além disso, adotar apenas a perspectiva da utilidade poderia levar à uma hierarquização custosa às demais representações, pois esta associação do uso “prático” da bicicleta com atividades de “reprodução da vida urbana” encaminha para um entendimento de que a vida urbana não é vivida e construída pelas pessoas, mas um ente externo a ser reproduzido. Também passa a mensagem de que a ludicidade e o lazer, não fariam parte, de alguma forma, desta mesma vida urbana “prática”.

No viés do utilitarismo, aspectos intangíveis, subjetivos e efêmeros da experiência de pedalar tendem a ficar em segundo plano nos discursos. Dunlap et al (2020), por exemplo, verificaram no contexto de uma cidade metropolitana dos Estados Unidos que emoções como o prazer e a liberdade desempenham um papel crucial na manutenção da iniciação, expansão e continuação na prática de pedalar. Os resultados do estudo apontaram que

Praticamente todos os participantes descreveram um processo pelo qual **interesses e motivações iniciais (por exemplo, financeiro, ambiental e de saúde) deram lugar a um conjunto de benefícios experimentais que sustentaram sua prática de pedalar**. A análise dos dados revela três tipos relacionados de benefícios experimentais que promoveram as práticas de ciclismo dos participantes: 1) prazer físico e mental, 2) conexão aprimorada ao local e 3) maior senso de controle relacionado ao transporte (DUNLAP et al, 2020, p. 7, tradução e grifo nossos).

Isto quer dizer que, mesmo que a decisão de começar a pedalar na cidade tenha motivações iniciais mais pragmáticas e utilitárias, direcionadas muitas vezes pelos discursos também pragmáticos, outras qualidades vão sendo construídas e percebidas ao longo da experiência vivida, tornando-se pilares para a manutenção da prática, benefícios experimentais que não necessariamente servem à algum propósito “externo” e que, por isso, não podem ser subestimadas.

Nesta mesma direção, Aldred (2015, p.700, tradução nossa) argumenta que existe um entrelaçamento de motivações emocionais e afetivas para viagens consideradas de utilidade, apontando que este fato também envolve outras formas de transporte e não é unicamente associado ao uso da bicicleta, mas que esta especificidade fixada ao uso da bicicleta reside na “natureza controversa percebida de tais motivações e suas ameaças à posição tênue do ciclismo como um ‘modo de transporte’”⁴⁷.

Presume-se que a viagem motorizada represente uma pura perda de tempo, equilibrada por um ganho de utilidade em algum outro aspecto, geralmente acessando uma atividade. No entanto, para o ciclismo, os múltiplos benefícios frequentemente citados são então problemáticos. **Como o ciclismo é uma “coisa boa” por muitas razões, os ciclistas sempre correm o risco de ficar fora do paradigma da “pura utilidade”. Portanto, há pressão para lançar os benefícios à saúde como ganho monetário em vez de vinculá-los aos menos facilmente quantificáveis (e mais contaminados, do ponto de vista de um paradigma de “utilidade”) benefícios emocionais.** No entanto, o foco em viagens de “utilidade” marginaliza aqueles que poderiam obter mais benefícios à saúde: pessoas mais velhas, cujo ciclismo dificilmente será “deslocamento para o trabalho” e talvez nem seja “utilidade”. Onde o ciclismo tem maior legitimidade como modo de transporte, seus múltiplos benefícios podem ser úteis para atrair apoio. No entanto, onde o ciclismo é tão marginalizado, esses benefícios percebidos podem prejudicar sua legitimação dentro do paradigma do transporte (ALDRED, 2015, p.702, tradução e grifo nossos).

O discurso fundamentado na perspectiva do útil parece pressupor, ainda que muitas vezes não seja o objetivo, que diferentes formas de uso da bicicleta que não relacionadas ao transporte seriam, em alguma medida, inúteis. O contrário é também verdadeiro na medida em que o “uso recreativo da bicicleta”, por exemplo, esteja ligado somente à perspectiva do lazer,

⁴⁷ O estudo de Aldred foi realizado na Inglaterra, que pode ser considerado um país com passado e presente quanto ao uso da bicicleta em muitos pontos semelhantes aos do Brasil, onde o uso utilitário também é definido pelo uso dos espaços das ruas da maneira mais produtiva possível (ALDRED, 2015).

indicando que o prazer, as emoções e a ludicidade perpassariam apenas pelas experiências de lazer. Há, portanto, uma polaridade presente nas relações discursivas entre o uso da bicicleta como meio de transporte ou como atividade de lazer sustentada neste paradigma da conveniência, da utilidade.

Refletindo mais uma vez a atuação das *advocacy* e a utilização dos recursos da linguagem dominante na promoção do uso da bicicleta, Cox (2019, p.183, tradução nossa) aponta que

O fato de a face pública da *advocacy* estar tão fortemente representada por argumentos lógicos técnicos racionais pode não refletir uma falha no envolvimento com os modos mais afetivos e não-representacionais. Pelo contrário, deve ser lido mais como um reflexo da eficácia dos defensores [ativistas] e sua compreensão dos requisitos de acesso ao poder.

Nesse sentido, os esforços de fazer crescer o uso da bicicleta em alinhamento aos pressupostos sociotécnicos que balizam a mobilidade contemporânea seriam, portanto, um subterfúgio, tática sagaz para entrar na disputa e conseguir abrir brechas na “hermeticidade” caracterizadora dos sistemas de transportes das cidades, os quais são majoritariamente orientados por preceitos modalizados ao funcionamento automobilístico. Há, portanto, um agendamento tático, a partir de linguagem com viés utilitário, uma vez que se é a economia do tempo que organiza a cidade, o argumento da economia do tempo a partir do uso da bicicleta é plausível no que se refere às possibilidades de agendamento em relação à bicicleta no âmbito da políticas públicas.

Entretanto, ancorar estes processos de *advocacy* apenas sob discursos de conotação utilitarista e funcional, ainda que não necessariamente posicionem os aspectos afetivos e não-representacionais em lugar de negação, inevitavelmente minimizam a expressão das características mais subjetivas ou menos quantificáveis que compõem as experiências de pedalar, colocando também as diferentes dimensões uma à revelia das outras.

Este movimento pode conduzir a um certo obscurecimento ou “aprisionamento” das percepções, causando desconfortos e confusões. O estudo de Aldred aponta este tensionamento refletido nas falas dos participantes:

[...] muitos ciclistas enfatizaram o seu pedalar como sendo ‘utilitário’ e estavam preocupados em evitar serem vistos como ciclistas por prazer, lazer ou esporte. No entanto, em desacordo com isso, estava o claro prazer que muitos tinham em pedalar, o que não se encaixa em um paradigma utilitário, de tempo de viagem como perda. Muitos *stakeholders* também enfatizaram a importância do ciclismo de ‘utilidade’ e/ou ‘transporte’; isso provavelmente é específico para o uso da bicicleta, pois seria improvável que aqueles que promovam o transporte público precisassem continuar

lembrando um entrevistador da função de ‘utilidade’ do transporte público. Da mesma forma, as referências dos entrevistados ao estilo e à socialidade geralmente demonstram uma luta para negociar definições restritivas e muitas vezes contraditórias do ciclismo como ‘utilidade’ (ALDRED, 2015, p.695, tradução nossa).

Assim, podemos refletir algumas questões: não estamos utilizando a bicicleta como meio de transporte para chegar ao destino desejado, mesmo no contexto de uma experiência de lazer? Se a finalidade da pedalada estiver na realização do trajeto em si no tempo/espaço de lazer e não se pretende necessariamente chegar mais rápido a um destino, de todo modo não se configuraria um “deslocamento” de bicicleta? No arquétipo da bicicleta como meio de transporte utilitário, pedalar enquanto experiência de lazer seria, portanto, inútil? Durante um trajeto considerado utilitário, não é possível experimentar emoções, sensações que proporcionem divertimento (ou mesmo medo, insegurança)? Ao utilizar a bicicleta, no transporte ou no lazer, não estamos realizando uma atividade física que contribui para manutenção da saúde ou mesmo reduzindo o uso do automóvel e contribuindo com a sustentabilidade?

Não pretendemos, com tais questionamentos, homogeneizar os usos da bicicleta, pois pedalar “como meio de transporte” ou “como atividade de lazer” - também nas suas representações esportiva, como brinquedo, laborais por meio da ciclologística, dentre outras – são experiências que podem ser consideradas caracteristicamente diferentes, gerando demandas e mobilizando estruturas, conhecimentos e intervenções também distintas.

Entretanto, é pertinente ressaltar que os esforços na promoção do uso da bicicleta na cidade podem se tornar contraditórios, frágeis ou mesmo incompletos, quando os discursos são impregnados de lógicas que estratificam ou “desacreditam” - explícita ou implicitamente - uma ou outra representação, ainda que exista o reconhecimento de que as inúmeras motivações e finalidades de usos da bicicleta não são homogêneas e originam diferentes vivências.

Os diferentes propósitos, objetivos e destinos traçados ao utilizar a bicicleta - juntamente com outras características como as questões culturais, infraestrutura disponível (tipo, qualidade), segurança, dentre outras - estruturam e trazem elementos importantes que distinguem as experiências do pedalar e contribuem para o processo de afirmação destas diferentes representações.

No entanto, segundo Aldred (2015), principalmente em países com baixos índices de uso da bicicleta, os discursos construídos em torno do pedalar, embora pareçam diferentes dos antigos, vem criando hierarquizações problemáticas que vem contribuindo para perpetuar sua marginalização dentro dos próprios sistemas de transportes das cidades.

Por isso, o ponto para o qual chamamos a atenção é que hierarquizar as diferentes finalidades, fazendo-as concorrer entre si, constituiria mais um entrave do que uma contribuição para o avanço das culturas ciclísticas nas cidades. As consequências deste movimento puderam ser justamente percebidas quando da associação da bicicleta essencialmente às experiências de lazer, que resultou em negligência do seu uso enquanto meio de transporte.

O alerta, portanto, é para que este movimento não seja reproduzido apenas trilhando o caminho inverso, ou seja, que as tentativas de ampliar o uso da bicicleta precisam estar suportadas pela percepção do pedalar na sua diversidade e não apenas no paradigma utilitário ou em contraponto, à revelia ou negando de alguma forma suas demais dimensões, nelas incluída a do lazer, a qual também precisa ser compreendida enquanto uma experiências de mobilidade na cidade e, portanto, também demanda existência de infraestrutura, segurança, entre outros.

Assim, cada qual nas suas especificidades e ideários, todas estas representações integram as “culturas da bicicleta” e não podem ser subestimadas nas suas potencialidades, pois geram experiências cumuladas de aprendizados que, de uma maneira ou de outra, se entrecruzam.

Além disso, a linguagem utilizada como referência precisa ser ampliada. A bicicleta já se provou um meio rápido, prático, econômico e eficiente de locomoção no cenário de boa parte das grandes e pequenas cidades, ou seja, tem os atributos buscados pela linguagem dominante da mobilidade, mas, ao considerar tão somente estas características e argumentos incorremos no risco de elaborar apenas uma nova roupagem para vestir os mesmos padrões de pensamento em torno da mobilidade elegendo somente um novo “bode expiatório”, no caso a bicicleta, para sustentá-los, isto é, deslocamos a crença, mas o esquema estrutural permanece inalterado (CERTEAU, 2014). Além disso, esse movimento conduz à um certo enquadramento de utopias, pois “o excesso de ênfase no pragmatismo e na praticidade permite que a imaginação vá apenas até onde for permitido dentro das configurações de poder existentes” (COX, 2019, p. 191).

Na visão de Cox (2019, p.191, tradução nossa)

Imaginar futuros velomóveis requer mudanças dramáticas, não apenas para os cenários e infraestruturas práticas, associados à mobilidade por (bi)cicleta, mas exigem contraste com as características determinantes e dependentes das trajetórias associadas à automobildade. Narrativas que defendem o ciclismo como um meio de humanizar as cidades contrastam com as narrativas existentes e ainda dominantes que enquadram a transformação urbana através da reconstrução das cidades ao redor do carro. Inevitavelmente, portanto, surgem conflitos, nos quais o pedalar é justaposto ao uso do carro e colocado em conflitos inevitáveis. Os grupos de *advocacy* têm uma tarefa difícil de neutralizar essa estrutura simplista de oposição dos problemas, enquanto simultaneamente precisam pensar além da automobildade.

Neste sentido, ao evocar Pearce (2016)⁴⁸, Cox (2019) direciona para uma dupla tarefa, ao mesmo tempo ofensiva e defensiva no *modus operandi*, direcionada primeiramente aos movimentos de *advocacy*, mas que pode se estender a todas as pessoas interessadas em ampliar e pensar as questões relativas à bicicleta:

Por um lado, ela deve **encontrar soluções que possam operar no cenário sociotécnico atual e, ao mesmo tempo, prefigurar soluções abertas que articulam possíveis rearranjos do cenário sociotécnico**. Existe, portanto, um modo de operação ofensivo e defensivo. O desafio é garantir a consonância desses dois objetivos e que o meio pelo qual os primeiros são alcançados não torne o segundo mais complexo nem o exclua. Um segundo problema no processo de pensar em soluções sistêmicas é que, quanto mais bem-sucedidas forem as medidas defensivas, ou seja, aquelas soluções de políticas e práticas que podem operar nos atuais escopos de mobilidade, maior será a probabilidade de elas realmente servirem para perpetuar os atuais, problemáticos cenários de mobilidade. Assim, há necessidade de pensar na velomobilidade como prática sistêmica e reconhecer sua diferenciação da automobilidade. (COX, 2019, p.191, tradução e grifo nossos).

Poderíamos direcionar novos discursos, arranjos sociais e técnicos e modos de ser/estar no espaço urbano no lugar de apenas adequá-los à lógica predisposta? Seria possível recorrer também às outras sensibilidades proporcionadas pelas experiências com a bicicleta para autenticar todo seu potencial (prazer, liberdade, autonomia, controle, interação)? Poderíamos promover rupturas e gerar outro imaginário social, sem negar aspectos objetivos e não subestimando os subjetivos, pois, afinal, ambos se inter-relacionam? Será possível pensar a bicicleta na sua inteireza, resguardando, de alguma forma, as diferenças que se apresentam?

Uma vez que as linguagens moldam nossas escolhas e direcionam futuros comuns, podem se tornar meios potentes para influenciar também os futuros das mobilidades (TE BRÖMMELSTROET, 2020). As linguagens, portanto, precisam ser constantemente refletidas e contestadas para que a bicicleta se consolide não apenas na utilidade ou na sensibilidade, no transporte ou no lazer, mas na completude do ato de pedalar na cidade e nas suas diferentes manifestações.

Guth e Soares (2018, p.15, grifo nosso), ao citarem o historiador David Herlihy, trazem uma reflexão sobre esta perspectiva:

O historiador David Herlihy, autor de *Bicycle: The History* (2004), afirmou para o *The New York Times* que a cultura da bicicleta sempre foi dividida entre os usos utilitário, recreativo e competitivo. “Há ciclistas apaixonados ligados a todos os três usos. Às vezes há uma desconexão entre os três, mas acho que há cada vez mais uma

⁴⁸ Referência indicada: PEARCE, J. M. L. **Carrying cargo and affording decarbonized urban mobility** – the integration of cargo bikes into urban load-carrying practices. PhD Thesis, University of Canterbury. 2016.

sobreposição agora”. O esforço de buscar categorizar ou sintetizar a cultura da bicicleta — ou seja, suas ideias e valores, coletiva ou individualmente, em distintos contextos — é um caminho que não ousamos traçar e não indicariamos. É na diversidade — ou no reconhecimento da diversidade — que ancoramos a *praxis* do que buscamos aqui conceituar. **A cultura da bicicleta, como ideia, sobrevive aos tempos. Como *praxis*, ela só sobrevive se tivermos pessoas pedalando.**

Neste sentido, a compartimentalização postulada pela modernidade refletiu também nos usos da bicicleta. Os diferentes propósitos de uso e experiências particulares que perfazem o pedalar, com todos os seus símbolos e estigmas, não podem ser ignorados, mas é preciso que as pessoas sejam mobilizadas, se familiarizem com os “benefícios experimentais” do pedalar (e inevitavelmente também com as tensões inerentes ao cenário contemporâneo da mobilidade), compreendam os significados e as maneiras de fazer o pedalar no meio urbano e passem a circular mais com bicicletas nas cidades, independente da finalidade pela qual o fazem.

É necessário ressaltar, entretanto, que tais experiências são repletas de contradições e manifestações não equânimes, sendo capazes inclusive de gerar ou reproduzir injustiças, uma vez que as disponibilidades humanas corporais, tecnológicas e espaciais exigidas e acessadas são desiguais. Dependendo da forma como estas relações acontecem e são conduzidas no tecido urbano, elas podem contribuir para o aprofundamento dos contrastes socioeconômicos e de exclusões e, por isso, precisam ser entendidas tanto em suas especificidades quanto generalidades.

A ênfase no pragmatismo e na praticidade acaba por circunscrever e limitar a imaginação às configurações de poder existentes, “permite, assim, a manutenção e a reprodução dessas configurações de poder, juntamente com suas exclusões e desigualdades, perpetuando os próprios arranjos que estão sob crítica” (COX, 2019, p.191, tradução nossa).

Ainda que perpassadas por estas relações podemos pensar em um denominador comum, uma combinação amalgamada pessoa-bicicleta que possuindo uma existência individual e diversificada em si mesma compartilha ao mesmo tempo existências coletivas, as quais em quaisquer de suas formas (no transporte, no lazer, no esporte...) requerem suporte, incentivo, estrutura, condições de aprendizado e muitos outros elementos necessários para garantir circulações justas, democráticas e seguras no espaço urbano, construindo novos significados para a vida na cidade.

Geertz (2017, p.151) aponta que

O mundo cotidiano no qual se movem membros de qualquer comunidade, seu campo de ação considerado garantido, é habitado não por homens quaisquer, sem rosto, sem qualidades, mas por homens personalizados, classes concretas de pessoas determinadas, positivamente caracterizadas e adequadamente rotuladas. Os sistemas

de símbolos que definem essas classes não são dados pela natureza das coisas – eles são construídos historicamente, mantidos socialmente e aplicados individualmente.

Nestes processos de constituição de sistemas de símbolos, as questões culturais estão intrinsecamente relacionadas. Stigger (2009, p.82), sustentado em Veiga-Neto (2003)⁴⁹, aponta como a atribuição de significados é permeada por questões de poder “[...] na medida em que – num campo conflituoso como o campo cultural – esses significados são disputados a todo o momento e nas diferentes manifestações”, principalmente em sociedades complexas e heterogêneas como as sociedades urbanas contemporâneas.

Importante notar que a cultura é dimensão consensual da vida humana (STIGGER, 2009) e seus sistemas de símbolos são difundidos a partir de mecanismos tais quais o da linguagem, mas que essa difusão também depende de determinados atores sociais, pois a cultura

[...] não só classifica *as coisas*, como classifica aqueles que têm autoridade para classificá-las. [...] Assim, se a cultura regula, classifica e constitui indivíduos e grupos, ela também o faz de acordo com padrões que são dominantes em cada universo cultural, num dado momento histórico. Não se deve, então, subestimar o fato de que os grupos sociais dominantes desempenham um papel importante na difusão desses padrões (STIGGER, 2009, p.81).

Portanto, as ideias, que inúmeras vezes emergem e encontram forças no âmbito das microrrevoluções cotidianas individuais, também precisam alcançar os atores influentes que detêm determinados controles e meios de ação os quais, de forma mais ou menos pujante, vão acatá-las, prestigiá-las, suportá-las, materializá-las, uma vez que as ideias “[...] têm de ser institucionalizadas para poderem ter não apenas uma existência intelectual na sociedade, mas também, por assim dizer, uma existência material” (GEERTZ, 2017, p.137).

Considerando que a linguagem da mobilidade foi e vem sendo cunhada conjecturando determinadas lógicas e que as maneiras de pedalar são influenciadas pelas existências simbólicas e materiais singulares dos contextos em que ocorrem, no tópico a seguir traçaremos um breve panorama do processo de construção do espaço urbano de Curitiba, situando como a bicicleta integrou e tem integrado este processo, isto é, buscando desvendar de que maneira a cidade está estruturada para contemplar cidadãos que se deslocam de bicicleta.

⁴⁹ VEIGA-NETO, Alfredo. Cultura, culturas e educação. **Revista Brasileira de Educação**, Belo Horizonte, n. 23, p. 5-15, maio/ago. 2003.

3 DESVENDANDO O CAMPO DE OPERAÇÃO: A BICICLETA EM CURITIBA/PR⁵⁰

Elucidamos neste momento características relacionadas à produção do espaço da cidade de Curitiba, entendido como o “campo de operação” no qual investigamos o uso da bicicleta. Certeau (2014) elabora muitos de seus conceitos e categorias com base em referências linguísticas, sempre reiterando a possibilidade de observação em outras práticas cotidianas. O autor indica quatro características em relação ao ato de falar, ao ato enunciativo:

[...] este *opera* no campo de um sistema linguístico; coloca em jogo uma *apropriação*, ou uma *reapropriação*, da língua por locutores; instaura um *presente* relativo a um momento e a um lugar; e estabelece um *contrato com o outro* (o interlocutor) numa rede de lugares e relações (CERTEAU, 2014, p.40).

Assim, consideramos necessário desvendar como este campo de operação foi historicamente constituído, situando quando e como a bicicleta aparece neste processo, uma vez que este é o espaço apropriado durante a prática de pedalar, lugar das ações presentes e dos contratos estabelecidos com o outro.

Curitiba⁵¹, outrora reconhecida nos âmbitos nacional e internacional por seu pensamento inovador em relação ao planejamento urbano, ao transporte público coletivo e ao apelo ecológico/ambiental de seu desenvolvimento, nas últimas décadas vem tomando por referência a tendência prioritariamente automobilística de mobilidade, sobretudo privada, e conseqüentemente enfrenta algumas problemáticas decorrentes de tal escolha urbanística.

O desenvolvimento de algumas políticas e ações nas últimas décadas contribuíram para que boa parte dos cidadãos encontrasse nos veículos motorizados seu principal meio de transporte, não apenas curitibanos, como muitos brasileiros em geral. O incentivo à instalação de montadoras na cidade, a desoneração tributária, subsídios ao combustível e o financiamento facilitado para aquisição do automóvel particular foram algumas ações que incentivaram a produção e o consumo em massa. Intervenções de (re)estruturação urbana, como o alargamento de ruas, a criação de novas vias, o aumento da velocidade de circulação, levaram à ampliação da capacidade de absorção e mobilidade dos veículos, na tentativa de acomodar satisfatoriamente a frota motorizada crescente. Associados a estes fatores estão também o

⁵⁰ Revisitamos e ampliamos a contextualização realizada na publicação: NAVARRO, Rodrigo.; SANTANA, Daniella Tschöke, RECHIA, Simone. Public leisure space and community-based action. *Leisure Studies*, 37:6, p. 747-762, 2018.

⁵¹ Curitiba está situada na região Sul do Brasil e apresenta uma área de 435km² e sua região metropolitana, com 15.602 km², é composta por 29 municípios (IPPUC, 2019).

sucateamento, a defasagem e as elevadas tarifas do sistema de transporte público que, embora ainda seja utilizado por parcela significativa da população curitibana, foi perdendo passageiros e o status de qualidade conquistado em tempos progressos.

O cenário atual verificado na cidade decorre desses processos. Dados do Departamento Nacional de Trânsito, o Denatran (2020), mostram que até dezembro de 2020 Curitiba possuía 1.622.891 veículos, dentre os quais 1.099.979 automóveis, números que colocam a cidade no topo das capitais brasileiras com a maior taxa de veículos motorizados por habitante, alcançando índices de menos de dois habitantes por veículo⁵². O Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, o Ippuc, realizou em 2017 uma pesquisa de origem e destino e revelou que 44,9% dos deslocamentos são realizados utilizando os automóveis, percentual que reforça a centralidade adquirida por este modal na circulação cotidiana⁵³. O automóvel, juntamente com o deslocamento a pé (25,7%) e o ônibus (24,3%), são até o momento as formas de transporte mais utilizadas pelos curitibanos.

A bicicleta integra esta divisão modal, mas seus números aparecem em proporções bem menos significativas, representando apenas 2% dos deslocamentos. Considerando o panorama mundial, Curitiba apresenta uma média de uso da bicicleta inferior quando comparada à de muitas cidades europeias, mas similar aos índices de localidades Norte e Sul Americanas (KIENTEKA et al, 2014; KIENTEKA et al, 2014b).

Ainda que o número de ciclistas seja pequeno, de maneira lenta e discreta a bicicleta vem ganhando visibilidade e espaço neste cenário, pois um aumento importante na quantidade de usuários deste meio de transporte e a diversidade do perfil dos ciclistas (com aumento da participação das mulheres) tem sido progressivamente verificada ou, ao menos, mantida estável (IPPUC, 2017; CICLOIGUAÇU, 2018). Isso se dá em parte enquanto resposta ou busca por alternativas para superar as crescentes dificuldades enfrentadas em circular pela cidade de automóvel - vias públicas sobrecarregadas, congestionamentos, trânsito intenso e muitas vezes agressivo, acidentes de trânsito frequentes, poluições de diversas naturezas. Além disso, as ações entusiastas dos movimentos cicloativistas atuantes na cidade⁵⁴ têm contribuído com a

⁵² Segundo dados do Instituto Paranaense de Desenvolvimento Social, a população de Curitiba no ano de 2010 era de 1.786.840 pessoas com uma estimativa de crescimento para 1.948.626 de pessoas em 2020 (IPARDES, 2018; IBGE, 2020).

⁵³ Considerando a divisão modal nas categorias pedestre, bicicleta, motocicleta, van/ônibus, automóvel e outros.

⁵⁴ Neste quesito, destacamos a atuação da Associação de Ciclistas do Alto Iguaçú – CicloIguaçú, fundada em maio de 2011 com intuito de criar uma interface de diálogo construtivo com o poder público visando consolidar o desenvolvimento de políticas de ciclomobilidade, além de desenvolver ações culturais, de protesto e pesquisas.

tentativa de posicionar a prática de andar de bicicleta em lugar de evidência, pressionando as gestões públicas para que incluam esta pauta de maneira efetiva nas agendas políticas.

Se Curitiba ostenta hoje o título de capital mais motorizada do país, difícil dizer que, em outros tempos, a cidade foi reconhecida por ter logrado a maior malha ciclovária do Brasil. Visando compreender os processos que conduziram a tais mudanças, traçamos um breve panorama sobre a produção do espaço da cidade de Curitiba, situando como a bicicleta integrou e vem integrando este processo e qual a conjuntura atual.

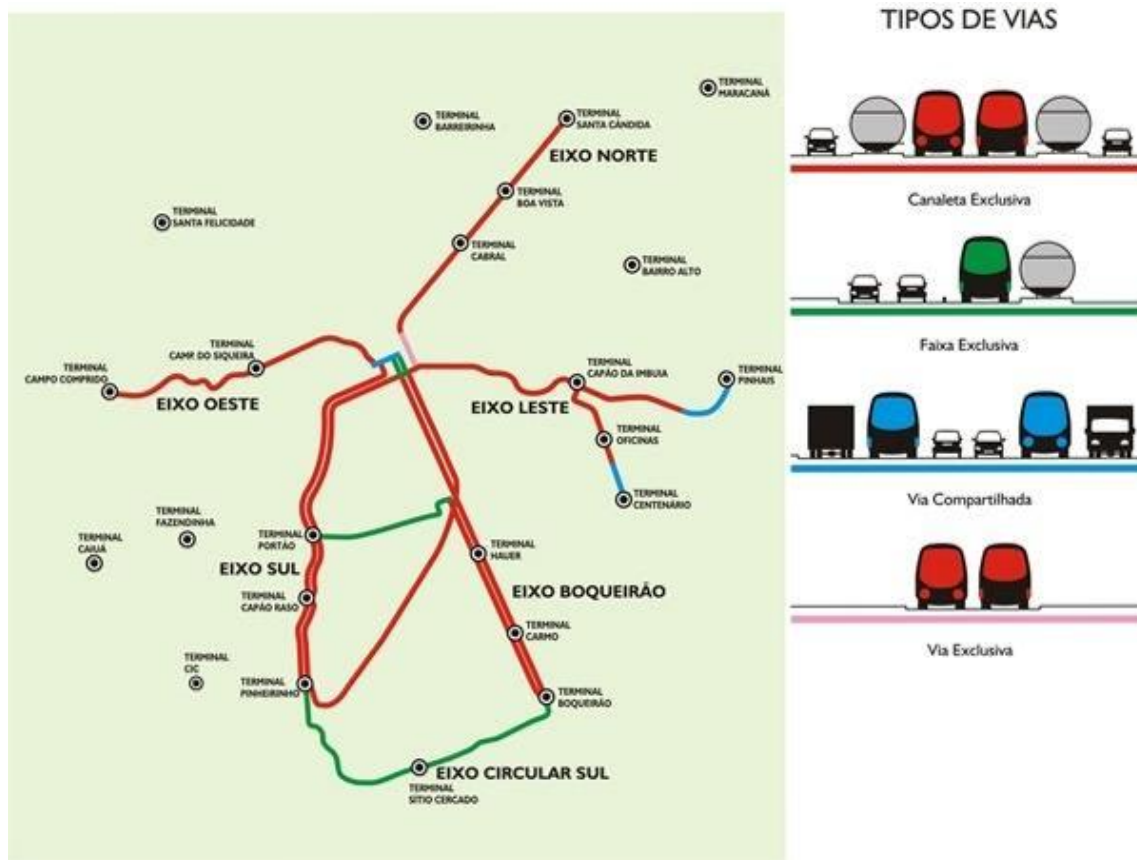
Entre as décadas de 50 e 60 um plano diretor pioneiro de ordenação do espaço urbano foi formulado, o qual passou, mais tarde, por reformulações. A versão do plano diretor de 1966 tinha como principais premissas a construção de infraestruturas urbanas, a preservação cultural e ambiental e o desenvolvimento sócio-econômico, e sua aplicação seria fundamentada principalmente pela estruturação de um tripé composto pelo sistema viário, transporte público e uso do solo, pensados juntos. Incorporando ora princípios modernistas, ora princípios do “urbanismo humanista”, neste plano estavam previstas ações tais como a especialização funcional dos espaços da cidade e criação e revitalização de espaços públicos tradicionais (OLIVEIRA, 2000).

Este projeto de urbanização curitibano, aprovado pela Lei 2828 de 10 de agosto de 1966, esteve historicamente ancorado no Desenvolvimento Orientado ao Transporte - DOT, isto é, o sistema viário induziria e controlaria o crescimento da cidade (OLIVEIRA, 2002)⁵⁵. O espaço urbano foi então planejado e organizado com base na criação das chamadas vias “estruturais”, que são vias lineares de circulação constituídas de “cinco ruas largas implantadas como os dedos de uma mão a partir do centro da cidade” (GEHL, 2015, p.220), pelas quais a cidade se desenvolveria e se adensaria e onde seria dada ênfase ao transporte coletivo (FIGURA 1). Juntamente com estas vias estruturais foram implantadas as vias denominadas “conectoras”, cinco vias paralelas que garantiriam o acesso ao distrito industrial⁵⁶.

Figura 1- Representação dos eixos estruturais das vias de Curitiba/PR

⁵⁵ Segundo Neto (2011, p.116) “[...] o DOT consiste em estratégias de planejamento e de ações relativas ao desenho urbano e de planejamento de transportes tratadas de forma integrada, realizadas por meio de políticas ou de instrumentos urbanísticos. Parte da implantação dessa estratégia pode ocorrer pelo desenvolvimento de operações conjuntas de transporte que se baseia na parceria entre o ente público, representado comumente pela agência de transporte, e o privado”.

⁵⁶ Para Rechia (2003, p.24) “Já com a transformação econômica, em 1974, o projeto da Cidade Industrial de Curitiba (CIC) iniciou uma nova fase a este município, promovendo a atração de investimentos na área industrial e priorizando a instalação de indústrias não poluentes. A grande preocupação dos urbanistas, ao implantar a CIC, foi a de evitar a criação de um distrito segregado, mas sim uma área integrada aos eixos estruturais e, portanto, à totalidade da cidade”.



Fonte: Urbs (2019)

Desde a década de 70 até os dias atuais os grandes ônibus articulados, chamados BRTs (*Bus Rapid Transit*) ou “expressos”, circulam por locais exclusivos denominados “canaletas”, transportando mais de 150 passageiros, percorrendo seus trajetos nestas estruturais e em vias exclusivas na extensão dos 05 eixos - Norte, Sul, Leste, Oeste e Boqueirão⁵⁷ (DUARTE et al, 2014), assim dispostas:

Cada eixo é composto de uma canaleta central ladeada por vias lentas, uma no sentido centro-bairro e a outra no sentido bairro-centro, e paralelamente a essas ruas existem vias rápidas, uma de cada lado e em sentidos igualmente opostos. Esse sistema de transporte consagrou Curitiba como referência em transporte coletivo (BELOTTO, 2014, p.155).

⁵⁷ O Eixo Circular Sul foi implantado em 1999, para agilizar o deslocamento dos passageiros na conexão Boqueirão-Pinheirinho. Atualmente, o sistema de transporte público também conta com o eixo Linha Verde, projeto criado, dentre outros objetivos, para integrar diversos bairros, aumentar a capacidade do sistema e reduzir o carregamento do eixo Norte-Sul do Sistema de Transporte de Público, transformando uma antiga rodovia federal em via urbana. Foi aprovado em 2007, sendo a primeira etapa das obras implantada em 2009, com os demais trechos ainda não concluídos até o presente momento.

Ao longo destes corredores, uma zona de quatro blocos de alta densidade de edifícios arranha-céus conclui o esquema DOT. Segundo Rechia (2003, p.24) estes eixos estruturais “buscavam propiciar novas alternativas para habitação em alta densidade, estimular o comércio de médio porte e incrementar a prestação de serviços, além de permitir a implantação de um sistema de transporte de massa adaptável ao progressivo adensamento”. Desta forma, para ordenar o uso do solo e alcançar os objetivos propostos no plano diretor foram criadas normas, leis e critérios específicos que direcionaram os padrões de ocupação e construção ao longo destes eixos.

Iniciativas de pedestrianização do centro e preservação do setor e patrimônio histórico também emergiram enquanto ações integradas ao plano diretor: a primeira, visava estimular o uso do transporte público para chegar ao centro e o deslocamento a pé na realização das compras; a segunda, buscava tombar edifícios consagrados e preservar aqueles de feições peculiares, transformando-os em referências históricas (OLIVEIRA, 2000).

Contemporâneas à implantação do sistema BRT e à transformação da rua XV, principal rua comercial da cidade por onde circulavam carros convertida em via de uso exclusivo de pedestres, foi nos anos 70 que ocorreram as primeiras iniciativas de implantação de infraestrutura para bicicleta na cidade (PATRICIO, MEDEIROS, 2015). Em 1977 foi construída na Avenida Victor Ferreira do Amaral a primeira calçada compartilhada, com extensão de 3 km, conectando parcialmente Curitiba à uma cidade vizinha em processo de crescimento à leste (DUARTE et al, 2014; IPPUC, 2018).

A presença das áreas verdes também ganha destaque ao caracterizar de maneira expressiva a paisagem curitibana ao longo dos anos. Em um processo histórico de consolidação e implantação de parques e áreas verdes adicionais, as ações estiveram norteadas principalmente pela necessidade de desapropriar várzeas de rios, que eram consideradas impróprias para receber edificações em função do risco de enchentes, e para aumentar os índices de áreas verdes por habitante, com a criação de novos pontos de encontro pela construção de parques e áreas de lazer nestes locais.

Ainda nesta década, em 1971, cria-se a Fundação Cultural de Curitiba – FCC, demonstrando que, além da imagem física da cidade, o desenvolvimento da área cultural também era uma preocupação. Como aponta Rechia (2003, p.25), a conversão de espaços tradicionais em locais de espetáculos, centros comunitários, teatros, dentre outros, somou-se à esta empreitada:

A FCC atuava de maneira a incrementar a animação dos recém-criados espaços públicos no município, na busca de uma identidade para a cidade e seus moradores. Para atingir tais metas, tratava-se de potencializar a preservação do patrimônio histórico e cultural. São exemplos destas iniciativas: a revitalização do setor histórico da cidade com a recuperação do espaço de maior concentração de casarões do final do século XIX e início do XX; a criação da rua XV, primeiro calçadão de pedestres do país, conhecido como Rua das Flores; reciclagem e restauração de cenários tradicionais que passam a se constituir como novos espaços culturais na cidade: um paiol de pólvora transforma-se no Teatro Paiol; uma fábrica de cola transformava-se no Centro de Criatividade de Curitiba, e um quartel general passava a ser a sede da Fundação Cultural de Curitiba.

A “faceta étnica” (OLIVEIRA, 2002) de algumas políticas também não passou despercebida e a presença imigrante, marcadamente de origem europeia e que contribuiu na formação da população de Curitiba, ganhou reconhecimento e prestígio, materializados em alguns espaços públicos da cidade. A criação do Memorial Ucrâniano, do Bosque Alemão, da Praça do Japão, do Bosque do Papa, do Parque Italiano e do Bosque de Portugal evidenciam esta tendência (RECHIA, 2003).

Neste processo, corroborando com a perspectiva de um Urbanismo Humanista – cuja essência residia em modificar concretamente o espaço e suas formas de organização, mas também incutir novas posturas, transformar a mentalidade do cidadão face à sua cidade e promover um sentimento de orgulho –

[...] predominava a convicção de que a cidade deveria ser feita para o homem e não para o automóvel; de que a criação de gigantescas avenidas para o automóvel significava a desintegração dos espaços públicos da cidade e a degradação dos seus valores e referenciais mais significativos; de que o centro deveria ser preservado como um local de encontro das pessoas e não dos automóveis [...] (OLIVEIRA, 2002, p.52).

No final da década de 80 e início de 90, com o plano diretor já integralmente implementado⁵⁸, a valorização da estética urbana passava a figurar no centro da política urbana administrativa, com a criação de locais como a Ópera de Arame e o Jardim Botânico e a instalação das estações-tubo para os ônibus ligeirinhos, por exemplo⁵⁹.

Juntamente com as iniciativas que buscavam embelezar e harmonizar o espaço, políticas de desenvolvimento ecológico também eram implementadas, pela estruturação de serviços de

⁵⁸ Com algumas modificações que viabilizaram sua concreta implementação (desenvolvimento do Sistema Trinário, da Rede Integrada de Transportes, etc), o Plano Diretor de Curitiba foi integralmente implantado entre 1971-1983. Para Oliveira (2000) o caso de Curitiba construiu-se de modo favorável quando comparado também à outras experiências nacionais, pois foram aproximadamente 16 anos, dos quais 12 ininterruptos, de administrações municipais com conteúdo semelhante, favorecendo a implantação integral e o sucesso do plano.

⁵⁹ As paradas dos ônibus “Linha Direta”, também chamados “ligeirinhos”, são formadas por uma estrutura metálica com vidros e possui o modelo de tubo, por isso, são denominadas de Estações-tubo.

separação dos lixos orgânicos e recicláveis, pela conscientização e incentivo da população a este respeito a partir da troca dos recicláveis por alimentos naturais ou vale-transporte (OLIVEIRA, 2000). Tal direcionamento político adotado pela gestão contribuiu para dar visibilidade nacional e internacional à cidade, potencializando a atração de mais investimentos, ainda que seu plano diretor a esta época já mostrasse sinais de extenuação.

Neste período, a malha cicloviária aumentou de 3km para 35km, com a implementação de infraestrutura no distrito industrial. A estratégia consistiu em construir as ciclovias em áreas inviabilizadas ou já identificadas como restritas para construção, como nas proximidades dos rios que cruzam a cidade (lembrando que muitos parques urbanos foram construídos nestas zonas úmidas, a fim de conter as enchentes e impedir novas construções naquelas áreas). Parte da rede cicloviária seguiu este percurso e foi construída conectando margens de rios à parques⁶⁰, em alinhamento com a perspectiva ambiental e ecológica de desenvolvimento que predominava na lógica do planejamento urbano vigente. Outra parcela da infraestrutura também foi construída próximas aos trilhos de trem, nas faixas de domínio da extinta Rede Ferroviária Nacional AS – RFFSA, áreas consideradas em certa medida favoráveis ao deslocamento de bicicletas (DUARTE et al, 2014; IPPUC, 2018).

Já em 1990, a malha cicloviária foi estendida em direção à região sul da cidade, utilizando as marginais do Rio Belém da antiga BR-116, atual Linha Verde, sentido Sítio Cercado, estabelecendo mais uma articulação de estruturas cicloviárias com a região industrial (IPPUC, 2018), aumentando sua extensão para 87 km. Até boa parte dos anos 2000, Curitiba ostentava a maior rede cicloviária do Brasil, que nesta década cresceu de 87 km para 117 km, ampliada em pontos à oeste, área central e com importante expansão na Linha Verde (PATRICIO, MEDEIROS, 2015; IPPUC, 2018).

Em relação ao desenvolvimento urbano curitibano, são atribuídos alguns fatores ao reconhecimento da organização urbana, às referências positivas e à hegemonia conquistada por Curitiba neste quesito:

(a) A construção de uma coalizão de interesses das elites empresariais e políticas em torno do projeto de cidade; (b) A construção de um arcabouço institucional orientado à implementação do plano e viabilizado pela identificação desse e de seus principais atores como o ideário desenvolvimentista e tecnocrático do governo central autoritário nas décadas de 60 e 70; (c) A articulação entre política, cultura, mídia e planejamento para a construção de uma imagem de cidade modelo, com a difusão dessa imagem em escalas variadas por meio do *city marketing*; e (d) A identidade desse projeto com o ideário associado a uma agenda global para as cidades, difundida nos anos 90 pelas agências multilaterais em escala internacional (SANCHEZ, 2003 apud RECHIA, 2003, p.23).

⁶⁰ Integrou as estruturas da Rua João Bettega (à oeste em direção à Cidade Industrial de Curitiba - CIC) com a Avenida Victor Ferreira do Amaral (à leste) e a ciclovia nas margens do Rio Belém (ao norte) até o Parque São Lourenço e segue em direção ao sul utilizando os contornos de ferrovias, a maioria hoje desativadas.

Para conquistar a hegemonia política, foi necessário atender aos interesses das elites empresariais, as quais possibilitaram a materialização do plano diretor e sustentavam o projeto político de reestruturação urbana (RECHIA, 2003).

Segundo Rechia (2003), o projeto de urbanização de Curitiba englobou tanto transformações físicas quanto econômicas, sociais e culturais e, ainda hoje, a cidade carrega imagens predominantemente positivas da sua gestão urbana. Estas marcas historicamente construídas, seja enquanto “laboratório de experiências urbanísticas” na década de 70 ou enquanto “Capital ecológica” nos anos 90, foram conquistas derivadas principalmente da experiência urbanística liderada em grande medida pela figura de Jaime Lerner (arquiteto, urbanista, prefeito da cidade e governador do Estado nos períodos supracitados), acompanhadas da formação de coalizões traduzidas em êxitos político-partidários (OLIVEIRA, 2000).

Curitiba, assim como muitas outras cidades do mundo, principalmente a partir dos anos 2000 passou a sofrer influências decorrentes dos processos de globalização, modernização e mundialização das cidades, os quais exigiram novas formas de organização, moldaram diferentemente os espaços citadinos e alteraram hábitos culturais.

As gestões públicas que sucederam, ancoradas em uma organização urbana outrora consolidada, negligenciaram ou não demonstraram estar sintonizadas com estas novas circunstancialidades que permeavam a produção do espaço urbano, permanecendo sustentadas ou acomodadas nos discursos estereotipados de “Curitiba cidade-modelo”.

Se em tempos pregressos a cidade foi, de fato, exitosa na implementação dos primeiros planos diretores e pioneira em soluções inteligentes para o transporte público coletivo e ordenamento urbano, hoje esbarra com as consequências deste “vácuo” que se estabeleceu pela ausência ou insuficiência de ações em relação ao planejamento urbano e futuro da cidade.

Os efeitos de tal descompasso geraram nítidos reflexos na evolução da rede cicloviária da cidade, apagada das agendas políticas. Entre 1990 e 2011, por exemplo, apenas 32 km de estrutura cicloviária foi implementada, ou seja, 21 anos se passaram sem ampliações substanciais.

Após esses períodos significativos sem melhorias concretas ou com investimentos mínimos, algumas iniciativas foram retomadas entre os anos de 2014 e 2018, encabeçadas por uma gestão municipal que tinha no uso da bicicleta um dos seus motes (inclusive o prefeito, à época, foi pedalando à cerimônia de posse).

Neste período ocorreu a implantação de ciclofaixas nas Vias Lentas (as vias paralelas à canaleta do BRT) em trechos do Setor Estrutural: a primeira Via Calma⁶¹ na Avenida Sete de Setembro, conectando a ciclovia da Avenida Mariano Torres com o passeio compartilhado que segue a partir da Praça do Japão; na Av. Mal. Floriano a ciclofaixa chega até os limites com São José dos Pinhais. Em março de 2015, a primeira Ciclorrota⁶² foi implantada, conectando a Av. República Argentina com a ciclovia da Avenida Comendador Franco.

A figura 2 mostra a evolução da infraestrutura cicloviária desde a década de 70. Até 2019 a rede cicloviária de Curitiba era composta por 209,1km, divididos entre: ciclovias (31,1 km), ciclofaixa sobre a calçada (25,1 km), ciclofaixa (18,7 km), via compartilhada-via lenta (19,6km), passeio compartilhado (100,8km), ciclorrota (11,8 km), descaracterizada (1,5 km)⁶³, representando 4,3% do arruamento existente em Curitiba (IPPUC, 2018). Na gestão municipal 2017-2020 foram inaugurados 10 quilômetros de infraestruturas cicloviárias: 3,1 km na Avenida Manoel Ribas; 2,6 km na Avenida da Integração, 1,7 km no Binário Nova Aurora/Ourizona e 2,6 km em trechos das ruas Konrad Adenauer, Dante Angelote e José Zgoda, no entorno do Jockey Plaza Shopping, no Tarumã (BEM PARANÁ/SMCS, 2020).

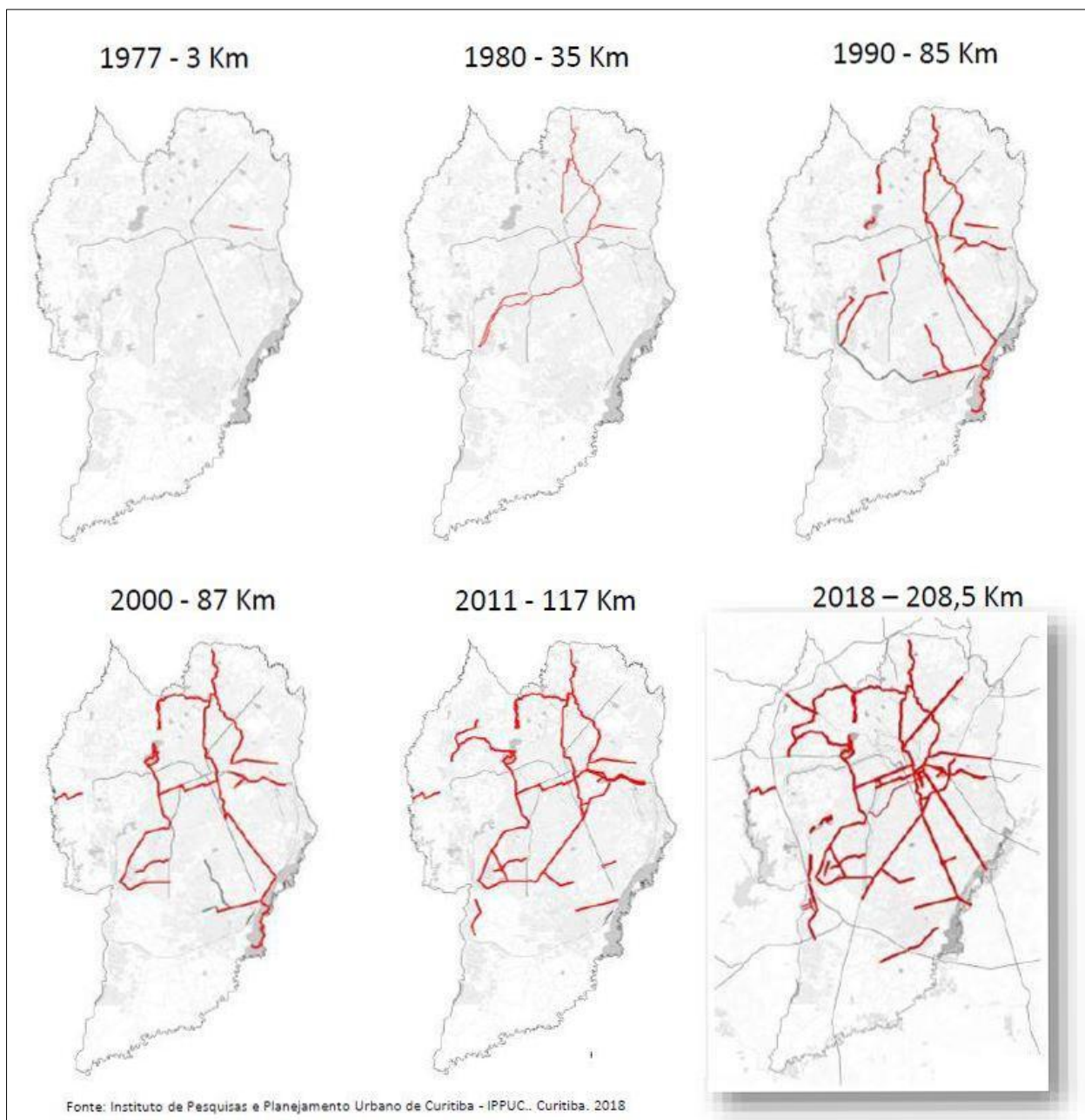
Na figura 3 observamos o sistema cicloviário em relação à localização dos parques e bosques da cidade, mostrando que, em certa medida, parte da infraestrutura dedicada está conectada a estes espaços de preservação ambiental e lazer. Na sequência, a figura 4 ilustra as tipologias de infraestrutura existentes na cidade.

⁶¹ “Os ciclistas têm preferência em transitar pelo lado direito da via (nos dois sentidos), sobre uma área demarcada por uma linha tracejada. Nos cruzamentos da Via Calma estão localizadas as chamadas bicicaixas, uma área especial e exclusiva de parada para bicicletas nos semáforos, demarcada em vermelho, entre a faixa de pedestres e a área de veículos motorizados. A bicicaixa protege e prioriza os ciclistas quando o semáforo é aberto, e também garante mais segurança nos cruzamentos e assegura a prioridade para as bicicletas na realização de conversões”. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/nova-via-calma-de-curitiba-e-inaugurada-nas-avenidas-joao-gualberto-e-parana/39992>. Acesso em 11 dez. 2020.

⁶² As ciclorrotas são vias de fluxo secundário que pretendem explicitar a preferência das bicicletas no trânsito e servem para indicar ao ciclista caminhos mais tranquilos no interior dos bairros, conectando com ciclovias já existentes ou projetadas.

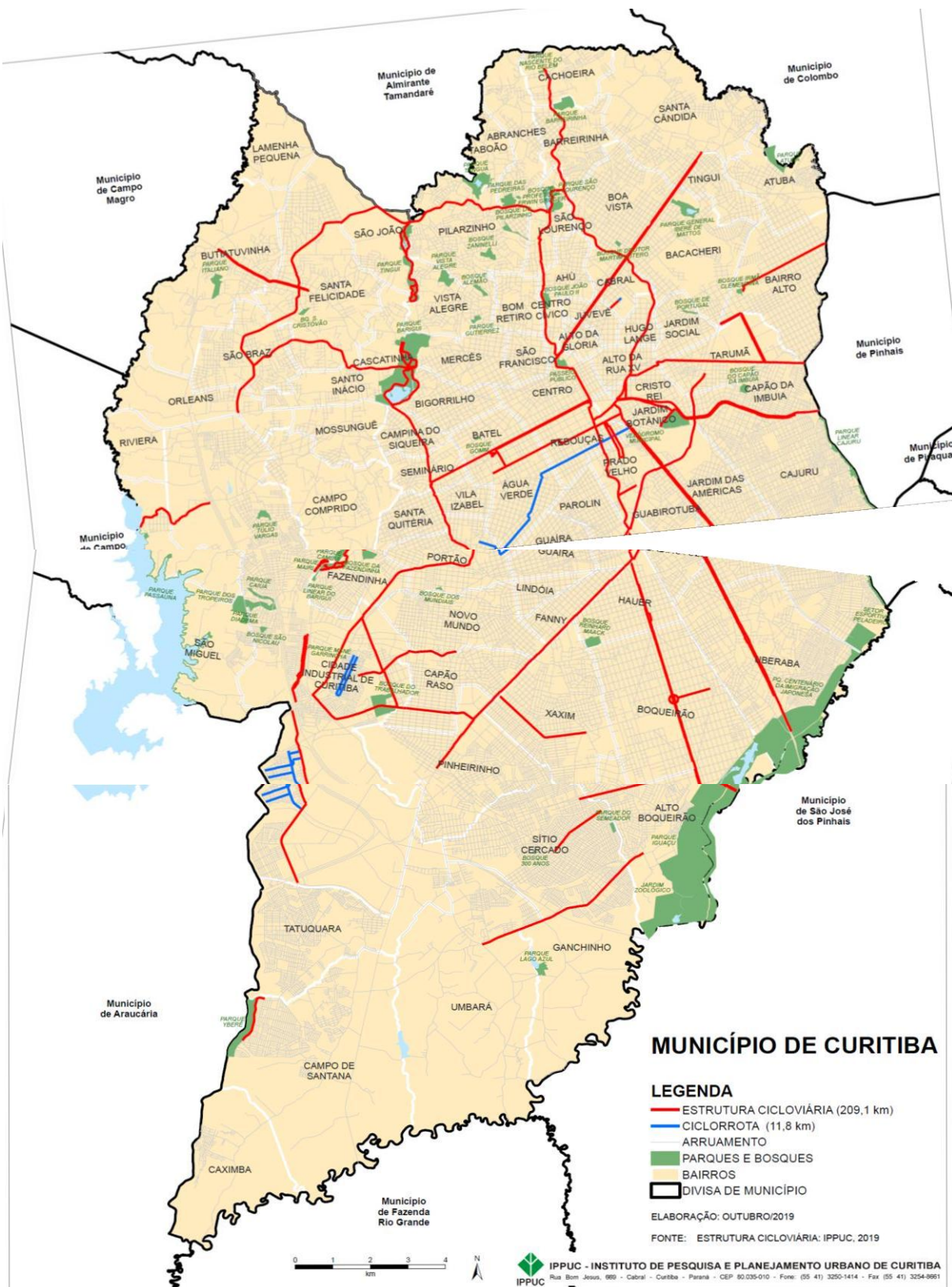
⁶³ As diferentes estruturas apresentam distintas nomenclaturas e significados, conforme adotado no plano cicloviário elaborado pelo Ippuc (2018, p. 32): “CICLOVIA- Estrutura destinada ao tráfego exclusivo de bicicletas, separada fisicamente da faixa de rolamento dos automóveis e pedestres, através de desnível ou elemento de proteção, podendo ser unidirecional ou bidirecional; CICLOFAIXA - Faixa de tráfego de bicicleta, implantada no mesmo sentido da via, separada da faixa de rolamento dos automóveis por pintura asfáltica e/ou tachões refletivos; CICLOFAIXA SOBRE A CALÇADA - Faixa preferencial de tráfego de bicicleta, implantada no mesmo nível da calçada, balizada com sinalização horizontal localizada ao lado da faixa de passeio destinada aos pedestres; VIA COMPARTILHADA (VIA LENTA - SE) - Faixa preferencial para bicicletas, definida por sinalização horizontal tracejada, localizada na borda direita das vias lentas do eixo estrutural, no mesmo sentido da via; CICLORROTA - Percurso recomendado em vias de menor fluxo, por onde a bicicleta divide o espaço da via com o automóvel, indicado na via pública por sinalização horizontal; PASSEIO COMPARTILHADO - Estrutura cicloviária implantada na calçada (passeio) junto ao espaço destinado ao pedestre”.

Figura 2 - Evolução da infraestrutura cicloviária de Curitiba/PR



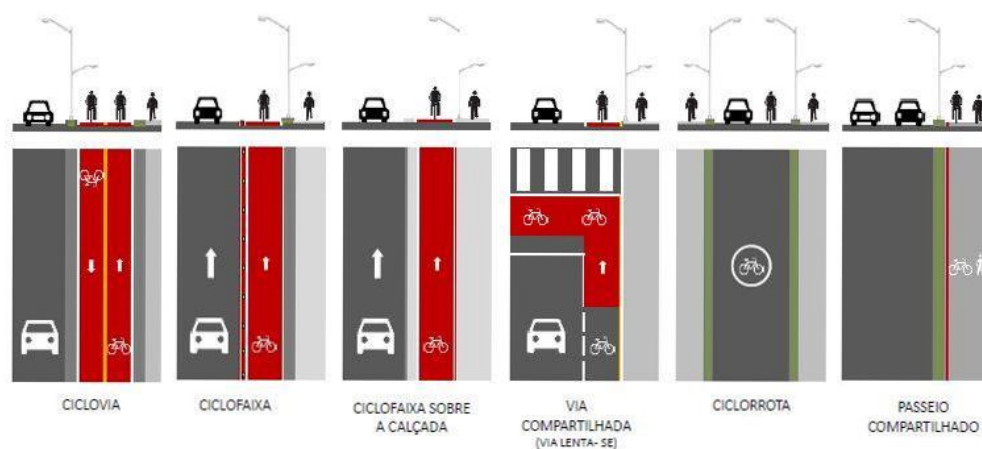
Fonte: Ippuc - Plano de estrutura cicloviária (2018)

Figura 3 - Sistema Ciclovitário e localização dos Parque e Bosques de Curitiba



Fonte: Ippuc (2019)

Figura 4 - Tipologias da rede cicloviária de Curitiba/PR



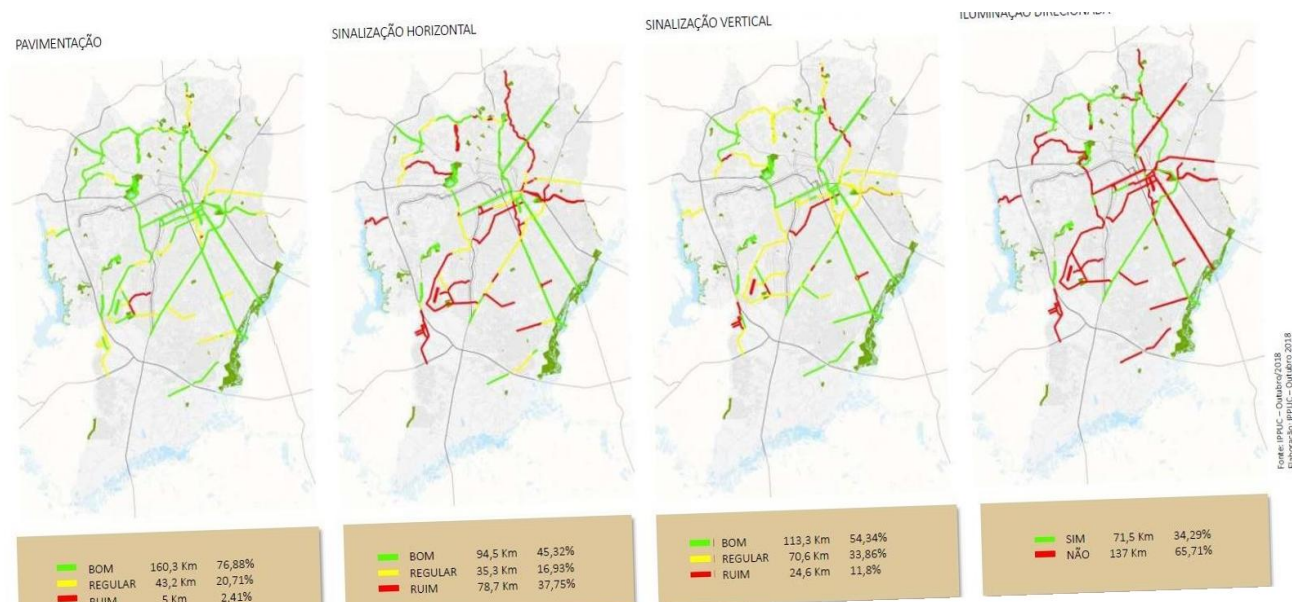
Fonte: Ippuc - Plano de estrutura cicloviária (2018)

Em 04 de abril de 2019, na 51ª reunião ordinária do Conselho da Cidade, o Concitiba, foi apresentada uma versão preliminar de um Plano de Estrutura Cicloviária (PMC, 2019), elaborado pelo Ippuc e inserido como plano estratégico no Plano Diretor de Curitiba e no Plano Setorial de Mobilidade, constituindo parte integrante da política de planejamento da cidade e estruturado pela necessidade de “valorizar as práticas de desenvolvimento sustentável e de mobilidade no âmbito do município de Curitiba, por meio das diretrizes definidas no Plano Diretor Urbanístico (Lei Municipal 14.571/2015)” (IPPUC, 2018, p.3).

Após a realização de inventário e diagnóstico acerca de aspectos físicos da infraestrutura cicloviária existente na cidade, o Ippuc verificou, no que se refere ao estado de conservação das estruturas, que a pavimentação geral é considerada boa e no que tange à sinalização, a vertical situa-se entre boa e regular e a horizontal com maior incidência de pontos considerados ruins (IPPUC, 2018). O elemento crítico que carece de maior atenção está relacionado à iluminação das ciclovias, considerada deficitária (FIGURA 5).

Em termos de condições topográficas, Curitiba possui 84% de áreas planas (IPPUC, 1995), topografia favorável à ampliação da infraestrutura destinada à mobilidade por bicicleta. O relevo mais acidentado está concentrado grande parte na região norte da cidade, onde localiza-se a maioria dos parques e, portanto, onde já existe boa parte da infraestrutura cicloviária, juntamente com a região central, indicando que a topografia não seria um impeditivo e que há potencial para ampliação da rede cicloviária. Na região sul da cidade, onde os ciclistas são parte comum do cotidiano, verifica-se a maior necessidade de implantação de políticas e estruturas para melhor acomodar a demanda de uso da bicicleta.

Figura 5 - Estado de conservação da malha cicloviária de Curitiba/PR



Fonte: Ippuc - Plano de estrutura cicloviária (2018)

As principais problemáticas estruturais apontadas no Plano Cicloviário atualmente estão associadas à descontinuidade da malha cicloviária e à baixa conexão com terminais de transporte e grandes equipamentos urbanos, inclusive daqueles que estão situados nas proximidades de estruturas cicloviárias já implantadas.

Em função destas constatações, o Plano Cicloviário tem como proposta ampliar a malha existente para 400,6 km até 2025 e suas diretrizes estão orientadas para: definição da rede cicloviária, busca da intermodalidade, conexão com os grandes equipamentos urbanos, fechamento da malha cicloviária, políticas de incentivo para implantação de equipamentos de apoio à bicicleta, integração com políticas de desenvolvimento sustentável, instrumentos de indução ao uso da bicicleta e programas de gestão.

As pesquisas do Ippuc integradas ao Plano Cicloviário identificaram uma tendência de deslocamento dos ciclistas à sudeste e sudoeste da cidade, a partir dos eixos estruturais junto aos compartimentos dos bairros do Cajuru e CIC, locais que apontaram demandas em relação ao volume de usuários da bicicleta, reforçando o desenho da malha cicloviária proposto no plano (FIGURA 6) a partir da referência das Vias Lentas dos Setores Estruturais, além de outras áreas potenciais:

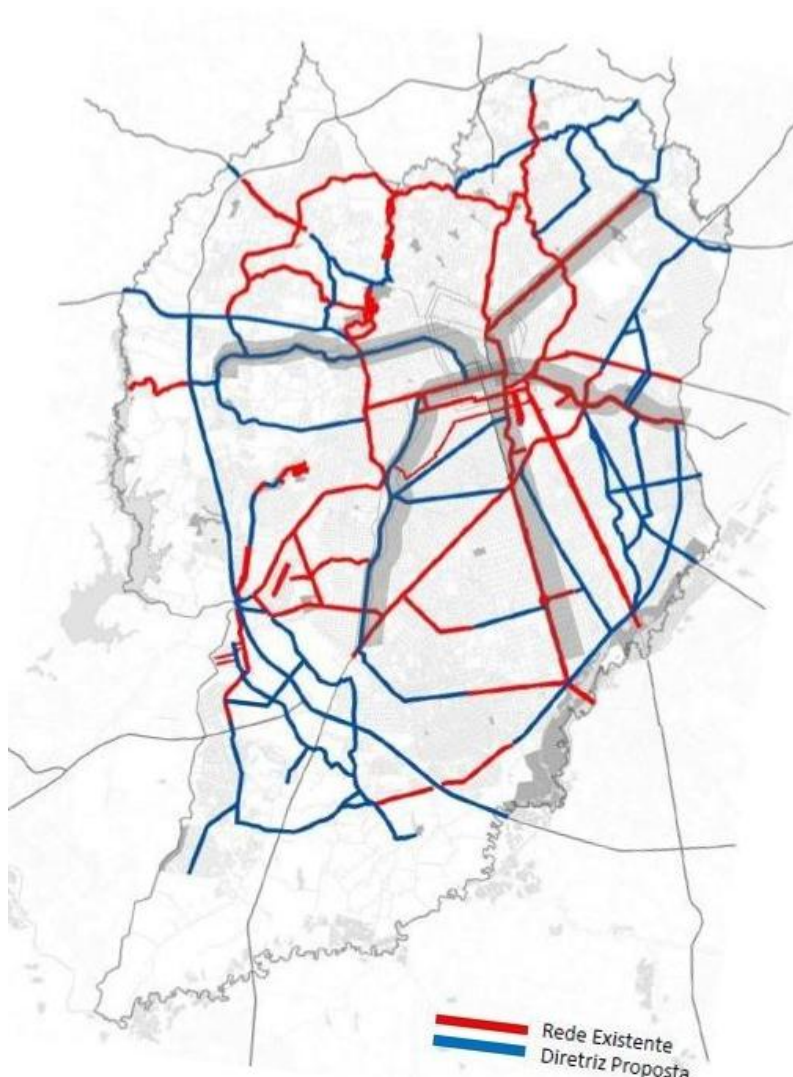
Por outro lado, existem áreas com potencial para a implantação de novas estruturas cicloviárias nos bairros da Fazendinha, Santa Felicidade e Tatuquara pelo adensamento existente. Outras áreas como os Bairros do Umbará e Pilarzinho apesar de menos populosos e com topografia mais acidentada, são áreas próximas a bosques e parques da cidade com escassez de oferta de vias cicláveis (IPPUC, 2018, p.40).

Em relação ao esforço físico despendido pelo deslocamento da bicicleta no meio urbano, há o entendimento de que

[...] a implantação de estruturas cicloviárias deve se servir preferencialmente onde haja mais conforto ao ciclista. As cotas mais favoráveis ao uso cicloviário, encontram-se nas faixas de fundo de vale nas margens de rios, divisores de águas naturais que coincidem com vias carroçáveis e faixas marginais de vias férreas (IPPUC, 2018, p.40).

Apesar de levantar propostas relevantes e necessárias de ampliação da infraestrutura e de ações de gerenciamento e informação relativas à mobilidade por bicicleta em Curitiba/PR, o Plano Cicloviário apresenta algumas fragilidades ao não explicitar medidas efetivas para prevenção/redução da incidência de acidentes envolvendo ciclistas, nem traçar um plano concreto de ação, com o detalhamento das fases e prazos para atingir tais metas. Também não ficam evidentes no Plano ações de nível intersetorial, o diálogo e parcerias com outras Secretarias, como a de Trânsito (Setran), para implantar políticas que envolvam redução da velocidade e readequação nas diretrizes de uso dos automóveis em algumas regiões da cidade.

Figura 6 - Proposta de Estrutura Ciclovial formulada pelo IPPUC



Fonte: Ippuc - Plano de estrutura cicloviária (2018)

Curitiba foi uma das cidades investigadas na pesquisa Perfil do Ciclista (2018), estudo referenciado na introdução desta tese e que averiguou características, principais destinos, motivações (para começar a pedalar, para pedalar mais, para continuar pedalando), bem como problemas enfrentados no dia a dia de ciclistas do Brasil e outras cidades latino-americanas.

No cenário curitibano, a pesquisa revelou que os usuários de bicicleta têm faixa etária predominante entre 15 e 34 anos de idade, sendo uma população com renda entre 1 a 2 salários-mínimos. São pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte há mais de 5 anos (40,7%) e de modo frequente, uma vez que 65,4% do total de ciclistas participantes da pesquisa informou pedalar 5 e 7 dias por semana (32,2% e 33,2%, respectivamente). Em relação ao tempo de deslocamento, 60% das pessoas leva entre 10 e 30 minutos nos seus trajetos e 27,8% mais de 30 minutos até 1 hora. Sobre os principais destinos, trabalho e lazer/encontro social

predominam nas escolhas dos curitibanos, com índices de 78,6% e 73,8% respectivamente, seguido de compras (51,3%) e escola/faculdade (38,8%) (FIGURA 7).

Os três motivos mais citados por quem usa a bicicleta em Curitiba para começar a utilizá-la como meio de transporte foram a maior rapidez e praticidade, seguidas das questões de saúde e viabilidade econômica. Mais rápido e prático, mais saudável e mais barato, também foram as principais razões elencadas para continuar utilizando a bicicleta como meio de transporte.

As questões relacionadas à falta de infraestrutura adequada e a insegurança no trânsito foram os dois problemas do dia a dia mais apontados pelos participantes, elementos estes que, se solucionados, motivariam os participantes a utilizar mais a bicicleta nos seus deslocamentos.

Em análise sobre a distribuição modal na cidade segundo o gênero, mesmo com o aumento do número de mulheres pedalando na cidade, dados do Ippuc (2017) apontam que a predominância de uso da bicicleta em Curitiba ainda é do público masculino.

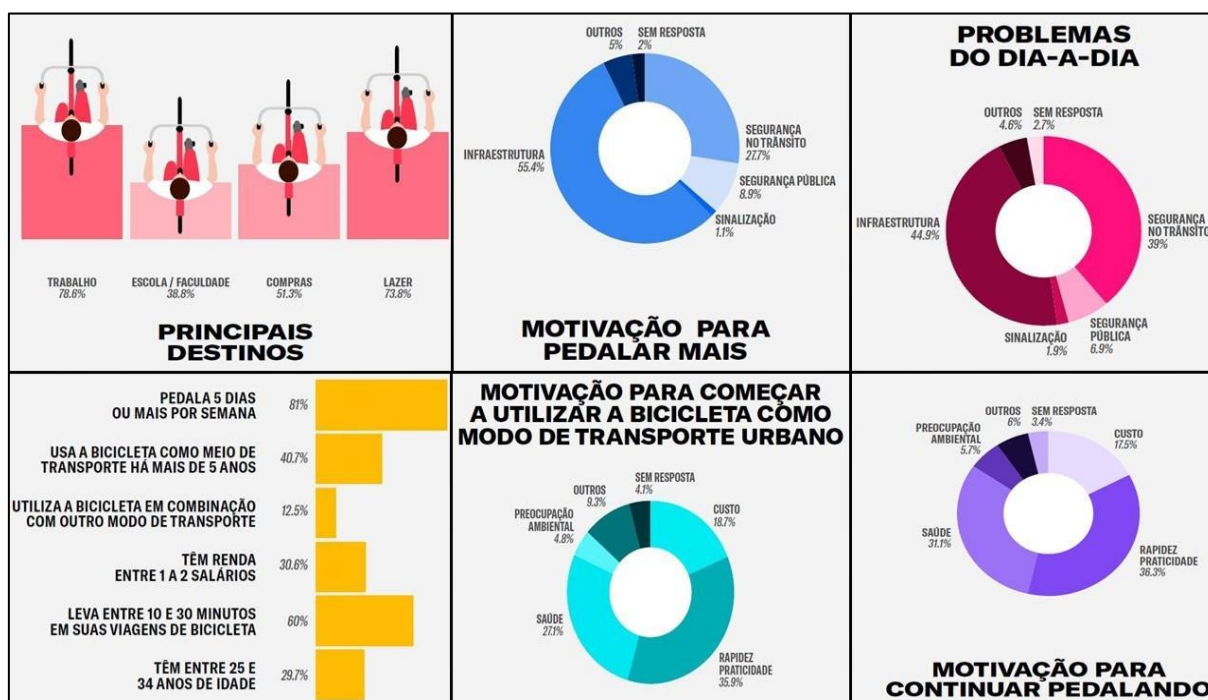
No que diz respeito à associação entre aspectos pessoais e comportamentais no uso de bicicleta no transporte e no lazer em adultos, Keinteka et al (2014, p.81) encontraram no universo pesquisado a prevalência de uso da bicicleta de 11,2% para o transporte e 16,7% para o lazer e que, em geral, “pedalar no tempo de lazer foi mais frequente entre homens, adultos jovens, donos de bicicletas, indivíduos fisicamente ativos e com percepção positiva de sua saúde”. Em relação ao uso da bicicleta no transporte os autores verificaram ser “maior entre os homens, na idade entre 30 a 39,9 anos, baixo nível socioeconômico, com os proprietários de bicicletas e com aqueles com percepção negativa da sua qualidade de vida” (KIENTEKA et al, 2014, p.79).

Com o objetivo de investigar as barreiras para o uso da bicicleta no lazer e no transporte em adultos de Curitiba/PR, Kienteka et al (2018) realizaram um estudo de abordagem mista, aplicando inquérito domiciliar transversal (697 pessoas) e realizando grupos focais (24 usuários de bicicleta). Para ambos os propósitos de uso da bicicleta (no lazer e no transporte) houve combinação de 7 das 11 barreiras presentes no questionário:

As barreiras, “mau tempo”, “tráfego pesado”, “falta de segurança”, “medo de acidentes”, “falta de vontade” mostraram combinação tanto no lazer quanto no deslocamento nas duas abordagens de pesquisa. Especificamente, as barreiras “falta de ciclovias” e “falta de apoio social” mostraram uma combinação de lazer; e “falta de estacionamento” e “falta de vestiário” para o deslocamento. Por outro lado, algumas barreiras ao uso da bicicleta, identificadas pelo questionário, não apresentaram combinações com os relatos mencionados pelos grupos focais, sendo “má qualidade das ruas”, “poluição” e “não ter bicicleta” para ambas as modalidades de uso; e especificamente para lazer, “falta de estacionamento” e para deslocamento “distância para destinos” (KIENTEKA et al, 2018, p.39-40).

Corroborando com os dados apontados na pesquisa Perfil do Ciclista, Kienteka et al (2018) concluíram que independente da finalidade e da forma de emprego da bicicleta, as principais barreiras para o seu uso estão relacionadas ao ambiente físico e aspectos de segurança.

Figura 7 - Pesquisa Perfil do Ciclista - dados de Curitiba/PR



Fonte: Adaptado de Cartilha Perfil do Ciclista (2018)

A pesquisa do Perfil do Ciclista também apontou que 87% dos participantes não faz uso da bicicleta combinada com outro modo de transporte e esse baixo índice reflete a lacuna na integração modal do sistema de transporte da cidade, também apontada pelo diagnóstico do Plano Ciclovitário, indicando a necessidade de investimentos públicos nesta direção como forma de contribuir para a ampliação das viagens realizadas de bicicleta na cidade, pela combinação de modais em um mesmo trajeto. Segundo Gehl (2015, p.185) “O convite para pedalar implica que o tráfego de bicicletas esteja integrado na estratégia geral de transportes. É preciso criar condições para levar bicicletas nos trens e metrô, e de preferência também em ônibus urbanos [...]”.

Sobre o tema da combinação transporte coletivo-bicicleta, Kager e Harms (2017) identificaram seis componentes práticos que determinam a integração uso da bicicleta-transporte coletivo, a saber: infraestrutura e cultura de ambos os modais, esquemas de aluguel

de bicicletas, instalações de estacionamento de bicicletas nas estações de transporte coletivo, planejamento e operação integrados, informações e arranjos integrados; instalações e regulamentação da bicicleta a bordo.

Além disso, Kager e Harms (2017) também apresentam sete mecanismos que mostram a sinergia gerada por uma integração aprimorada entre o transporte coletivo (o *transit* – transporte sobre trilhos, no caso específico estudado pelos autores) e a bicicleta, mostrando de que forma níveis mais altos de integração podem afetar o uso do espaço urbano e os padrões de viagem, constituindo ainda uma possibilidade sustentável e compatível com ruas e espaços públicos atraentes: áreas de captação aumentadas; capacidade de escolha aumentada - incluindo escolha de estação; personalização e customização aprimoradas de viagens de transporte coletivo; maior base de mercado para sistemas de trânsito rápido com paradas mais espaçadas; aumento da competitividade do transporte público, ciclismo e cidades; aumento da vivacidade do espaço público, aumento dos efeitos da aglomeração são os mecanismos propostos (KAGER, HARMS, 2017).

Os autores afirmam que estes modais, quando pensados sozinhos ou isoladamente, atendem segmentos de viagem distintos e parciais e que a integração

[...] deve ter o objetivo de conectar firmemente os pontos fortes de cada modo (velocidade e eficiência em longa distância para transporte coletivo versus velocidade e flexibilidade em curta distância para a bicicleta) com as fraquezas opostas do outro modo (acessibilidade porta-a-porta intrinsecamente baixa do transporte coletivo vs. raio de ação limitado ao pedalar) (KAGER, HARMS, 2017, p.6, tradução nossa).

O panorama brevemente traçado neste capítulo indica que Curitiba desenvolveu seu espaço urbano fundamentada na estruturação do sistema viário, com ênfase inicialmente no transporte público que, embora ainda amplamente utilizado pela população, vem sendo progressivamente sobreposto pelo transporte privado. As bicicletas neste processo permaneceram como ornamentos, acessórios, e a construção de boa parte da infraestrutura cicloviária se deu histórica e majoritariamente na esteira do “aproveitamento” (“aproveitar” áreas ferroviárias desativadas⁶⁴, “aproveitar” margens de rios que não podem receber edificações), sendo pouco concebida como integrante efetiva do sistema de transporte, assumindo um papel secundário nas ações relativas à mobilidade na cidade.

⁶⁴ Embora sejam áreas propícias à instalação de estruturas cicloviárias em função do relevo predominantemente plano, dependendo do trecho e de como são organizadas são áreas que acabam se tornando inseguras. Ciclistas que percorrem alguns trechos de ciclovias ao lado das linhas férreas da cidade sofrem frequentemente com assaltos.

Esta concepção “residual” do uso da bicicleta é um dos fatores que pode ter contribuído para que os números atuais revelassem um percentual mínimo de cidadãos se deslocando com ela na cidade. No entanto, aqueles que a utilizam, o fazem de modo perseverante e corriqueiro, em uma relação quase equivalente nas motivações de uso nos deslocamentos no transporte ou no lazer.

Segundo Certeau (2014, p.183) “[...] hoje as práticas espacializantes prendem a atenção depois que se examinaram os códigos e as taxinomias da ordem espacial. Nossa pesquisa pertence a este tempo ‘segundo’ da análise, que passa das estruturas às ações”. Tendo percorrido sobre processos históricos e contemporâneos de estruturação do espaço urbano de Curitiba em relação à bicicleta, explicitaremos a seguir os percursos metodológicos que possibilitaram investigar este “tempo segundo”, isto é, as experiências dos usuários de bicicleta na cidade.

4 PERCURSOS METODOLÓGICOS

Neste tópico apresentamos o contexto geral do processo de obtenção dos dados da pesquisa, explicitando a abordagem norteadora e os métodos utilizados na busca de informações que nos auxiliassem a melhor compreender o campo de investigação. Descrevemos as diversas etapas percorridas na pesquisa, perpassando o processo de seleção e engajamento dos participantes, especificação dos materiais utilizados e formas de condução da pesquisa, procedimentos para interpretação dos dados e perspectivas éticas.

4.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA

Para o encaminhamento desta pesquisa buscamos inspiração na perspectiva fenomenológica, a qual trata de “redefinir essências a partir da existência, considerando nossas experiências vividas no mundo e não um pensamento de sobrevoos distante do sensível” (CAMINHA, 2019, p.23). A Fenomenologia

[...] é o estudo das essências, e todos os problemas, segundo ela, resumem-se em definir essências: a essência da percepção, a essência da consciência, por exemplo. Mas a fenomenologia é também uma filosofia que repõe as essências na existência, e não pensa que se possa compreender o homem e o mundo de outra maneira senão a partir de sua “facticidade” (MERLEAU-PONTY, 2018, p.1).

A perspectiva fenomenológica, portanto, não visa explicar os fenômenos mediante leis ou princípios, mas esclarecer o que é dado, investigando como cada pessoa apreende o mundo, como ele é vivido pelo sujeito, o modo como o conhecimento do mundo se dá e se realiza para cada pessoa (GIL, 2008; SURDI, KUNZ, 2009), ou seja, tem o intuito de conhecer os significados dos fenômenos, identificando de que maneira eles são experienciados.

Esta busca pela essência do mundo, segundo Merleau-Ponty (2018), é a busca pelo que de fato o mundo é antes de qualquer tematização e a fenomenologia “identifica o que existe de único na existência humana, ao reconhecer que o homem se faz num certo tempo e lugar, com um determinado tipo de experiência” (SURDI, KUNZ, 2010, p. 264). Neste sentido, Merleau-Ponty (2018, p.18, grifo nosso) aponta que

O mundo fenomenológico é não o ser puro, mas **o sentido que transparece na intersecção de minhas experiências, e na intersecção de minhas experiências com aquelas do outro, pela engrenagem de umas nas outras**; ele é, portanto, inseparável da subjetividade e da intersubjetividade que formam sua unidade pela retomada de

minhas experiências passadas em minhas experiências presentes, da experiência do outro na minha.

Portanto, este tipo de pesquisa tem como ponto de partida o cotidiano, o entendimento de como as pessoas vivem e os significados que atribuem ao que está sendo estudado, utilizando-se de técnicas de natureza geralmente qualitativa e não estruturada (GIL, 2008). Assim, para analisar os fenômenos sociais, compreender os padrões sociais vivenciados pelos indivíduos em seu cotidiano (ALONSO, 2016) e responder a questões particulares destas interações, utilizamos de uma abordagem qualitativa, a qual

[...] trabalha com o universo dos significados, dos motivos, das aspirações, das crenças, dos valores e das atitudes. Esse conjunto de fenômenos humanos é entendido aqui como parte da realidade social, pois o ser humano se distingue não só por agir, mas por pensar sobre o que faz e por interpretar suas ações dentro e a partir da realidade vivida e partilhada com seus semelhantes (MINAYO, 2011, p.21).

A investigação qualitativa visa então compreender as estruturas, os significados, os sentidos, os códigos, os mecanismos de ação dos sujeitos, características que podem ser observadas a partir do contexto específico analisado. Para Minayo (2012, p.622), alguns “termos estruturantes” constituem matéria prima deste tipo de pesquisa,

[...] composta por um conjunto de substantivos cujos sentidos se complementam: experiência, vivência, senso comum e ação. E o movimento que informa qualquer abordagem ou análise se baseia em três verbos: compreender, interpretar e dialetizar (MINAYO, 2012, p. 622).

Entretanto, assim como outras abordagens, a pesquisa qualitativa não escapa à algumas limitações, pois, por exemplo, isolar fenômenos sociais se torna complexo, além disso, como “pessoas” participam da investigação há uma cota de imponderabilidade sob suas ações e resultados. Por serem dotadas de intencionalidade e interpretações próprias de mundo, as pessoas são “[...] capazes de alterar a sua conduta na presença do observador – seja para negociar informação, seja para arrumá-la da maneira que, julgam, irá satisfazê-lo” (ALONSO, 2016, p.8) e também o pesquisador é “um ator que sente, age e exerce sua influência sobre o que pesquisa” (GIL, 2008, p. 5). Conscientes destas especificidades, nossa tentativa foi a de apreender as realidades da maneira mais fidedigna possível.

4.2 PROCESSOS DE SELEÇÃO E ENGAJAMENTO DE PARTICIPANTES

Participaram da pesquisa usuários de bicicleta da cidade de Curitiba/PR, que a utilizam nos seus deslocamentos com certa periodicidade, sendo estabelecida uma frequência média de três vezes por semana. Adotamos este direcionamento com o intuito de engajar participantes potencialmente mais experientes, pressupondo que estes apresentariam maior domínio em trafegar nas diferentes infraestruturas de mobilidade da cidade, sendo elas cicloviárias ou não, e que poderiam realizar os procedimentos previstos com maior destreza e segurança. Entendemos, entretanto, que captar as experiências de usuários que utilizam com menor frequência, apenas aos finais de semana, que começaram a utilizar recentemente a bicicleta na cidade ou que utilizam diferentes modelos de bicicletas (a exemplo das cada vez mais comuns *pedelecs*⁶⁵) trariam outras perspectivas, enriquecendo o estudo ao revelar como os diferentes níveis e tempos de uso da bicicleta podem implicar em distintas experiências e percepções a respeito do pedalar na cidade.

Participaram homens e mulheres de faixas etárias variadas, com idade acima de 18 anos. Questões como etnia, orientação sexual, gênero não foram previamente delimitadas, com o objetivo de obter a gama mais diversificada possível de participantes no estudo, mas buscamos um número mais aproximado possível de homens e mulheres, considerando que as experiências do pedalar são influenciadas pelas questões de gênero⁶⁶. Pessoas com faixa etária inferior a 18 anos, que não utilizavam em média 3 vezes por semana, que tinham a bicicleta como ferramenta de trabalho, que não demonstraram interesse em colaborar de forma voluntária da pesquisa ou que, embora interessados em participar, se declararam “não aptos” a realizar os procedimentos previstos não fizeram parte da pesquisa.

Em pesquisas qualitativas, a definição do conjunto de participantes que sustenta a análise e interpretação dos dados é um desafio (FONTANELLA et al, 2011). As amostras não probabilísticas são características desta abordagem e tal definição geralmente acontece a partir da “experiência do pesquisador no campo de pesquisa, numa empiria pautada em raciocínios instruídos por conhecimentos teóricos da relação entre o objeto de estudo e o corpus a ser estudado” (FONTANELLA et al, 2011, p. 389).

⁶⁵ Bicycletas com pedal elétrico ou com ajuda elétrica.

⁶⁶ Pesquisas mostram que o número de mulheres utilizando a bicicleta, embora crescente, ainda é menor em relação aos homens, dependendo de aspectos socioeconômicos, como a renda e escolaridade, questões culturais relacionadas aos diferentes papéis exercidos por homens e mulheres nas sociedades, além da disponibilidade de infraestrutura (LEMOS, HARKOT, SANTORO, 2016). Também Harms, Bertolini e te Brömmelstroet (2014, p.233, tradução nossa) afirmam que “nos países com baixos níveis gerais de uso da bicicleta, a maioria (cerca de 80%) dos ciclistas é do sexo masculino. Por outro lado, os países com níveis relativamente altos de ciclismo parecem ter taxas de uso da bicicleta distribuídas mais igualmente entre homens e mulheres”.

Em atenção a esta questão, buscamos verificar algumas recomendações propostas por Minayo (2017), consideradas pela autora precondições que podem contribuir na constituição de uma amostra suficiente e fidedigna:

(1) dar atenção à elaboração de instrumentos que permitam compreender as homogeneidades e as diferenciações internas do grupo ou dos grupos a serem pesquisados; (2) assegurar que a escolha do local e do grupo (ou dos grupos) para observação e troca de informações contemple o conjunto das características, experiências e expressões que o pesquisador pretende objetivar com seu estudo; (3) privilegiar, na amostra, os sujeitos sociais que detêm os atributos que o investigador pretende conhecer; (4) definir claramente o grupo social mais relevante, no caso de se trabalhar com vários subconjuntos: é sobre ele que o pesquisador deve concentrar grande parte de seus esforços; (5) dar atenção, também, a todos os outros grupos que interagem com o principal, buscando compreender o papel de cada um em suas interações, interconexões e influências mútuas; (6) trabalhar numa perspectiva de inclusão progressiva das descobertas do campo, confrontando-as com as teorias que demarcam o objeto; (7) nunca desprezar informações ímpares, que se destacam e não são repetidas, cujo potencial explicativo é importante para a descoberta da lógica interna do grupo estudado; (8) considerar um número suficiente de interlocutores que propicie reincidência e complementaridade das informações; (9) certificar-se de que o quadro empírico da pesquisa esteja mapeado e compreendido; (10) sempre que possível, prever uma triangulação de técnicas e até de métodos. Isto é, em lugar de se restringir a apenas uma fonte de dados, multiplicar as tentativas de aproximação (MINAYO, 2017, p.4, grifo nosso)

Além das definições metodológicas internas à pesquisa, Flick (2012) também sugere que este número pode ser influenciado pelas determinantes externas ao estudo, ou seja, a pausa na busca dos dados também pode ser condicionada pela realidade de tempos e recursos disponíveis ao seu desenvolvimento. Levando estes aspectos em consideração, buscar qualidade das ações e interações, refletindo em quantidade e intensidade a multiplicidade de dimensões do fenômeno, reflete uma amostra qualitativa ideal (MINAYO, 2017).

Não estabelecemos, portanto, um número previamente definido de participantes, este sendo espontâneo na medida em que usuários de bicicleta tomaram conhecimento da pesquisa e demonstraram interesse em participar. Dentro das condições da pesquisa e tendo em vista que a ideia deste estudo é compreender em profundidade a dimensão experiencial de pedalar na cidade, não visando tecer modelos passíveis de generalizações, entendemos que o número de participantes da pesquisa foi suficiente para fornecer dados que possibilitassem a elaboração das categorias capazes de revelar nuances do fenômeno estudado, ou seja, o número de 17 participantes nos permitiu produzir conhecimento.

A divulgação da pesquisa foi realizada por meio de anúncios escritos publicados em redes sociais (*Facebook, Instagram*, circulando também via *Whatsapp*), anúncios impressos pendurados nos guidões de bicicleta estacionadas, colados nos murais da Rua da Cidadania do

Carmo e da Praça Oswaldo Cruz. O material de divulgação continha o título da pesquisa, os requisitos necessários à participação e o contato das pesquisadoras (FIGURA 8).

Figura 8 - Imagem de divulgação da pesquisa



Fonte: Acervo pessoal (2020)

Estas formas foram escolhidas na tentativa de engajar participantes de diversas origens. Entretanto, também utilizamos o método Bola de Neve, uma técnica de amostragem não probabilística, na qual os participantes são recrutados via cadeias de referências (VINUTO, 2014). Muitos participantes, ao terem conhecimento da pesquisa, afirmavam que conheciam outras pessoas que utilizavam a bicicleta e poderiam potencialmente colaborar com a pesquisa, auxiliando, portanto, nesse processo de divulgação e compartilhamento.

Toda abordagem foi realizada enquanto um convite à participação, evitando quaisquer constrangimentos, sendo que buscamos nos comunicar com os potenciais participantes de modo a não interferir na sua autonomia em aceitar ou não participar da pesquisa. Os objetivos do projeto e outras informações relevantes foram explicados verbalmente, estando também esclarecidos no Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE (ANEXO 1), entregue aos participantes. O TCLE descreve as informações gerais sobre a pesquisa e as pesquisadoras, a forma de contribuição dos participantes, os riscos e benefícios à sua participação, além de questões sobre a autorização para posterior publicação dos dados da pesquisa, com a garantia do anonimato. Este documento foi lido e assinado pelos usuários de bicicleta que concordaram em participar da pesquisa.

Participaram da pesquisa 17 pessoas (10 homens e 7 mulheres), com idades entre 24 e 62 anos. No quadro 1 são apresentadas informações como escolaridade, bairro de residência, bairro em que trabalham e se possuem, além da bicicleta, algum outro modal particular.

Quadro 1 – Informações sobre participantes da pesquisa

PARTICIPANTE	IDADE	GÊNERO	ESCOLARIDADE	PROFISSÃO	BAIRRO RESIDÊNCIA / TRABALHO	MODAL PARTICULAR
Participante 1	36 anos	Feminino	Ensino Superior / Pós-Graduação	Professora de Educação Física e Pedagoga	Portão / Cidade Industrial de Curitiba	Carro
Participante 2	35 anos	Masculino	Ensino Superior / Pós-Graduação	Professor Universitário	Cristo Rei / Jardim das Américas- Botânico	Carro
Participante 3	32 anos	Masculino	Ensino Médio	Engenheiro Químico	Capão Raso / Capão Raso	--
Participante 4	62 anos	Masculino	Ensino Superior / Pós-Graduação	Aposentado	Cristo Rei / Rebouças- Centro	Carro
Participante 5	33 anos	Masculino	Ensino Superior	Professor de Educação Física	Santa Cândida / Pinhais	Carro, moto
Participante 6	27 anos	Masculino	Ensino Médio	Promotor de vendas	Cajuru / Guatupê- Costeira em São José dos Pinhais	Carro
Participante 7	28 anos	Feminino	Ensino Superior / Pós-Graduação	Educadora Física	Prado Velho / Rebouças	Carro
Participante 8	53 anos	Feminino	Ensino Superior / Pós-Graduação	Gerente Comercial	Cristo Rei / Alto da XV	Carro
Participante 9	49 anos	Masculino	Ensino Superior / Pós-Graduação	Professor	Afonso Pena em São José dos Pinhais / Guabirota	Carro
Participante 10	37 anos	Masculino	Ensino Superior / Pós-Graduação	Bancário	Guabirota / Centro	Carro, moto
Participante 11	30 anos	Feminino	Ensino Superior / Pós-Graduação	Professora de Inglês	Centro / Centro	--
Participante 12	30 anos	Feminino	Ensino Superior	Professora de Inglês	Rebouças / Centro	--
Participante 13	33 anos	Masculino	Ensino Superior	Designer gráfico/Editor de vídeo	Juvevê / Ahú	--
Participante 14	24 anos	Feminino	Ensino Superior	Administradora de contratos	Bigorilho / Centro	--
Participante 15	27 anos	Masculino	Ensino Superior	Engenheiro de Software	Bigorilho / Bigorilho (trabalha de casa)	--
Participante 16	38 anos	Feminino	Ensino Superior	Graduada em Direito – sem compromisso laboral	Pilarzinho	Carro

Participante 17	42 anos	Masculino	Cursando graduação	Motorista	Hauer / Rebouças e São José dos Pinhais	Carro
------------------------	---------	-----------	--------------------	-----------	--	-------

Fonte: Autorial própria (2020)

Os participantes apresentam uma média de idade de 36 anos e a maioria possui formação no Ensino Superior. As profissões exercidas são variadas, mas a profissão de professor(a) se destacou. Os bairros de residência e trabalho estão localizados em sua maioria dentro da cidade de Curitiba, mas 4 participantes possuem um ou outro situado em cidades da região Metropolitana, como Pinhais e São José dos Pinhais. Considerando esta característica, ressaltamos que os dados tendem a refletir a perspectiva de pessoas com acesso relativamente facilitado à determinadas estruturas cicloviárias.

Não solicitamos aos participantes informações relacionadas à renda, mas inferimos pelos bairros de residência que se trata predominantemente da perspectiva de pessoas de classe média. Dos 17 participantes, 6 contam exclusivamente com a bicicleta e 11 possuem, além da bicicleta, algum outro tipo de modal particular, com destaque para o carro.

4.3 MATERIAIS E PROCEDIMENTOS DE PESQUISA

Antes de elucidarmos os materiais e procedimentos, explicamos brevemente os métodos que orientaram a forma de obtenção dos dados desta pesquisa, o método *go-along* discutido por Kusenbach (2003), as *spatial transcripts* (transcrições espaciais em tradução literal) de Jones e Evans (2012) e as adaptações às transcrições espaciais realizadas na pesquisa conduzida por Scott (2018).

O método *go-along* consiste na ação do pesquisador acompanhar seu informante na atividade a ser estudada, ouvindo, observando e fazendo perguntas (KUSENBACH, 2003). Tem por objetivo facilitar o acesso e aproximar o pesquisador das experiências e práticas dos seus informantes à medida em que elas acontecem, ou seja, permite que ele explore ativamente estas experiências *in situ*, no momento mesmo em que os sujeitos se movem e interagem com o ambiente físico e social, visando investigar aspectos que tendem a permanecer ocultos para os observadores (KUSENBACH, 2003). Os participantes são acompanhados por meio de caminhadas (*walk alongs*) ou sobre rodas (*ride-alongs*), dentre outras possibilidades, e o objetivo principal é contribuir para a compreensão do envolvimento humano com o mundo, a partir das práticas cotidianas, capturando percepções, emoções e interpretações que geralmente não são expressas pelos participantes (KUSENBACH, 2003).

Algumas nuances em relação ao método são citadas por Kusenbach (2003, p.464) e relacionam-se ao fato que “a presença e curiosidade de outra pessoa, sem dúvida, invade e altera essa dimensão delicada e privada da experiência vivida”. Mesmo assim, consiste em um método que permite desvelar elementos da experiência que de outro modo tenderiam a permanecer obscuros.

Jones e Evans (2012) propõem uma técnica denominada *spatial transcripts*, que consiste em combinar as narrativas dos participantes expressas durante o deslocamento, que acontece sem a presença do pesquisador, com a localização GPS. Os autores argumentam que esta técnica permite descobrir como as pessoas se relacionam com o espaço à medida em que se movem por ele, mas também como as pessoas percebem, compreendem e constroem espaços, destacando que identificar o local onde determinadas percepções foram verbalizadas poderia fornecer uma compreensão situada e mais aprofundada dos motivos pelos quais o participante se expressou daquele modo ou resolveu levantar determinadas questões (JONES, EVANS, 2012). Este método é também propício em relação à segurança de ambos participante-pesquisador pois, considerando o contexto urbano, pode haver dificuldades em acompanhar e dialogar com ciclistas trafegando no trânsito das cidades (SPINNEY, 2009).

Adaptações às *spatial transcripts* foram realizadas por Scott (2018) e utilizamos o método de visualização dos percursos proposto pela autora, que associa as narrativas dos participantes ao mapa do local aproximado onde a experiência verbalizada aconteceu. Segundo Scott (2018), associar a experiência incorporada à visualização do local pode trazer informações mais nuançadas para contribuir com as políticas de transporte e decisões de planejamento, ressaltando, entretanto, que esta forma de apresentação dos dados é mais aplicável para observadores que possuem conhecimento do local onde as experiências foram registradas.

Como toda pesquisa científica, algumas limitações também cercam tais métodos. Em relação à verbalização da experiência, Spinney (2009), aponta para as dificuldades de as pessoas encontrarem um vocabulário que comunique significados ou que expresse sensações diferentes das proporcionadas pela visão, por exemplo. Também Jones (2012, p.650, tradução nossa) enfatiza que “assim como nas entrevistas convencionais, as palavras ditas pelos participantes são mediadas por várias camadas de reflexão e autocensura (assim como análise seletiva pelo pesquisador)” e que “o ato de os participantes refletirem sobre a experiência de pedalar [falar] em movimento muda a própria experiência que eles estão descrevendo” (p.651, tradução nossa).

Da mesma forma, enquanto o participante reflete para encontrar as palavras que possam ilustrar ou designar o que sentiram em um momento particular, outras situações relevantes podem passar despercebidas ou não serem verbalizadas, pelo movimento e dinâmica que

envolve o pedalar. É possível haver também um descompasso no processamento entre o que é sentido e o que pode ser comunicado pela linguagem, ou seja, o sentido pode estar sendo construído conforme a interação avança, mas nem sempre consegue ser traduzido em palavras (e quando o é, está imerso em um determinado sistema de significações). Neste sentido, Brown e Spinney (2010, p.134) afirmam que “Muitas experiências que dão significado ao pedalar são fugazes, efêmeras e corporais por natureza, e não se permitem serem apreendidas apenas pela linguagem”.

Além disso, dependendo do trajeto realizado pelo participante, o fôlego exigido para impulsionar a bicicleta pode impedir ou postergar a verbalização de certas experiências (como numa subida, por exemplo). Também podem ser verificadas pequenas variações nos registros em relação à posição real do participante durante o trajeto realizado, em virtude da acuracidade do GPS e dos aplicativos utilizados. Por fim, a própria condição do participante enquanto “sujeito de pesquisa” pode incidir em uma predisposição diferente em relação à própria pedalada.

Considerando as observações supracitadas, acreditamos que estas questões fazem parte, mas não superam as potencialidades do método, que permite aproximar-nos das experiências no momento mesmo em que ocorrem, sem a influência direta da presença do pesquisador, não invalidando, portanto, os resultados do estudo.

Optamos por este formato “de longe, mas de perto” de acompanhamento dos participantes, isto é, os participantes registram com um GPS um percurso de bicicleta verbalizando as experiências como se estivéssemos pedalando juntos, em função das dificuldades estruturais e logísticas em pedalar lado a lado em Curitiba, que poderiam gerar situações de insegurança. Também consideramos a possibilidade dos participantes se sentirem mais à vontade pedalando sem nossa presença, escolhendo trajetos, tomando decisões e relatando as experiências com maior liberdade, menor sensação de influência e julgamentos de nossa parte sobre suas condutas. Além disso, cada ciclista tem um ritmo de pedalada particular que poderia não condizer com o nosso, o que possivelmente influenciaria na velocidade do seu deslocamento e, conseqüentemente, no registro das informações.

Tendo em vistas os métodos e suas nuances, os dados da pesquisa foram obtidos em três etapas: (1) orientações iniciais, entrega dos instrumentos de pesquisa e assinatura do TCLE; (2) narração e registro de um trajeto realizado de bicicleta; (3) devolução do material às pesquisadoras e realização de entrevista semi-estruturada.

Os participantes que manifestaram interesse em participar da pesquisa receberam maiores informações sobre o funcionamento da mesma e um encontro presencial foi agendado.

Neste encontro os participantes assinavam o TCLE, recebiam os instrumentos de pesquisa e eram instruídos a respeito da operacionalização do material e recomendações de segurança. O retorno do material com os dados registrados ficava dentro das possibilidades dos participantes, mas foi recomendado um prazo máximo de duas semanas após o recebimento.

Os participantes então registravam um percurso realizado de bicicleta de forma autônoma, isto é, sem a presença das pesquisadoras, expressando verbalmente elementos que considerassem pertinentes vividos no momento daquela pedalada, ou seja, o que se passasse em suas mentes (JONES, EVANS, 2012; SCOTT, 2018) - sensações, emoções, lugares, estruturas, pessoas, situações, etc.

A definição da rota ficou a critério dos participantes, com a orientação de que o percurso acontecesse no contexto de uma experiência que eles considerassem de lazer e que o trajeto fosse realizado dentro dos limites da cidade de Curitiba/PR, com duração mínima de 10 e máxima de 60 minutos. Apesar de entendermos que as experiências de lazer com a bicicleta tendem, em muitos casos, a exceder a duração de 60 minutos, consideramos necessário delimitar o tempo para que a atividade não se tornasse demasiadamente exaustiva para os participantes (em função da demanda de atenção seletiva), considerando também a capacidade de registros dos instrumentos.

Os participantes gravaram a si mesmos falando ao microfone enquanto andavam de bicicleta, registrando simultaneamente o percurso por GPS. Para este registro foi utilizado um *smartphone* com os aplicativos *Sports Tracker* e AVD Gravador de Tela instalados, um carregador, um microfone de lapela e uma caderneta de instrução, materiais fornecidos pelas pesquisadoras e armazenados em uma bolsa a ser fixada no guidão da bicicleta (FIGURA 9). Álcool em gel e máscara foram entregues aos participantes que realizaram o registro no contexto da pandemia da COVID-19, explicitado mais à frente.

Figura 9 - Instrumentos entregues aos participantes para registro do percurso



Fonte: Acervo pessoal (2020)

Os participantes receberam instruções e dicas para preservar sua segurança pessoal e dos equipamentos, sendo alertados em relação à algumas precauções a serem tomadas: a capacidade de concentração poderia ser reduzida em relação ao próprio pedalar, ao trânsito e outras pessoas ao ter que registrar verbalmente as experiências, por isso, a preparação dos instrumentos de registro devia ser realizada antes do início da pedalada, para não haver manuseio concomitante ao uso da bicicleta (abrir os aplicativos, ativar demais funções necessárias para o funcionamento do smartphone, fixar o microfone na gola da vestimenta superior, fixar a bolsa no guidão e só então iniciar o trajeto); a qualquer momento ao perceber anormalidades ou prejuízos excessivos à atenção, os participantes poderiam interromper o registro, colocando sua segurança e a segurança de outros em primeiro plano; ao estacionar ou se ausentar da bicicleta, retirar os equipamentos da mesma, dentre outras recomendações.

Após o registro do trajeto, os participantes entravam em contato novamente com as pesquisadoras para a terceira etapa, isto é, a devolução dos materiais e realização de entrevista semi-estruturada, composta por perguntas relacionadas ao uso da bicicleta, à cidade e seleção da rota, a corporeidade do pedalar e emoções (ANEXO 2).

Um roteiro de perguntas previamente elaborado auxiliou na condução do processo de entrevista, o qual não ficou limitado apenas às indagações iniciais ou seguindo rigidamente a sequência de questões⁶⁷. Em função da quantidade de questões previstas no roteiro, alertamos aos participantes que o tempo médio esperado de entrevista (30 a 45 minutos) poderia ser

⁶⁷ Roteiro elaborado com base nas pesquisas de Oliveira (2012), Scott (2018), Abílio (2018).

excedido, entretanto, as pesquisadoras acompanharam o tempo de entrevista e buscaram conduzi-la de modo a manter o combinado inicial. Se o participante se sentisse desconfortável com o conteúdo de alguma pergunta do roteiro, ele tinha autonomia para escolher não responder.

As entrevistas foram agendadas e realizadas em locais de fácil acesso para o participante de modo a promover um diálogo descontraído (SCOTT, 2018). As entrevistas foram gravadas e transcritas na íntegra, preservando as ideias e sentidos originais das falas dos entrevistados, pois sabemos que a linguagem, a forma como as pessoas se referem às experiências do corpo e o modo como organizam sua fala são referenciais significativos e expressam visões de mundo. Porém, para apresentação dos relatos foram realizados pequenos ajustes com o intuito de tornar a leitura mais fluída (foram suprimidos “nés” em excesso, correção de “tá” por “está” e palavras foram cobertos com grifo preto).

Nas entrevistas semi-estruturadas, enquanto técnica eficiente para obtenção de dados em profundidade, o pesquisador, movido pelos objetivos da pesquisa e buscando obter dados que tragam possíveis explicações para suas indagações, prepara uma sequência de perguntas a serem realizadas ao participante, que é a fonte de informação (FLICK, 2013, p.115). De acordo com Flick (2013), para que a entrevista seja bem-sucedida o pesquisador deve evitar influenciar o participante, abrindo espaço para suas visões específicas e pessoais e conduzindo o diálogo com destreza, extraíndo informações do participante sem cerceá-lo ou emitir julgamentos. Assim, o roteiro de entrevistas também foi utilizado de maneira flexível visando atender as circunstâncias de cada entrevista.

As narrações provenientes dos trajetos também foram transcritas na íntegra. No início de cada fala o tempo de percurso registrado no GPS foi sinalizado, possibilitando posteriormente visualizar no mapa a localização mais precisa das narrativas. O ponto de partida (e eventualmente chegada) dos participantes em seus trajetos foram levados em consideração nas análises, entretanto, quando necessário foram ocultados dos mapas visando manter o sigilo de locais como residência e trabalho dos participantes.

Durante o primeiro semestre de 2020, os processos de obtenção de dados tiveram de ser interrompidos e, posteriormente, reorganizados em função da pandemia relacionada à COVID-19, doença causada pelo coronavírus SARS-CoV-2 que é transmitido de uma pessoa para outra pelo contato próximo por apertos de mão, gotículas de saliva, espirros, tosses e também por objetos ou superfícies contaminadas, como celulares, mesas, maçanetas, brinquedos, teclados

de computador, etc. (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2020)⁶⁸. Uma das estratégias adotadas pelos órgãos de saúde pública para conter a disseminação do vírus foi o distanciamento social, isto é, as pessoas que pudessem deveriam permanecer em casa, evitando a circulação em ruas, estádios, teatros, shoppings, shows, cinemas, igrejas, parques. Parte significativa dos serviços da cidade passaram a funcionar sob condições especiais e algumas atividades consideradas não essenciais foram temporariamente suspensas.

Neste período, devido ao desconhecimento das características da própria doença, seguindo as recomendações dos órgãos de saúde e como medida de prevenção, optamos por postergar a etapa de registro dos trajetos, com o intuito de evitar uma possível exposição dos participantes ao vírus pelo deslocamento de bicicleta em função da pesquisa. Como alternativa para não interromper por completo o andamento da pesquisa, alteramos a ordem das etapas e alguns participantes passaram primeiro pela entrevista semi-estruturada, realizada de modo virtual com o apoio da ferramenta *Google Meet*, para depois registrar o percurso de bicicleta.

A assinatura do TCLE, entrega dos instrumentos e registro do percurso aconteceram posteriormente, quando as questões de saúde pública ocasionadas pela doença COVID-19 se mostraram amenizadas e as medidas de distanciamento social flexibilizadas⁶⁹. Entramos em contato com os participantes verificando se estariam disponíveis e se sentiam confortáveis em realizar essa etapa da pesquisa. Apenas o participante 13 informou não estar realizando deslocamentos de bicicleta durante a pandemia e o participante 9 sinalizou que estava circulando apenas por áreas rurais e, embora tenha se colocado à disposição para realizar o percurso para a pesquisa, optamos por não realizar o registro com este participante.

4.4 INTERPRETAÇÃO DOS DADOS

Com as informações obtidas pelos diferentes instrumentos de pesquisa – entrevistas semiestruturadas e narrativas/registros GPS dos percursos -, reunimos, ordenamos e

⁶⁸ De acordo com o Ministério da Saúde: que apresenta um quadro clínico que varia de infecções assintomáticas a quadros respiratórios graves “A COVID-19 é uma doença causada pelo coronavírus SARS-CoV-2, que apresenta um quadro clínico que varia de infecções assintomáticas a quadros respiratórios graves. De acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS), a maioria dos pacientes com COVID-19 (cerca de 80%) podem ser assintomáticos e cerca de 20% dos casos podem requerer atendimento hospitalar por apresentarem dificuldade respiratória e desses casos aproximadamente 5% podem necessitar de suporte para o tratamento de insuficiência respiratória (suporte ventilatório)”. Disponível em: <https://coronavirus.saude.gov.br/sobre-a-doenca#o-que-e-covid>. Acesso em 15 abr. 2020.

⁶⁹ Ainda assim, continuamos tomando algumas medidas de prevenção, como higienização dos instrumentos de pesquisa com Álcool em gel 70%, uso de máscara e estabelecendo mínimo contato físico entre pesquisadoras e participantes nos encontros pessoais.

sistematizamos os dados, realizando uma triangulação das informações, “cruzando-as” de modo a identificar possíveis pontos de convergência, divergência e categorias de análise. 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 ressaltam apenas um aspecto do objeto em estudo [...]” (GÜNTHER et al, 2011, p. 241-242).

As narrativas geradas nos percursos foram combinadas aos mapas dos locais onde as situações foram registradas. Esta lógica não foi aplicada naquelas em que o tema abordado não estava diretamente associado ao local de ocorrência da reflexão.

Além da comunicação teoria-método-técnicas, com o intuito de assegurar a validade da investigação e a fidedignidade da análise, alguns cuidados, propostos por Minayo (2012, p.625) foram considerados:

(3) a triangulação interna à própria abordagem, que consiste em olhar o objeto sob seus diversos ângulos, comparar os resultados de duas ou mais técnicas de coleta de dados e de duas ou mais fontes de informação, por exemplo. (4) A validação dos relatos, comparando as falas com as observações de campo. (5) O alerta para os relatos e os fatos que contradigam as propostas e as hipóteses do investigador, tratando de problematizá-los e de apresentá-los, em lugar de ocultá-los. E (5) a fidedignidade aos vários pontos de vista, garantindo a diversidade de sentidos expressos pelos interlocutores, fugindo à ideia de verdade única.

As informações foram correlacionadas e, a partir delas, foram elaboradas, indutivamente, reflexões acerca da temática. Uma análise interpretativa foi realizada e, para Lakatos e Marconi (2003, p.168), a interpretação consiste em uma atividade intelectual

[...] que procura dar um significado mais amplo às respostas, vinculando-as a outros conhecimentos. Em geral, a interpretação significa a exposição do verdadeiro significado do material apresentado, em relação aos objetivos propostos e ao tema. Esclarece não só o significado do material, mas também faz ilações mais amplas dos dados discutidos.

Além disso, a tentativa de compreensão também requer

[...] levar em conta a singularidade do indivíduo, porque sua subjetividade é uma manifestação do viver total. Mas também é preciso saber que a experiência e a vivência de uma pessoa ocorrem no âmbito da história coletiva e são contextualizadas e envolvidas pela cultura do grupo em que ela se insere (MINAYO, 2012, p.623).

Portanto, o sentido de uma mensagem ou realidade está aberto em várias direções e a interpretação “nunca será a última palavra sobre o objeto estudado”, mas, quando bem conduzida, pode ser fiel ao campo (MINAYO, 2012).

4.5 QUESTÕES ÉTICAS

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 13398519.8.0000.0102 (ANEXO 3).

5 MAPEANDO HISTÓRIAS E PERCURSOS

Tendo apresentado os procedimentos metodológicos que balizaram a pesquisa, passaremos a seguir para a análise dos dados provenientes do campo empírico. Levando em consideração que andar de bicicleta envolve pessoas reais que têm histórias diversas e situadas localmente (VIVANCO, 2013), nesta seção apresentamos os percursos históricos vividos pelos participantes com a bicicleta para, na sequência, demonstrar o panorama geral dos percursos traçados e mapeados de bicicleta na cidade de Curitiba.

5.1 OS “PRATICANTES ORDINÁRIOS” DE BICICLETA: HISTÓRIAS DE ENCONTROS, DESENCONTROS E REENCONTROS

“Praticantes ordinários”, na perspectiva de Certeau (2014), são sujeitos que habitam, vivem, sentem, experimentam cotidianamente a cidade. Acercar-se dos cidadãos, investigando-os de maneira aproximada, significa também maneiras de ver e interpretar a cidade. Sendo assim, nos próximos parágrafos analisamos as narrativas dos “praticantes ordinários” no que diz respeito às suas histórias com a bicicleta e como essa relação foi construída.

Mesmo evocando biografias únicas, identificamos como fator de unanimidade no universo de participantes da pesquisa que os primeiros encontros com a bicicleta e o aprendizado da habilidade de pedalar ocorreram no contexto da infância/adolescência, vinculados ao incentivo de pessoas do convívio próximo/familiar, como irmãos, pais, mães, avôs. Estes personagens se mostraram importantes na construção do processo de identificação dos sujeitos com a prática de pedalar, pois responsáveis, na maioria das vezes, por oferecer o suporte necessário para a iniciação à prática, como viabilizar o acesso à bicicleta, fornecer instruções iniciais, encorajar e incentivar experiências⁷⁰.

Os relatos abaixo demonstram com densidade pessoas consideradas fundamentais, vínculos emocionais com a bicicleta na sua materialidade e outras vivências que deixaram marcas:

[...] quem me apresentou pra este universo da bicicleta foi meu avô, porque ele gostava de pedalar e ele levava a gente, só que daí ele, era... ele sempre nos levava pra uns

⁷⁰ Embora algumas crianças possam aprender de maneira autônoma pela observação e experimentação, dependendo da idade e do contexto de aprendizagem ou ainda por meio de iniciativas como “Escola Bike Anjo” – oficinas gratuitas para aprender a pedalar. A plataforma Bike Anjo conecta pessoas que querem pedalar à pessoas que se dispõem à ensinar.

percursos assim que eu achava uma delícia de ir. [...] o sol batendo, o vento, a ciclovía vazia e eu, meu avô e meu irmão [...] são lembranças muito, muito especiais da minha infância, e acho que isso sempre me deu uma estima pela bicicleta, que era bem legal. E eu também quando era criança ficava brincando de pedalar pelo quintal da casa da vó assim, [...] ele [avô] também tinha uma predisposição mais, maior pra atividade física, então acho que ele foi o meu primeiro professor de Educação Física, isso foi muito especial e transformador na minha vida (Entrevista - participante 2, Professor Universitário, 35 anos).

[...] é legal pensar que essa relação ela começa muito cedo, pra mim começou muito cedo [...] eu tinha uma bicicletinha bem pequenininha assim, uma rosinha, e aí eu morava lá no Campo Comprido e meus pais tinham um pátio, a casa tinha um pátio grande, e eu ficava andando de bicicleta naquele pátio, muito, muito, muito, pra lá e pra cá. Inclusive [risos] esse é um, eu tenho um trauminha de infância nesse momento também, porque [risos] essa bicicleta que eu usava muito na infância, só no pátio ali de casa, ela estava velha, ela, de repente o pedal quebrou, mas eu gostava de usar ela mesmo assim, eu dava um jeito sabe? E aí o meu pai doou ela, sem me consultar [risos], porque estava velha né, enfim, e foi isso, e eu fiquei tipo “eu amava aquela bicicleta” [...]. (Entrevista - participante 11, Professora de Inglês, 30 anos).

Bom, eu pedalo desde pequena, desde criança, eu sempre pedalei né. [...] dos seis até doze, trezes anos, sempre tive bicicleta. Eu lembro da minha primeira bicicleta que eu pedi, fiquei o ano inteiro pedindo pra minha mãe e ela no final do ano me deu uma Caloi, na época era a bicicleta Caloi, era tudo. Aí eu passei essa fase da minha adolescência com esta bicicleta, mas sempre pedalei e os meus irmãos sempre gostaram de bicicleta [...]. E o meu outro irmão, que hoje mora em Florianópolis, que é o E., ele tinha uma Caloi Ceci⁷¹ e eu era apaixonada por essa bicicleta dele. [...] Eu tenho duas bicicletas, daí esta foi a que eu ganhei do meu irmão, que eu andei muito com ela na minha adolescência, muito, muito, é meu xodó assim, tem um valor afetivo enorme [...]. (Entrevista - participante 8, Gerente Comercial, 53 anos).

Cox (2019) sustentado em Bennet (2010)⁷² aponta que a bicicleta é um objeto que possui vitalidade, possui a capacidade de afetar, de fazer mudanças. Nesse sentido, as interações protagonizadas entre sujeito e bicicleta na infância são significativas, capazes de gerar memórias afetivas destas experiências. Nessa fase, também a prática assume a perspectiva do brincar, da diversão, da experimentação lúdica do objeto.

Andar de bicicleta é uma habilidade passível de ser aprendida em qualquer idade, no entanto, a infância é um momento privilegiado para o desenvolvimento das primeiras noções e habilidades fundamentais com a bicicleta, as quais tendem a permanecer ao longo da vida.

Por ser uma habilidade complexa, pedalar requer treino e persistência. Ainda que movimentos e ações possam ser identificados pela observação atenta do movimento de outrem ou ainda descritos e auxiliados por um ente “externo”, o ato de “tomar posse” do movimento de pedalar, a construção efetiva dessa habilidade se dará a partir de uma percepção corporal própria, desenvolvida por meio da experimentação pessoal. Inicia-se um processo investigativo

⁷¹ Bicicleta com cesta dianteira e quadro rebaixado, um dos primeiros modelos femininos lançado pela marca Caloi no Brasil quase 40 anos após a instalação das primeiras fábricas de bicicleta no país, um mercado marcado por desigualdades de gênero (ABÍLIO, 2018).

⁷² BENNETT, J. **Vibrant Matter**: A political ecology of things. Durham: Duke University Press, 2010.

tácito do corpo, visando compreender as demandas da tarefa, ajustar-se à bicicleta, entender como ela responde e coordenar os movimentos⁷³. Entre tentativas e erros, o equilíbrio na bicicleta é gradativamente dominado, o movimento vai ganhando fluência e a habilidade básica vai sendo aprendida e incorporada.

Assim, nestas primeiras experiências de “se-movimentar” de bicicleta acontecem descobertas particulares de si e do mundo que possibilitam o aprendizado de um movimento e a ampliação de horizontes (KUNZ, 2014).

No que diz respeito aos espaços utilizados com a bicicleta na infância, destacaram-se experiências nos quintais das casas, ruas próximas à casa, parques/praças e o ambiente litorâneo. Pedalar em espaços mais afastados da casa acontecia principalmente sob o olhar atento de algum adulto, já outras vivências eram marcadas por momentos de conquista de maior autonomia e independência:

Quando eu era criança eu só pedalava com o marido da minha mãe e com a minha mãe. Às vezes a gente ia no parque, daí em trajetos longos ia todo mundo preparado, modo excursãozinha, com mochilinha, com lanchinho, água, daí a gente ia no [Parque] Barigui só que, tipo, quem coordenava a parte de prestar atenção nos carros e tal eram os meus pais, o namorado da minha mãe e ela, eu só ia indo atrás assim. É, isso foi durante um tempo que a gente fazia isso como, tipo, uma atividade assim e eu pedalava sozinha, tipo, só no bairro assim, tipo, ah, vou na padaria, vou em tal lugar, vou no farol do saber que tinha perto da minha casa, daí a gente ia encontrar as crianças e usar a internet do farol do saber [...] (Entrevista – participante 12, Professora de Inglês, 30 anos).

[...] a gente usava a bicicleta só como lazer mesmo, ah, podia lá dar, quando era criança, podia dar uma volta na quadra, adolescente podia dar duas, daí depois já podia ir mais longe e tal (Entrevista – participante 7, Educadora Física, 28 anos).

Tá, vou começar lá de trás quando era criança aquela coisa de aprender a andar de bicicleta sem rodinha, sabe, então esse primeiro contato com a bicicleta, sei lá, não lembro quantos anos eu tinha, sei lá, uns 8 anos de idade, 9 anos de idade e minha mãe levava a gente pra andar, pra ir na praça, tinha um chafariz, então a gente dava a volta no chafariz, meu irmão de motoca, eu de bicicleta, então eu já tinha uma memória afetiva dessa época, de andar de bicicleta. (Entrevista – participante 15, Engenheiro de Software, 27 anos).

Tem umas fotos minhas com uns 10 anos que eu andava de bicicleta pra cima e pra baixo, mas assim eu lembro que na infância também a gente costumava levar a bicicleta pra praia e a gente tem casa em Shangri-lá, na região de Pontal, e dá uns 10 km de Praia de Leste e a gente tem uns primos, família toda quase, familiares em Praia de Leste. Então a gente fazia muito este percurso, a gente ia pra lá, eles vinham pra cá, tudo de bicicleta. (Entrevista – participante 1, Professora, 36 anos).

⁷³ Segundo Merleau-Ponty (2018, p. 337) “meu corpo tem poder sobre o mundo quando minha percepção me oferece um espetáculo tão variado e tão claramente articulado quanto possível, e quando minhas intenções motoras, desdobrando-se, recebem do mundo as respostas que esperam”.

Frequentemente associada a metas políticas, a exemplos dos benefícios percebidos relacionados à saúde, as contribuições com diminuição dos níveis infantis de sedentarismo e promoção de hábitos de deslocamento sustentáveis ao longo da vida (ALDRED, 2015), andar de bicicleta também traz outros impactos para a vida das crianças.

A dimensão lúdica e as experiências no tempo/espaço do lazer na infância são potencializadas a partir do equipamento bicicleta, pela expansão do alcance corporal e possibilidade de deslocamento com maior autonomia, mobilizando também uma dimensão subjetiva associada à liberdade, ainda que muitas vezes se trate de uma liberdade paradoxalmente controlada.

Augé (2008, p. 39, tradução nossa) mostra que as experiências com a bicicleta na infância podem proporcionar a ampliação de horizontes, tanto pelo conhecimento progressivo de si quanto pela oportunidade de expandir territórios, num “corpo a corpo” com o espaço e consigo mesmo:

Graças a ela [a bicicleta], todos descobrimos um pouco do nosso próprio corpo, das suas capacidades físicas, e experimentamos a liberdade a que está indissociavelmente ligado. [...] A primeira pedalada constitui a aquisição de uma nova autonomia, é a fuga, a liberdade palpável, o movimento na ponta dos dedos dos pés, quando a máquina responde ao desejo do corpo e até quase o ultrapassa. Em poucos segundos o horizonte limitado é liberado, a paisagem se move. Estou em outro lugar, sou outro e, no entanto, sou mais eu mesmo do que nunca; eu sou aquele novo eu que descobri.

Andar de bicicleta constitui, portanto, uma oportunidade de independência para a criança, de superar medos, adquirir autoconfiança, compreender o espaço por onde circula, observar e experimentar diferentes cenários, avaliar riscos, testar habilidades, ampliar competências, compreender do que seu corpo é capaz de fazer com aquele objeto. Em nossa pesquisa não tivemos relatos de participantes que se deslocavam à escola de bicicleta, por exemplo, mas em muitos países europeus esta é uma realidade e as crianças desde cedo já adquirem este hábito.

Entretanto, analisando as trajetórias reveladas, identificamos que estas experiências iniciadas na infância são interrompidas ou parecem “apagar-se” em algum momento da vida dos participantes, reaparecendo com maior intensidade apenas na idade adulta. Ao serem questionados sobre suas histórias com a bicicleta, alguns participantes desenvolveram suas narrativas históricas a partir de eventos “recentes”, isto é, principalmente a partir do momento em que a bicicleta passa a integrar de maneira mais frequente seus cotidianos.

Ah, já sabia sim [andar de bicicleta], desde pequenininho, mas andava esporadicamente. Voltei agora com 44, 45 anos que eu voltei a andar de novo de bicicleta, mais frequentemente (Entrevista – participante 9, Professor, 49 anos).

Foi quando eu era criança já aprendi a andar [de bicicleta], mas que eu comecei a andar mesmo foi depois, agora de que eu comecei a trabalhar, mas eu já sabia andar já (Entrevista – participante 6, Promotor de vendas, 27 anos).

Eu pedalei muito na infância, a diversão da criança era pedalar, morava em uma cidade pequena no interior de São Paulo, chamada Araçatuba, então eu pedalava pra tudo, pra cima pra baixo, até completar os 18 anos, quando eu passei na universidade e ganhei da minha mãe uma moto de presente, então a moto fez com que eu abandonasse a bicicleta e abandonasse alguns hábitos saudáveis [...] (Entrevista – participante 10, Bancário, 37 anos).

[...] sempre tive bicicleta, mas não podia andar de bicicleta na cidade, então era só dentro do quintal, toda, toda parte de infância e adolescência, e depois, fiquei uns 15 anos sem tocar numa bicicleta até que depois comecei a praticar esporte e eu adquiri a bicicleta novamente e comecei a andar pela cidade. E aí comecei a adquirir, ter experiências com a cidade, até então não tinha, tive uns 15 anos da adolescência até os 30 anos sem pedalar pela cidade (Entrevista – participante 3, Engenheiro Químico, 32 anos).

[...] depois que eu tinha já uns 14, 15 anos eu meio que parei de andar de bike, e depois só fui voltar adulta mesmo assim, só fui voltar a ter, até porque com 18 eu saí de casa, daí apartamentos minúsculos, aí só fui voltar a ter bike depois que foi essa que eu te falei que eu comprei na OLX, daí eu já tinha uns 24 anos mais ou menos, 25 assim (Entrevista – participante 12, Professora de Inglês, 30 anos).

Poucos foram aqueles que pareceram manter uma relação mais ininterrupta com a bicicleta desde a infância até os dias atuais. O participante 17 (motorista, 42 anos), natural de Ponta Grossa, comenta que desde pequeno participava de competições de BMX e provas de estrada com *speed* e ainda na adolescência descobriu uma condição cardíaca, que exigia constância na realização de atividade físicas. A partir de então, o participante começou a utilizar a bicicleta como meio para manter o condicionamento físico, adquirindo cada vez mais experiência e participando de provas mais fortes, competindo hoje na modalidade XC (Cross Country)⁷⁴. O participante relata que sempre utilizou a bicicleta para atividades como ir ao trabalho, à padaria, visitar um amigo etc. como uma bandeira de vida, buscando incentivar também família e amigos a adotar o uso da bicicleta.

Estes períodos de “desencontros” ou distanciamentos que acontecem em relação ao uso da bicicleta, uns mais prolongados, outros mais curtos, podem estar associados às formas cada vez mais complexas e não equânimes na organização do espaço urbano. A intensidade e violência do trânsito, falta de espaços dedicados à bicicleta e questões de insegurança pública são elementos que contribuem para cercear o direito das crianças e adolescente de pedalar, restringindo as experiências infantis com a bicicleta.

⁷⁴ Modalidade de competição em trilhas e estradas de terra no estilo Mountain Bike.

De acordo com Aldred (2015), a preocupação dos pais com a segurança das crianças em situações de trânsito não é o único determinante, mas é um fator importante em relação ao ciclismo infantil. As experiências acabam se tornando muito dependentes da mediação do adulto, ocorrem em espaços restritos ou excessivamente controlados e, nos casos mais complexos, a prática pode deixar de compor a gama das vivências infantis, substituída por alternativas mais “confinadas” ou “emparedadas”.

Somado a isso, na infância a bicicleta adquire a conotação de brinquedo e à medida em que se adentra à adolescência/juventude este pode ser um fator simbólico para o distanciamento da prática, pois o “brinquedo bicicleta” já não mais atenderia às expectativas de adolescentes em transformação, que seguem em busca de novas referências. Também questões relacionadas ao corpo e ao envolvimento em atividades e comportamentos de cunho sedentário são características dessa fase da vida (ALBERICO et al, 2017) e podem contribuir para posicionar a bicicleta enquanto prática notadamente corporal em segundo plano. Além disso, dados do caderno de movimento do PNUD - Relatório Nacional de Desenvolvimento Humano do Brasil, mostram que, dentre outras variáveis como renda mensal, gênero, raça, quanto mais se avança em idade, por exemplo, menor se torna a proporção de realização de atividades físicas, havendo descontinuidade em função principalmente da percepção de falta de tempo e pela não construção/desenvolvimento do gosto na realização das atividades físicas (PNUD, 2017).

Ainda que uma relativa autonomia seja mais desenvolvida na adolescência e que a mediação do adulto já não se mostre mais tão necessária (ou mesmo tão aceita pelos jovens), a constituição dos espaços urbanos tende a não favorecer a manutenção da prática, pelo receio dos responsáveis ou dos próprios adolescentes em circular de bicicleta em alguns contextos⁷⁵. A falta de oportunidades urbanas somada ao imaginário social historicamente construído no Brasil de supervalorização em torno do automóvel e desvalorização da bicicleta, mencionado no tópico 2, são elementos que podem apresentar uma parcela de contribuição nesse processo de distanciamento da bicicleta.

Após esta ausência nos cotidianos dos participantes, situações distintas oportunizaram “reencontros” com a bicicleta, os quais revelaram-se processuais e gradativos, no entanto, alguns elementos “disparadores” foram discerníveis.

Para alguns participantes a reinserção da bicicleta, isto é, a decisão por retomar seu uso aparece como resolução de um desafio relacionado ao transporte (DUNLAP et al, 2020),

⁷⁵ “Os adolescentes de países de baixa e média renda estão expostos a mais acidentes de trânsito e maiores taxas de criminalidade, acesso precário a instalações escolares e também experimentam níveis mais altos de inatividade física do que aqueles que vivem em países de alta renda” (CAMARGO et al, 2019).

geralmente associado à mobilidade ao trabalho e/ou faculdade. A proximidade entre o local de trabalho e a residência foi um elemento que pareceu contribuir para favorecer a escolha pela bicicleta nos deslocamentos. Em alguns casos, também foi entendida como alternativa ao uso do transporte público (ônibus) ou do carro nestes deslocamentos, por questões de praticidade, flexibilidade de horários e/ou economia financeira.

O participante 13 (Designer gráfico/Editor de vídeo, 33 anos), por exemplo, relata que passou a ver a bicicleta como alternativa de transporte no início da faculdade, quando muda de residência, vai morar mais próximo do local de estudo e ganha uma bicicleta. Sem condições nem vontade de adquirir outro meio de transporte, como carro ou moto, a bicicleta, vista até então na perspectiva do lazer, se torna seu meio de transporte. É também na faculdade que a participante 7 (Educadora Física, 28 anos) passa a enxergar a bicicleta como meio mais viável e prático quando comparado ao carro para chegar ao local de estudo, juntamente com o próprio envolvimento com as questões da atividade física e do esporte relacionadas ao seu percurso acadêmico.

O relato da participante 1 (Professora de Educação Física, 36 anos) ilustra como o reengajamento com a bicicleta apresenta uma dimensão processual importante:

[...] de vez em quando eu ia pra faculdade de bicicleta, mas sempre foi muito difícil, porque é um esforço muito grande [...] em 2017 eu comecei a trabalhar em uma escola aqui mais perto, que era uns 2 km da minha casa e o meu filho também começou a estudar nesta escola [...] eu ia só de vez em quando assim, não ia sempre com esta bicicleta, então, tentando criar esta rotina, mas é muito difícil, daí no frio, daí começa dar preguiça, [...] quando teve aquela greve dos caminhões, em 2018? É, que aí tinha que ter economia de gasolina, eu comecei a rodar, fazer outras rodagens com bicicleta, então eu ia treinar de bicicleta, ia pra escola de bicicleta, naquela uma semana e pouco que foi o grande fervero, ali eu vi que não precisava de bicicleta [quis se referir ao carro] e eu já tinha condicionamento pra andar tranquilamente de bicicleta, porque, por conta da corrida. Doía as pernas no começo e tal, porque queima, porque são grupos musculares diferentes, mas eu vi que nossa, dá pra andar de bicicleta! E a gente tinha dois carros e era muito custo. E aí eu falei pro meu marido, eu falei “olha, vamos vender o carro”. [...]. E aí eu convenci ele a vender e daí, tipo, não tinha mais carro, ou eu assumia a bicicleta ou ia de ônibus. [...] Então grande parte dos trajetos eu comecei a fazer de bicicleta, no começo só ir pra trabalhar, depois eu ia pra trabalhar e ia treinar, porque eu percebi que eu, pô (sic), não preciso estacionar a bicicleta em lugar nenhum, não preciso ficar rodando a cidade, eu ia, treino no centro, eu perdia às vezes mais tempo indo de carro do que de bicicleta, que eu levo 22, 23 minutos, às vezes de carro você leva meia hora, dependendo do trânsito. Então daí eu vi que, pô (sic), é uma alternativa melhor, e aí pronto, aí bicicleta ficou.

A decisão por pedalar é decorrente de uma soma de ponderações e experimentações que gradativamente conduzem à percepção da viabilidade do uso da bicicleta, despertando paulatinamente o interesse e formando as bases necessárias até que a prática fosse incorporada ao cotidiano. São fatores que englobam tanto as condições concretas de existência, como a

proximidade da residência ao local de trabalho, redução de gastos com transporte, restrição na disponibilidade do automóvel, quanto aspectos individuais de âmbito subjetivo, como o desenvolvimento da autoconfiança, a percepção de que o corpo é fisicamente capaz e está preparado para a empreitada, além do esforço pessoal em colocar-se disponível corporal e emocionalmente em direção ao uso da bicicleta (superar a preguiça, o clima, enfrentar as dores corporais decorrentes, os riscos iminentes).

O esforço na materialização da mudança também implica “desacomodar” ou “descondicionar” o pensamento, como observamos no relato abaixo:

[...] eu percebi que eu colocava vários empecilhos pro uso da bicicleta. [...] “ah, mas é que eu não sei se vai chover, melhor ir de ônibus”, “ah, porque eu vou ficar muito cansada e vou chegar suada no trabalho, não, acho que não, não quero”, “ah, mas eu não tenho um capacete, não é seguro ficar andando sem capacete por aí, daí não dá, não dá”, aí depois, “ah, mas eu não tenho a luzinha pra colocar na bike pra andar de noite”. [...] daí foi esse processo em que eu comecei a resolver todas essas coisas: eu comprei um capacete, eu comprei a luzinha [...] E aí eu acho que eu mudei no sentido de, de repente eu comecei a usar tanto que daí virou ao contrário, “eu não acredito que está chovendo, queria ir de bike”, sabe? Eu queria ir de bike, eu queria, enfim, não queria ter que ir de ônibus, é muito mais rápido ir de bike, não gasta, é só ir ali e cheguei, pronto. (Entrevista - Participante 11 - Professora de Inglês, 30 anos).

A perspectiva do esforço e superação pessoal também foi trazida pela participante 14 (Administradora de contratos, 24 anos), ao contornar limitações relacionadas à percepção das capacidades pessoais em superar os obstáculos interpostos ao pedalar e o receio do julgamento alheio em relação à sua “performance”:

[...] mais medo do que de trânsito eu tinha das subidas mesmo, achava que, tipo, eu não ia aguentar, que eu ia ser muito fraca, que eu ia começar a ter que empurrar a bicicleta e meu deus que vergonha e nossa senhora ia ser um caos, mas aí eu fui perdendo esse medo e aí, eu não sei como, mas foi meio natural assim. [...] já fazia com mais frequência com a bicicleta do meu amigo, mas eu comecei fazendo final de semana assim, indo, tipo, pro bar, indo pras festas. E aí quando eu peguei a minha bici, quando eu vi que era aquilo que eu ia fazer mesmo, que tinha dado certo os medos que eu tinha lá, eu comecei a fazer as coisas com a minha bicicleta, [...] acho que foi quando eu comecei assim, tipo, meio que brincando assim, mas, vi que deu certo e daí adaptei pra minha vida cotidiana. (Entrevista – participante 14, Administradora de contratos, 24 anos).

Percebemos que se trata de uma mudança que vai ocorrendo silenciosamente, sem necessariamente uma consciência objetiva do processo. As (re)incursões do uso da bicicleta passam pela solidificação de uma logística do pedalar, que se adequa à organização cotidiana pessoal, familiar e profissional, à disponibilidade do equipamento, às capacidades corporais, até ocorrer uma espécie de “epifania” (DUNPAL ET AL, 2020), na qual se percebe a

possibilidade e os benefícios materiais, sociais, pessoais em se deslocar para diversos lugares de bicicleta, mesmo considerando um contexto urbano ainda minoritário e hostil em relação ao uso da bicicleta, como é o caso curitibano.

A posse da bicicleta própria parece ser também um elemento importante para flexibilizar e ampliar o escopo dos locais de deslocamento e intensificar o uso da bicicleta:

[...] eu usava a bicicleta dele [marido], ele ia trabalhar, às vezes eu ia no parque ou às vezes até ia trabalhar de bicicleta, voltava, mas assim, a gente sempre usou a bicicleta. [...] agora está com dois anos que eu comprei uma pra mim, comprei uma bicicleta pra mim, aí essa é minha mesmo, e aí depois que eu comprei a bicicleta daí eu comecei a, daí eu vou no parque, aqui no Tingui, dou uma volta, vou no Barigui, volto, daí começou assim. Daí depois eu comecei a ir pra lugar mais longe, ah, vai lá em Campo Magro, estrada de chão, 40 km, 50 km, daí a gente começou a pedalar, daí acabei conhecendo outras pessoas que pedalam também, outras mulheres que pedalam também. (Entrevista – participante 16, sem compromisso laboral, 38 anos).

Levando em consideração que em Curitiba não há um sistema público ou privado em larga escala de bicicletas compartilhadas⁷⁶, a posse de uma bicicleta é um fator relevante para a prática. Observando os relatos, ainda que a bicicleta emprestada tenha possibilitado vivências essenciais para o processo inicial de reengajamento, são usos que tendem a ser mais condicionados ou limitados à disponibilidade do equipamento.

Outros elementos disparadores determinantes no processo de reaproximação com a bicicleta foram a influência proveniente dos círculos de amizade e a necessidade de realização de uma atividade física ou o envolvimento com outros esportes.

O participante 9 (Professor, 49 anos) comenta que colegas de trabalho andavam sempre de bicicleta e pedalavam também até o colégio onde trabalhavam (que, posteriormente, construiu um bicicletário para acomodar a nova demanda). Motivado pelos colegas, cerca de um ano depois começou a ir para o trabalho de bicicleta.

O papel dos amigos e a curiosidade pelas bicicletas aro 29 fizeram parte do processo de redescoberta do participante 5 (Professor, 33 anos), que passou a enxergar a bicicleta como uma alternativa de atividade física. Há cerca de 4 anos pesquisou, adquiriu uma bicicleta e passou a fazer pedais de final de semana/cicloturismo, aos sábados e domingos pela manhã, juntamente

⁷⁶ A empresa Yellow e seus serviços de compartilhamento e aluguel de bicicletas e patinetes elétricos operou em Curitiba em 2019. O serviço era tarifado e distribuído na modalidade *dockless*, ou seja, sem estações fixas de retirada e devolução das bicicletas/patinetes, que ficavam estacionados em locais variados, geralmente nas calçadas, mas também junto à paraciclos ou próximas a ciclovias, com a restrição de que precisavam ser devolvidos dentro da área de atuação do serviço, a qual abrangia apenas algumas regiões específicas da cidade. Um ano depois de instalar-se em Curitiba a empresa iniciou um processo de reestruturação e suspendeu os serviços em todo o Brasil, recolhendo os equipamentos de todas as cidades em que operava. A KuritBike é uma empresa de Cicloturismo Urbano que opera com aluguel e locação de e bike tours guiados em Curitiba, com sede localizada no Parque Barigui.

com os amigos até estabelecer rotina e a adesão de outros amigos à prática têm contribuído para reforçar o interesse do participante pela bicicleta.

O participante 4 (Aposentado, 62 anos) recorda uma pedalada realizada com o filho em um domingo, ambos consideraram uma vitória completar os aproximadamente 20 km percorridos até o Parque São Lourenço. Nos anos 2000, por meio do irmão, conheceu um senhor responsável por um grupo de cicloturismo da cidade, com o qual começou a pedalar e “pegar gosto pela coisa”, explorando diversos locais em Curitiba e em outros estados com o grupo. Estas experiências foram consolidando o gosto pela atividade, mas a partir do momento em que se considerou “grande” ou que já sabia “se defender”, fazendo uso de suas palavras, passou a fazer pedaladas sozinho e atualmente 95% das saídas que realiza com a bicicleta são pedais solo, realizados em sua maioria em estradas rurais da região Metropolitana de Curitiba.

A importância da bicicleta também na perspectiva da atividade física por mobilizar outros grupos musculares e auxiliar na manutenção do condicionamento físico com menor impacto, complementando outro esporte praticado, a exemplo da corrida, são elementos trazidos pelo participante 3 (Engenheiro Químico, 33 anos) e pela participante 8 (Gerente Comercial, 53 anos). A necessidade de realização de uma atividade física, associada à proximidade com o local de trabalho e a influência de amigos também motivaram a participante 12 (Professora de Inglês, 30 anos) a reaproximar-se da bicicleta.

Ao mudar-se para Curitiba, o participante 10 (Bancário, 37 anos), natural de Araçatuba/SP, considerou viável pedalar na cidade e adquiriu uma bicicleta para se deslocar ao trabalho, porém, abandona o hábito por questões de segurança ao ingressar no mestrado (estudava à noite e tinha a necessidade de carregar notebook). Posteriormente, a aquisição de uma moto contribuiu para manter o distanciamento da bicicleta. Preocupações com a saúde e um grupo de amigos da igreja mobilizam o reencontro com a prática, mas um novo desencontro acontece na sequência. Com a pandemia, passou a trabalhar na modalidade *home office* (em função da pandemia) e a necessidade de realização de uma atividade física juntamente com a “cobrança” da esposa motivaram o participante a retomar o uso da bicicleta.

Experiências diversificadas marcam a trajetória do participante 15 (Engenheiro de Software, 27anos). Na faculdade se locomovia utilizando o transporte público e por um tempo curto “sentiu o gosto” de se deslocar mais facilmente pela cidade com carro, o qual tempos depois foi roubado. Uma sequência de outros eventos foram construindo as bases para que o participante incorporasse a bicicleta ao seu cotidiano. A realização de um percurso por Curitiba com uma bicicleta alugada, o contato com um viajante de bicicleta, a realização de sua própria viagem com uma bicicleta emprestada, a participação na construção da Praça de Bolso do

Ciclista e o contato com o movimento ativista, a ampliação da sua percepção política em relação ao uso da bicicleta e demais temas urbanos, além de experiências em pedalar em cidades europeias, foram experiências acumuladas que de modo processual o levaram a adotar a bicicleta em praticamente 100% dos seus deslocamentos atuais.

Diante do exposto, percebemos que o reencontro com a bicicleta, acontece por diferentes situações e influências e que o acúmulo de diferentes experiências conduz ao amadurecimento da ideia até que um elemento disparador, a persistência e a percepção dos “benefícios experimentais” que acompanham a prática de pedalar (DUNLAP et al, 2020) levam à incorporação e maior consolidação do hábito. Percebemos, entretanto, que o acesso facilitado a outros meios de transporte, a forma como se organiza a vida cotidiana e suas exigências, são fatores que podem contribuir para manter os adultos distanciados da prática. Ao condicionar ou acomodar o corpo a certos padrões corporais de deslocamento, a posse de veículo motorizado tende a “atrasar” o reencontro com a bicicleta, por isso, as percepções em relação as próprias capacidades e aptidões corporais para atender as demandas suscitadas pela prática são importantes nesse processo. Segundo Certeau (2014, p.218) os corpos estão submetidos à normas, regulados, afirmando que o automóvel, por exemplo, “como um espartilho, também os molda e os conforma a um modelo postural. É um instrumento ortopédico e ortoprático”.

Entretanto, é pertinente salientar que este reencontro, apesar de conectado não depende apenas dos comportamentos pessoais, é preciso considerar que elementos macrosociais, tais como os padrões de uso do espaço e as distâncias que as pessoas precisam percorrer diariamente também contribuem para aproximar ou distanciar as pessoas da prática de pedalar.

Ao longo deste tópico vimos que pedalar é uma prática introduzida costumeiramente na infância, revelando como a bicicleta é um objeto que pode integrar a vida dos sujeitos desde tenra idade, período importante para estabelecer as bases que possibilitam aos participantes hoje vivenciarem a bicicleta. Identificamos também que a bicicleta vai gradativamente perdendo espaço ou ausentando-se em determinado momento da vida e como elementos disparadores - necessidade de deslocamento para o trabalho/faculdade, influência de amigos e pessoas do convívio próximo que utilizam a bicicleta, percepção pessoal da necessidade de engajar-se em uma atividade física, constatação da praticidade, economia e viabilidade - influenciam no retorno da atividade, a qual gradativamente volta a fazer parte do cotidiano.

Vale ressaltar que estes aspectos nem sempre são isoláveis ou mesmo tão evidentes para os próprios participantes, atuando ainda de forma simultânea e/ou cumulativa, de acordo com questões objetivas e subjetivas nas diferentes fases da vida dos sujeitos.

Tendo apresentado histórias de encontros, desencontros e reencontros com a bicicleta, descreveremos na sequência os percursos realizados pelos participantes de bicicleta na cidade de Curitiba/PR.

5.2 TRAÇADOS DAS PRÁTICAS: PANORAMA DOS PERCURSOS DE BICICLETA

Abordaremos agora o panorama dos percursos realizados de bicicleta, apresentando informações derivadas dos registros de GPS. Os percursos foram reunidos em três grandes mapas, com o intuito de visualizar o conjunto das trajetórias percorridas.

Registrados no decorrer de 2020 e concentrados principalmente nos meses de março, agosto, setembro e outubro⁷⁷, os percursos foram realizados durante o dia, entre quinta e segunda-feira, com predominância no domingo (tabela 1). Para Gehl (2015) o domingo é um bom dia para desenvolver a cultura da bicicleta, pois o tráfego de carros tende a ser acalmado e as pessoas possuem mais tempo disponível para se exercitar e experimentar a prática.

“É ainda tipo agora no domingo a gente consegue pedalar com mais tranquilidade assim, que tem menos ônibus, mas...” [fala dirigindo-se ao companheiro de pedalada, que responde: “depende do horário de pico, cinco horas da tarde, seis horas da tarde, ah, não tem condição”] (Percurso – participante 1)

Tá um arzinho fresco pra pedalar aqui, à medida que eu pego velocidade tem um arzinho que está bem fresquinho. É uma sensação muito gostosa, ainda mais no Domingo, menos trânsito, menos barulho. (Percurso – participante 4)

Diferentes ritmos envolvem a vida na cidade e alteram-se conforme os dias e horários, influenciando nas experiências de pedalar e nas formas de se apropriar de bicicleta da cidade. Entre os percursos realizados de segunda a sexta, por exemplo, a maioria aconteceu fora dos horários “de pico” nos quais o trânsito na cidade costuma ser mais intenso.

Democratização do lazer e democratização do transporte casa trabalho – como esse deslocamento pode ser utilizado como exercício...

Intermodalidade também existe no lazer –

A experiência de lazer começa quando ou desde o início durante o processo? –
conjunção de experiências de mobilidade

⁷⁷ Os registros dos participantes 1 a 5 ocorreram antes do agravamento da situação sanitária relacionada à COVID-19, os demais percursos foram realizados durante a pandemia.

Os participantes lidaram de maneiras diferentes em relação à duração/tempo do registro. Alguns optaram por realizar percursos com início e fim dentro do tempo máximo sugerido, outros interromperam o registro na localização em que estavam ao alcançarem os 60 minutos de duração. Já outros optaram por finalizar o registro ao chegarem em um destino específico, outros ainda decidiram por interromper as gravações quando consideraram pertinente (dentro do tempo mínimo solicitado).

Tabela 1 – Informações sobre os percursos de bicicleta realizados pelos participantes da pesquisa registrados pelo GPS

PARTICIPANTE	DATA	DIA DA SEMANA	INÍCIO	DURAÇÃO (horas:minutos:segundos)	DISTÂNCIA (km)	VELOCIDADE MÉDIA (km/h)
1	16/02/2020	Domingo	17h30	01:14:32	19,22	15,5
2	02/03/2020	Segunda-feira	11h38	00:49:54	18,14	21,8
3	02/03/2020	Segunda-feira	09h43	01:00:10	17,18	17,1
4	08/03/2020	Domingo	10h07	00:54:57	13,67	14,9
5	15/03/2020	Domingo	16h42	00:27:30	7,37	16,1
6	10/09/2020	Quinta-feira	13h08	00:59:59	18,58	18,6
7	17/10/2020	Sábado	11h31	00:53:06	13,69	15,5
8	19/10/2020	Segunda-feira	17h32	00:38:03	7,17	11,3
9	--	--	--	--	--	--
10*	21/06/2020	Domingo	09h59	01:42:43	25,95	15,2
11**	18/09/2020	Sexta-feira	15h49	00:22:53	5,68	14,9
			16h14	00:23:23	5,54	14,2
12	28/08/2020	Sexta-feira	15h46	00:52:30	8,04	9,2
13	--	--	--	--	--	--
14	29/08/2020	Sábado	13h26	01:06:29	12,21	11
15	10/09/2020	Quinta-feira	07h05	01:00:47	15,34	15,2
16	27/09/2020	Domingo	8h21	00:57:32	11,95	12,5
17***	25/09/2020	Sexta-feira	16h01	01:15:58	13,3	10,5
Média	--	--	--	00:55:02	13,31	14,59

*Mantendo o GPS ativo, o participante faz uma parada de aproximadamente 15 minutos em uma cafeteria.

**A participante registrou os percursos de ida e volta em dois arquivos separados.

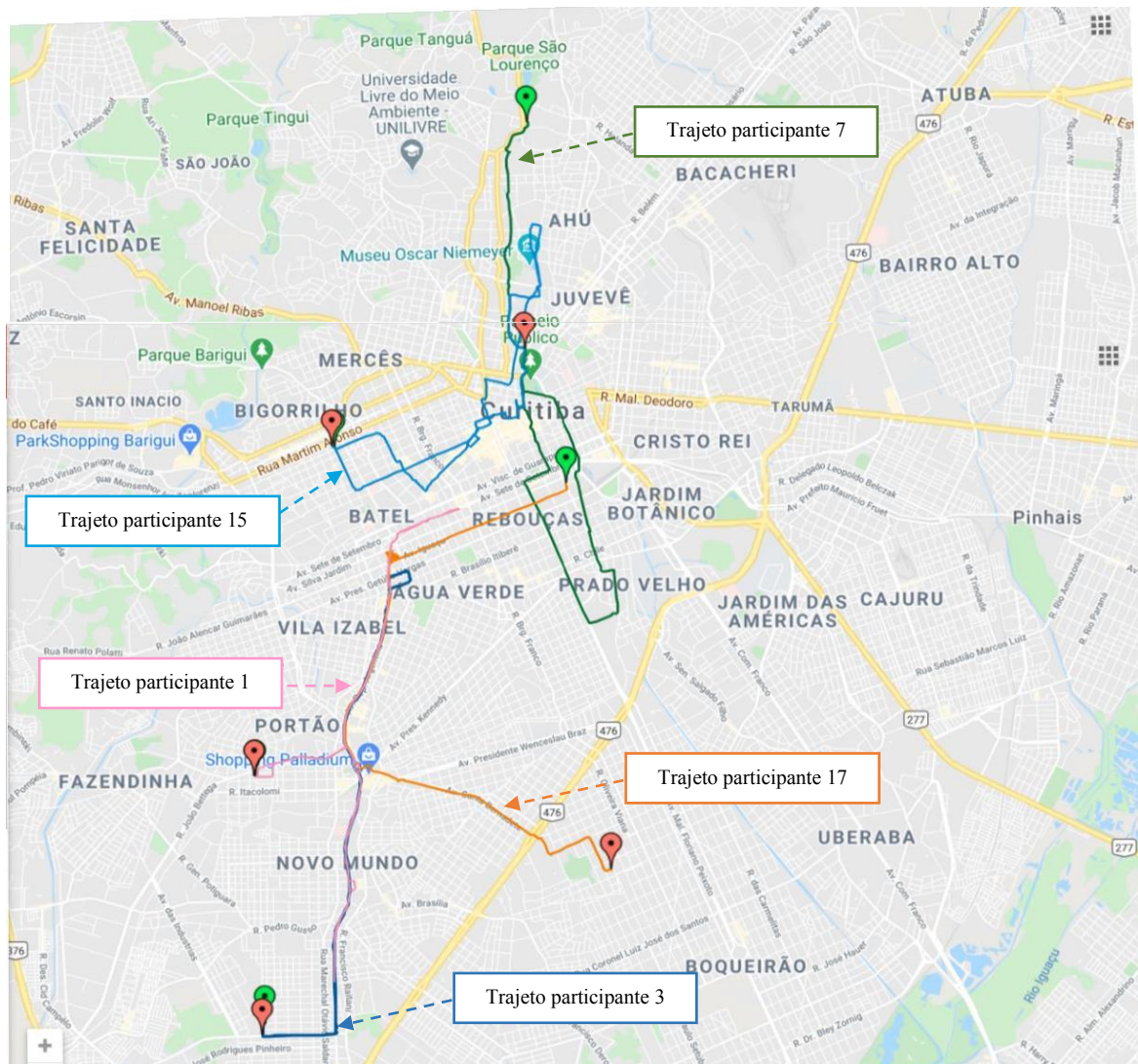
***Mantendo o GPS ativo, o participante realizou duas paradas durante o trajeto, uma com aproximadamente 30 minutos em uma loja para manutenção da bicicleta e outra de 5 minutos em uma padaria.

Fonte: A autora (2020)

Alguns participantes optaram por iniciar e finalizar o registro no mesmo local ou em pontos muito próximos (1, 2, 3, 10, 11, 12 e 15), já outros tiveram pontos de partida e chegada distintos (4, 5, 6, 7, 8, 14, 16 e 17). Os mapas 1, 2, e 3 ilustram os percursos realizados. Como houve convergências e interseções em alguns trechos dos percursos elaboramos três mapas para melhor distribuí-los e visualizá-los.

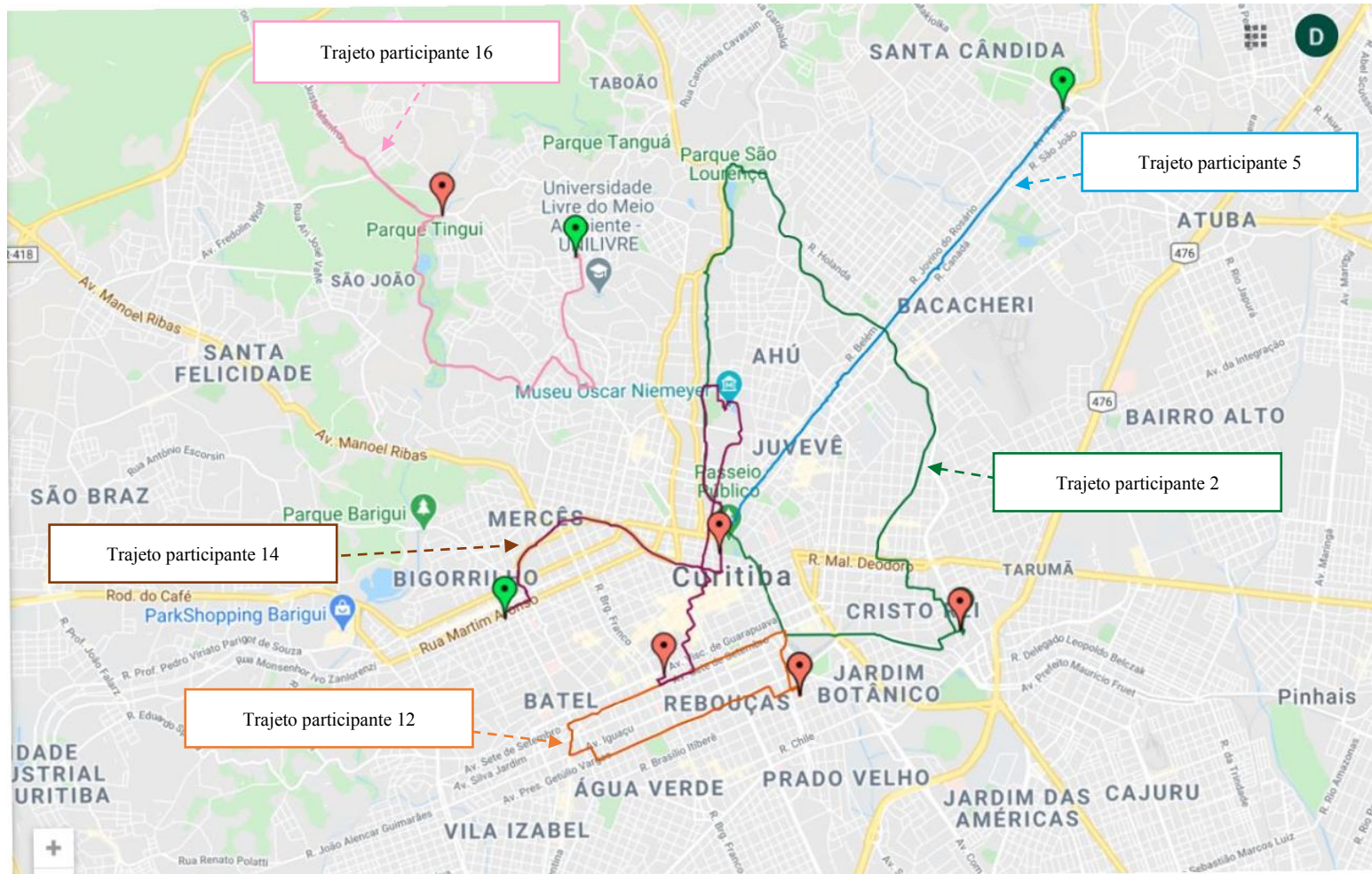
Observamos que a maior parte dos percursos foi realizada nas regiões central, sul e norte da cidade, em trechos contemplando principalmente infraestruturas cicloviárias diversificadas (ciclovias, ciclofaixas e passeios compartilhados), canaletas dos ônibus expressos e ruas. A maior parcela das estruturas cicloviárias concentra-se nas regiões centro-norte, por isso a maior parte dos percursos realizados na região sul foram realizados pelas canaletas.

Mapa 1 - Registros GPS dos percursos dos participantes 1, 3, 7, 15 e 17



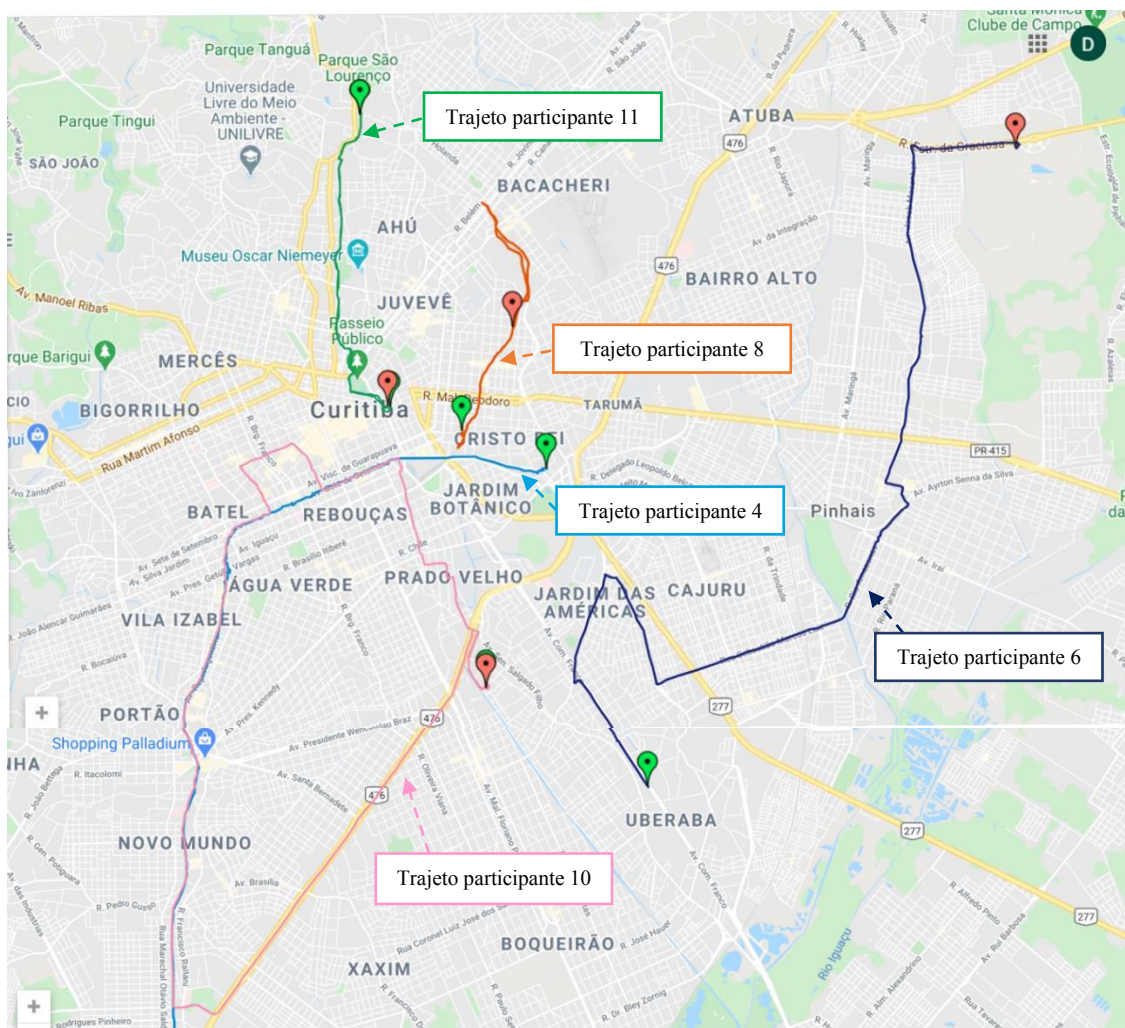
Fonte: A autora (2020)

Mapa 2 - Registros GPS dos percursos dos participantes 2, 5, 12, 14 e 16



Fonte: A autora (2020)

Mapa 3 - Registros GPS dos percursos dos participantes 4, 6, 8, 10 e 11



Fonte: A autora (2020)

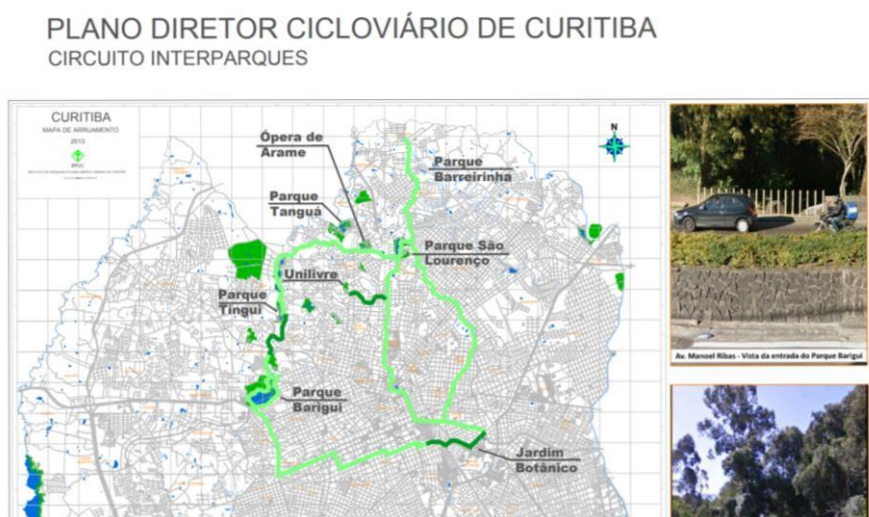
Observando o conjunto dos percursos, identificamos três locais da cidade percorridos com frequência: a ciclovia que segue em direção ao Parque São Lourenço, a ciclofaixa da Avenida Sete de Setembro e a canaleta de ônibus da República Argentina.

A ciclovia Parque São Lourenço – Passeio Público, como o nome indica, conecta o Passeio Público (inaugurado em 1886, parque público mais antigo de Curitiba) ao parque São Lourenço (implantado em 1972), um trecho com aproximadamente 5 km de extensão. Essa estrutura, além de conectar dois parques da cidade também passa por regiões como o Centro Cívico, onde localizam-se diversos prédios governamentais de nível municipal e estadual⁷⁸ e o Bosque João Paulo II (conhecido como Bosque do Papa).

⁷⁸ Sede do Poder Executivo Estadual (Palácio Iguazu), Sede do Poder Legislativo Estadual (Assembleia Legislativa do Paraná), Sede do Poder Judiciário Estadual (Tribunal de Justiça do Paraná), Tribunal de

Esta ciclovia também integra o circuito denominado “interparques”, que possui extensão de 47 km de vias que conectam 8 principais parques da cidade (FIGURA 10), localizados predominantemente ao norte (apenas um trecho está situado ao sul, uma conexão especial ao Jardim Zoológico).

Figura 10 - Circuito interparques de Curitiba

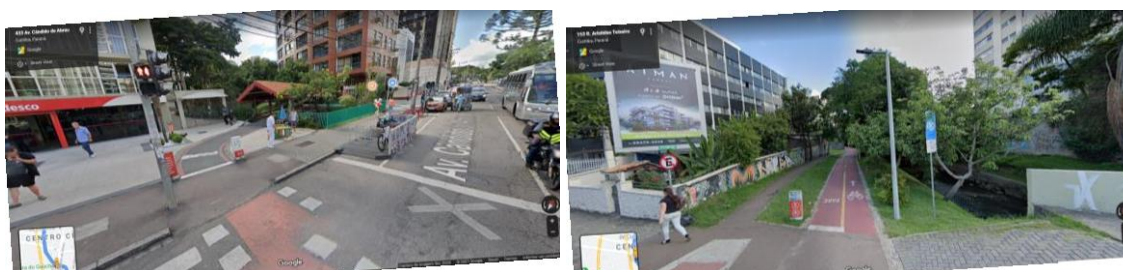


Fonte: IPPUC (2013)

No geral, é uma ciclovia muito apreciada, pela proximidade com a natureza, por ser um percurso considerado agradável e, até certo ponto, seguro para pedalar, um trajeto predominantemente plano, arborizado, acompanhando o curso do Rio Belém. Alguns trechos possuem estruturas separadas para circulação de ciclistas e pedestres, em outros pontos a circulação é compartilhada (FIGURA 11).

Figura 11 - Trechos da ciclovia Passeio Público - Parque São Lourenço

(Imagem superior esquerda: entrada-saída da ciclovia em direção à Avenida Cândido de Abreu / Imagem superior direita: muro de fundo dos prédios, calçada e ciclovia margeando o Rio Belém / Imagem inferior esquerda: cruzamento da ciclovia no Centro Cívico / Imagem inferior direita: porção compartilhada da estrutura cicloviária em frente ao Bosque do Papa).





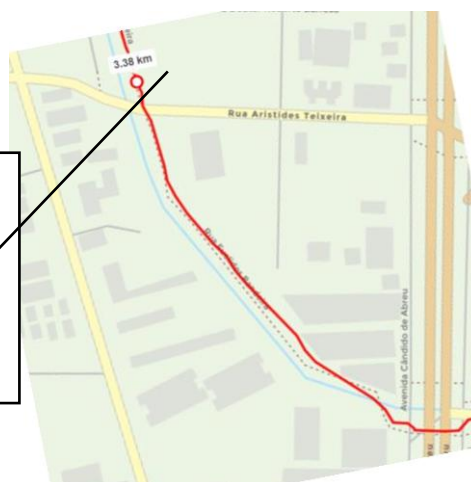
Fonte: Google Street View (2021)

Embora apresente problemas estruturais mais pontuais, como buracos, fissuras no asfalto e estreitamentos na via, é uma ciclovia em grande parte com níveis considerados satisfatórios de pavimentação e sinalização horizontal e vertical e com boa iluminação na maior parte da sua extensão, com apenas um trecho deficitário de iluminação próximo ao Centro Cívico (IPPUC, 2018).

Este trecho é um ponto bastante crítico em relação à segurança, pois é local onde a passagem acontece entre o rio e o muro dos fundos de um prédio, prejudicando a visibilidade. Há relatos de assaltos na região, por isso, alguns ciclistas evitam utilizá-lo, principalmente ao escurecer (FIGURA 11 – imagem canto superior direito).

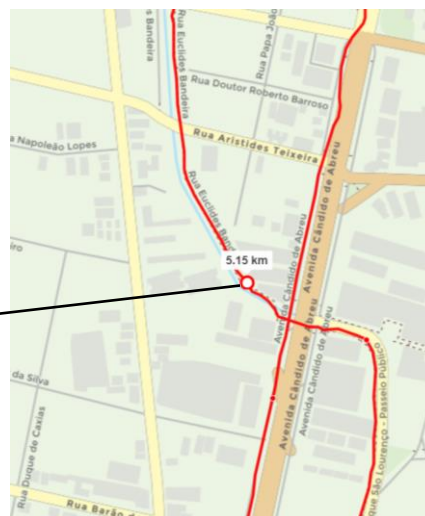
Registro percurso – participante 7

Esse último trecho aqui, que vai beirando o rio, eu acho ele o mais perigoso, porque tem muito muro aqui do lado, a parte do pedestre fica bem perto do muro e tem muita vegetação, então um pouquinho mais de noite eu acho bem perigoso, sempre tem uns nóia, uns caras mendigo assim deitado, dá um pouquinho de medo, eu procuro evitar passar por aqui [...].



Registro percurso – participante 14

Hoje como é sábado, de dia, deve ter bastante gente, eu vou atravessar a ciclovia, “pode passar”, a ciclovia toda mesmo, mas normalmente eu não faço isso não, eu pego aqui na Cândido de Abreu já à direita [...] Pois é, muito [REDACTED], tenho muito trauma desse lugar. Vejo morador de rua nesse trecho já fico muito nervosa, aqui vou sempre bem rápido...



A segunda estrutura com trechos percorridos por vários participantes foi a ciclofaixa da Avenida Sete de Setembro, localizada na região central da cidade (FIGURA 12). A avenida Sete de Setembro foi primeira a ser transformada em via calma em 2014, tendo velocidade máxima de circulação reduzida para 30 km/h, ciclofaixas implantadas nos sentidos centro-bairro/bairro-centro. Passando por vários bairros da cidade (Cristo Rei, Rebouças, Centro, Água Verde, Batel e Seminário), ao longo dos seus aproximados 6 km de extensão existem praças, shoppings, museus, instituições de ensino, comércios, residências, mercado municipal, além de edificações e estruturas físicas tombadas ou de relevância histórica. A Avenida é transversal à várias ruas importantes da cidade e rota de relevância do transporte público pelas canaletas dos ônibus expressos.

Situações de conversão dos carros, veículos obstruindo a ciclofaixa e a quantidade de semáforos são alguns obstáculos à sua apropriação, porém é considerada uma boa estrutura para pedalar.

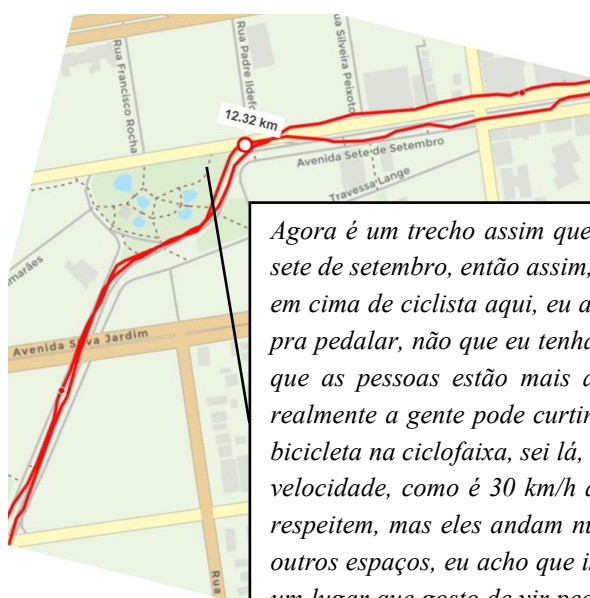
Figura 12 - Trechos da ciclofaixa da Avenida Sete de Setembro

(Imagem superior esquerda: placa de sinalização de via compartilhada, ciclofaixa demarcada com linha pontilhada branca, canaleta do ônibus expresso e estação-tubo à esquerda / Imagem superior direita: sinalização vermelha e “biciclaixa” próximo ao semáforo / Imagens inferior esquerda e inferior direita: pontos de estreitamento da ciclofaixa, combina-se ao leito dos veículos).



Fonte: Google Street View (2021)

Registro percurso – participante 1



Agora é um trecho assim que eu prefiro pedalar, porque tem essa ciclofaixa aqui na sete de setembro, então assim, embora eu já tenha visto não acidentes, mas carro virar em cima de ciclista aqui, eu acho assim um dos lugares que me passa mais segurança pra pedalar, não que eu tenha noção do índice de, sei lá, de acidente e tal, me parece que as pessoas estão mais acostumadas a dividir este espaço com o ciclista e aí realmente a gente pode curtir o percurso, porque as pessoas esperam que tenha uma bicicleta na ciclofaixa, sei lá, uma impressão que eu tenho. E aí eu acho também que a velocidade, como é 30 km/h a velocidade máxima né, embora nem sempre os carros respeitem, mas eles andam numa velocidade um pouquinho menor do que andam em outros espaços, eu acho que isso é um contexto favorável, então aqui realmente tipo é um lugar que gosto de vir pedalar. Embora aqui seja o trecho que eu tenho que parar mais por causa da sinalização e tal, dos sinaleiros.

Mais uma região que apareceu com frequência nos percursos foi a canaleta de ônibus da Avenida República Argentina, que possui cerca de 6 km e conecta o eixo estrutural Sul da cidade ao centro. É uma região de usos mistos, apresentando áreas residenciais, com destaque para a presença de prédios e apartamentos, e características comerciais. O fluxo de ciclistas é relevante no local e mais de 80% dos deslocamentos de

bicicleta são realizados pela canaleta (IPPUC, 2016). A canaleta é considerada a opção mais viável para circular de bicicleta na região, uma vez que a rua adjacente é estreita e possui fluxo intenso de veículos.

A região não possui estruturas cicloviárias (apenas a primeira quadra da avenida nas proximidades da praça do Japão possui um trecho de ciclofaixa), sendo uma necessidade e reivindicação antiga dos ciclistas da cidade. O Plano Cicloviário de Curitiba prevê a implantação de estruturas para bicicleta no local, no entanto, ainda não foram concretizadas.

Figura 13 - Trechos da Avenida República Argentina

(Imagem superior esquerda: quadra próxima à Praça do Japão com ciclofaixa / Imagem superior direita: canaleta, estação-tubo e leito dos veículos / Imagens inferior esquerda e inferior direita: veículos em movimento, veículos estacionados e ciclistas circulando na canaleta).



Fonte: Google Street View (2021)

No que se refere as relações estabelecidas com os percursos registrados, um fato em comum é que constituem rotas nas quais os participantes estão habituados a percorrer, locais por onde pedalam com certa regularidade ou que já foram realizadas em outras ocasiões. Apenas um participante sinalizou estar realizando o trajeto registrado pela primeira vez.

O fato de a maioria dos participantes ter escolhido percursos que costumam percorrer ou que já percorreram em algum momento pode ser entendido, dentre outros motivos, como uma tentativa de registrar experiências e situações que em alguma medida incorporassem as realidades e vivências acerca de pedalar na cidade em ocasiões não motivadas pela pesquisa.

Além disso, narrar as experiências a partir de percursos já conhecidos pode ter gerado uma possível sensação de segurança aos participantes, em função das experiências prévias e conhecimento mais aprofundado do caminho⁷⁹. Também foi possível perceber que os registros se tornaram uma oportunidade para os participantes externalizarem problemáticas e situações específicas vivenciadas cotidianamente em seus trajetos, como pontos a ser melhorados em relação à qualidade da via, questões manutenção, segurança, iluminação e outros elementos que carecem de maior atenção.

As principais razões mencionadas como motivos para a escolha dos percursos foram presença de estruturas cicloviárias, percepção de tranquilidade e segurança do percurso, proximidade dos locais de residência e presença de áreas verdes em partes do trajeto.

Desse modo, percebemos algumas regiões da cidade ainda não são contempladas com estruturas cicloviárias e nesses locais ciclistas fazem uso das canaletas como alternativa para o deslocamento. A infraestrutura, instalações e políticas voltadas para a bicicleta são importantes para moldar as escolhas sobre onde pedalar na cidade, as quais refletirão na qualidade das experiências, nas habilidades exigidas para trafegar de bicicleta, como também, como veremos à frente, nas percepções das pessoas que pedalam em relação ao ambiente urbano (VIVANCO, 2013).

Sendo assim, se pretende-se incentivar o uso da bicicleta, é preciso que o poder público em suas políticas esteja atento para a distribuição equânime das estruturas, de modo que sejam acessíveis aos cidadãos, independentemente da região onde residem. Estas estruturas precisam oferecer a segurança necessária para prática, tendo em vista se tratar de uma cidade altamente motorizada e os riscos de acidentes são aumentados.

⁷⁹ Durante os percursos os participantes demonstraram um certo receio com a operacionalização dos equipamentos, realizando breves paradas no caminho ou monitoramentos durante a própria pedalada para conferir o funcionamento dos aplicativos. Muitos participantes relataram que durante o registro sentiram olhares de estranhamento por parte das pessoas com as quais cruzavam pelo fato de estarem falando consigo mesmos durante o percurso e que isso em alguns momentos causou constrangimentos. Também comentaram algumas dificuldades em conseguir verbalizar as situações mantendo uma linha de raciocínio e lidando simultaneamente com os acontecimentos da prática, aspectos que podem ser refletidos para pesquisas futuras.

Também é válido destacar que ambiências que trazem sensações em sua maioria agradáveis, como a presença de natureza abundante, são importantes, e precisam levar em consideração aspectos estruturais como qualidade da estrutura e iluminação.

Tematizando o caminhar como prática do espaço da cidade, Certeau (2014) faz um apontamento a respeito das formas de reportar estes processos, reflexões estas que podem ser estendidas para a prática de pedalar na cidade:

Certamente, os processos de caminhar [pedalar] podem reportar-se em mapas urbanos de maneira a transcrever-lhes os traços (aqui densos, ali mais leves) e as trajetórias (passando por aqui e não por lá). Mas essas curvas em cheios ou em vazios remetem somente, como palavras, à ausência daquilo que passou. Os destaques de percursos perdem o que foi: o próprio ato de passar a operação de ir, vagar ou “olhar as vitrines”, noutras palavras, a atividade dos passantes é transposta em pontos que compõem sobre o plano uma linha totalizante e reversível. Só se deixa então captar um resíduo colocado no não tempo de uma superfície de projeção. Visível, tem como efeito tornar invisível a operação que a tornou possível. Essas fixações constituem procedimentos de esquecimento. O traço vem substituir a prática. Manifesta a propriedade (voraz) que o sistema geográfico tem de poder metamorfosear o agir em legibilidade, mas aí ela faz esquecer uma maneira de estar no mundo (CERTEAU, 2014, p.163-164).

As fixações em mapas são importantes para projetar trajetórias, registrando-as e tornando-as observáveis de modo a auxiliar na compreensão dos movimentos mais amplos das práticas espaciais, apresentando seu quadro e possibilitando suas representações. Certeau (2014) afirma que os mapas reúnem lugares heterogêneos, tanto recebidos de uma tradição quanto produzidos por observações, expondo e tornando legíveis os produtos de um saber, mas problematiza que as operações de que são efeito ou possibilidade permanecem nos “bastidores”.

Por isso, na tentativa de não invisibilizar as operações dos praticantes, no tópico a seguir buscaremos identificar as maneiras de fazer, isto é, procedimentos e significados envolvidos nas práticas concretas que originaram os traçados geográficos acima apresentados, unindo o mapeamento realizado às narrativas dos participantes, visando estabelecer relações entre duas linguagens do espaço, isto é, o itinerário enquanto série discursiva de operações e os mapas enquanto descrições totalizantes (CERTEAU, 2014).

6 FEITURAS DE ESPAÇO: DESVENDANDO MANEIRAS DE FAZER NO USO DA BICICLETA EM CURITIBA/PR

Neste momento, desvendamos as maneiras de fazer de usuários de bicicleta em Curitiba/PR, tendo como base acontecimentos e situações vividas em movimento na cidade, apreendidas por meio das narrativas registradas durante os percursos de bicicleta realizados pelos participantes e mapeados no tópico anterior.

Do amplo conjunto de maneiras de fazer que podem envolver a prática de pedalar na cidade, duas se destacaram nas narrativas dos participantes. A primeira é o estabelecimento de “contratos” sob a forma de movimentos (CERTEAU, 2014), materializados em ações de negociação e demarcação, interrelacionando infraestruturas e os distintos sujeitos em deslocamento. A segunda igualmente articula infraestruturas e sujeitos móveis, mas compreendendo predominantemente “transgressões”, ações que confrontam tanto a ordem formal estabelecida para a circulação na cidade, quanto as normativas informais culturalmente estabelecidas.

A seguir, apresentamos com mais detalhes essas maneiras de fazer, na tentativa de descortinar parte da complexidade da experiência social que é pedalar no meio urbano, elaboramos reflexões ao final da seção.

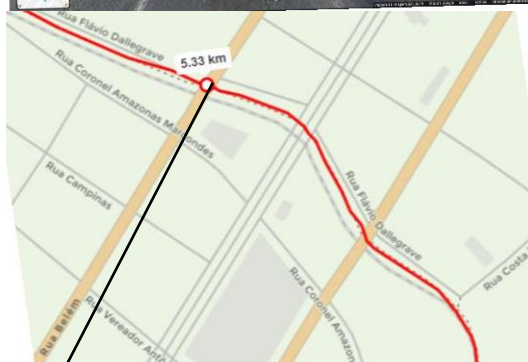
6.1 NEGOCIAÇÕES E DEMARCAÇÕES: CONTRATOS SOB A FORMA DE MOVIMENTOS

As práticas cotidianas, retomando Certeau (2014), operam em um campo, entendido aqui como a cidade de Curitiba, instaurando presentes relativos a um momento e um lugar, numa rede de lugares e relações em que contratos com o outro são estabelecidos. Nesse sentido, as principais formas de negociação que emergiram nas experiências registradas pelos participantes foram entre ciclistas e motoristas em cruzamentos, entre ciclistas e pedestres em estruturas cicloviárias, entre os próprios ciclistas em espaços variados e entre ciclistas e motoristas no espaço da rua. Cada uma delas será descrita nos subtópicos que seguem.

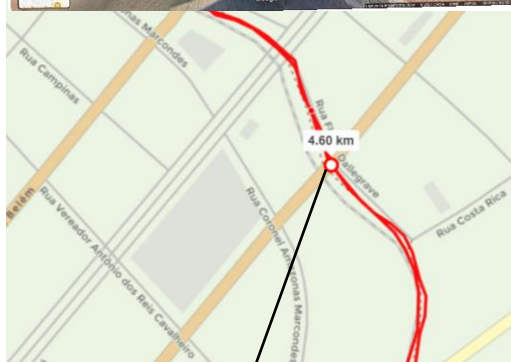
6.1.1 “*Aqui, aqui, aqui, aqui, ó*”: negociando passagens nos cruzamentos

Identificamos que os cruzamentos são locais que demandam constantes negociações, principalmente entre ciclistas e motoristas, e estas negociações são ainda mais evidentes e necessárias nos cruzamentos não semaforizados que atravessam estruturas cicloviárias. Além disso, nestes locais, comportamentos de “demarcação” do espaço por parte dos ciclistas se mostraram frequentes. Os registros abaixo ilustram algumas situações.

Registro percurso – participante 2 / Registro percurso – participante 8



“Aqui, aqui, aqui, aqui ó” [enquanto se desloca, parece sinalizar o chão com a mão] *Ai ó, bem, eu chamo isso de ‘exercitando o meu direito enquanto ciclista na via preferencial’, os motoristas provavelmente estão chamando ‘de olha o tipo desse babaca, se enfiando no meio do trânsito’, porque o trânsito nas ruas é, hegemonicamente, constitucionalmente, dedicado aos carros, e [redacted] o resto. Isso daí é um saco. Em termos de políticas públicas eu diria que isso é um ponto a melhorar muito, não há respeito, e eu acabo entrando na briga né, e vejo que isso daí é uma área que eu tenho muito que evoluir ainda.*



[...] *a gente vai tentar atravessar aqui agora, “Opa, obrigada, valeu!” [agradece às pessoas nos automóveis]. É, “Obrigada pela iniciativa viu?” [agradece ao ciclista]. A gente estava tentando atravessar ali daí o, o garoto que está pedalando aqui, ele, ele entrou na faixa vermelha pros carros pararem. O sinal lá em cima estava fechado, eles não iam poder avançar mesmo, então alguns carros tiveram que parar porque o menino entrou na faixa, obrigando eles a parar, não teve jeito não.*

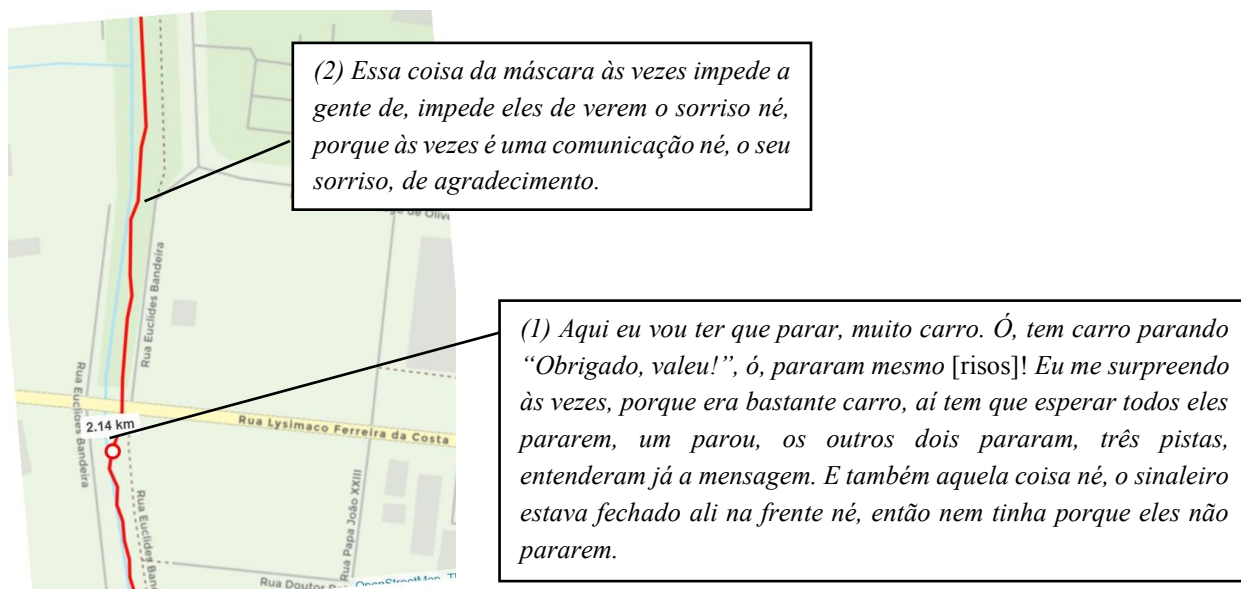
As duas situações narradas pelos participantes ocorreram com apenas um cruzamento de diferença na mesma estrutura cicloviária, a via que liga o Jardim Botânico ao Parque São Lourenço e acompanha o trilho do trem. O participante 2 procura demarcar seu espaço e exercitar seu direito de passagem e a situação é perpassada pela tensão entre

os significados da sua atitude enquanto ciclista e a “recepção” da ação por parte dos motoristas, tendo em vista as questões culturais e estruturais que privilegiam o uso do automóvel.

Ao atravessar o cruzamento, a participante 8 também vivencia uma situação de demarcação, porém exercida por outro ciclista o qual, se impondo no espaço, garantiu a possibilidade de passagem para ambos. Do seu relato destacamos também a percepção de que os motoristas podem ter cedido a passagem não apenas porque foram “pressionados” ou mesmo por uma atitude de gentileza, mas pelo fato de que, de todo modo, o semáforo fechado mais à frente os impediria de continuar o movimento. Além disso, a interação da participante agradecendo as atitudes de ambos, motoristas e ciclista, e a menção à sinalização horizontal representada pela faixa vermelha pintada no pavimento são elementos importantes, os quais serão discutidos mais à frente.

O registro da participante 11 em um cruzamento na ciclovia Parque São Lourenço – Passeio Público ilustra perspectivas semelhantes (presença do semáforo próximo ao cruzamento induzindo motoristas a parar e a interação de agradecimento).

Registro percurso – participante 11



Um fator de destaque no relato é que outros registros corporais não verbais, como o sorriso em agradecimento (embora prejudicado em função da pandemia da Covid-19 e a necessidade do uso da máscara), também constituem formas de comunicação e interação. Além disso, o sentimento de surpresa mencionado pela participante também

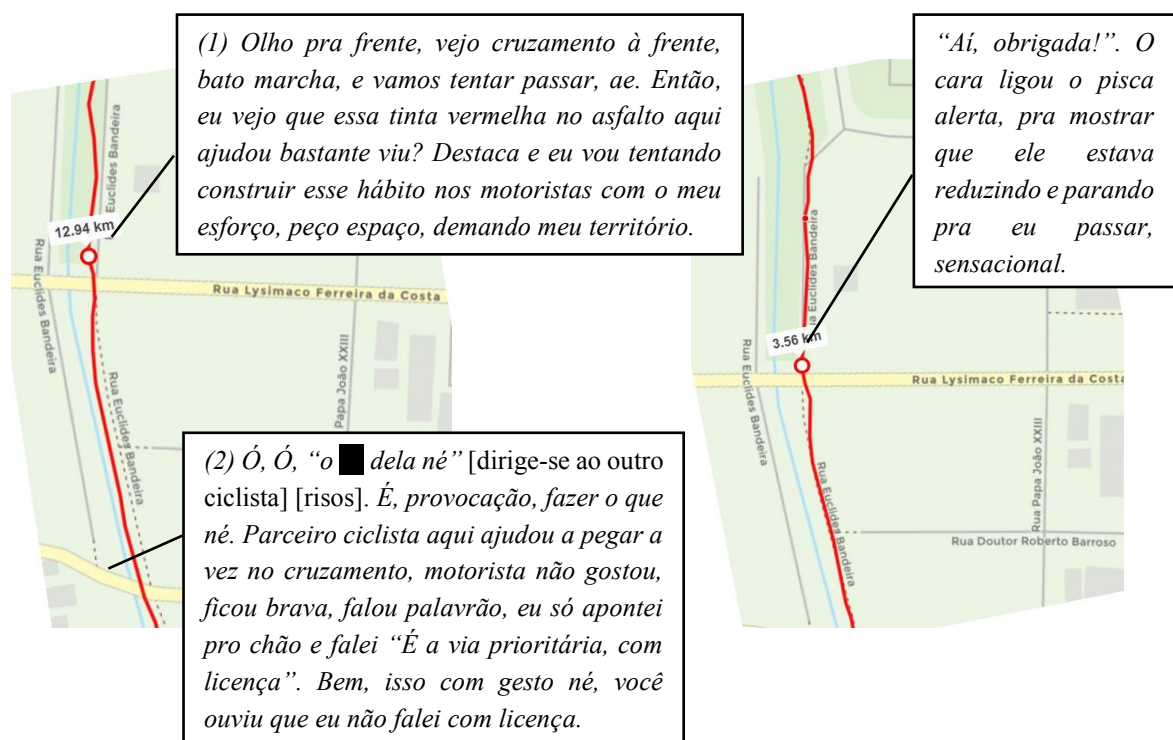
sugere que ceder a passagem em cruzamentos não parece ser uma atitude frequente por parte de motoristas. Este fato pode estar associado tanto à fatores comportamentais balizados por questões culturais quanto em função do modo como as ciclovias são planejadas.

Em Curitiba, muitas ciclovias estão localizadas transversalmente, em pontos fora da pista de rolamento dos veículos e “cortando” várias ruas, de modo que motoristas, tendo sua atenção voltada aos elementos viários à sua frente, nem sempre notam a presença daquela estrutura próxima à sua rota de circulação.

Nesse sentido, um elemento estrutural bastante enfatizado pelos participantes e que parece favorecer ciclistas nas situações de cruzamentos é a presença da sinalização horizontal vermelha no asfalto, principalmente nos cruzamentos que não possuem semáforos, uma estrutura importante para alertar motoristas de que ali atravessa uma ciclovia e que, conseqüentemente, pode haver circulação de bicicletas e pedestres, os quais, nesses casos, têm preferência na passagem.

Experiências positivas na negociação do espaço foram vivenciadas por diferentes participantes em um mesmo cruzamento na ciclovia São Lourenço – Passeio Público. No entanto, apenas um cruzamento à frente, ao contar com a colaboração de outro ciclista na travessia, o desfecho envolvendo a motorista se mostrou mais conflituoso.

Registro percurso – participante 2 / Registro percurso – participante 11



Além de evidenciar a pintura vermelha no asfalto contribuindo para a passagem, a fala do participante 2 reitera como os gestos corporais possuem significados, sendo utilizados como forma de comunicação e expressão das mais diversas situações que perpassam o ato de negociar o espaço. Na figura 12, à esquerda, tem-se o cruzamento onde ocorreram as experiências positivas e à direita o cruzamento onde houve o tensionamento. Observamos que em ambos existe a sinalização horizontal vermelha. Isto quer dizer que as negociações, embora estejam atreladas aos espaços e as suas formas de estruturação, dependem também das pessoas envolvidas e de como se desenrolam as situações.

Figura 14 - Cruzamentos ciclovia Parque São Lourenço – Passeio Público
(À esquerda: Rua Lysimaco Ferreira da Costa. À direita: Rua Arestides Teixeira)

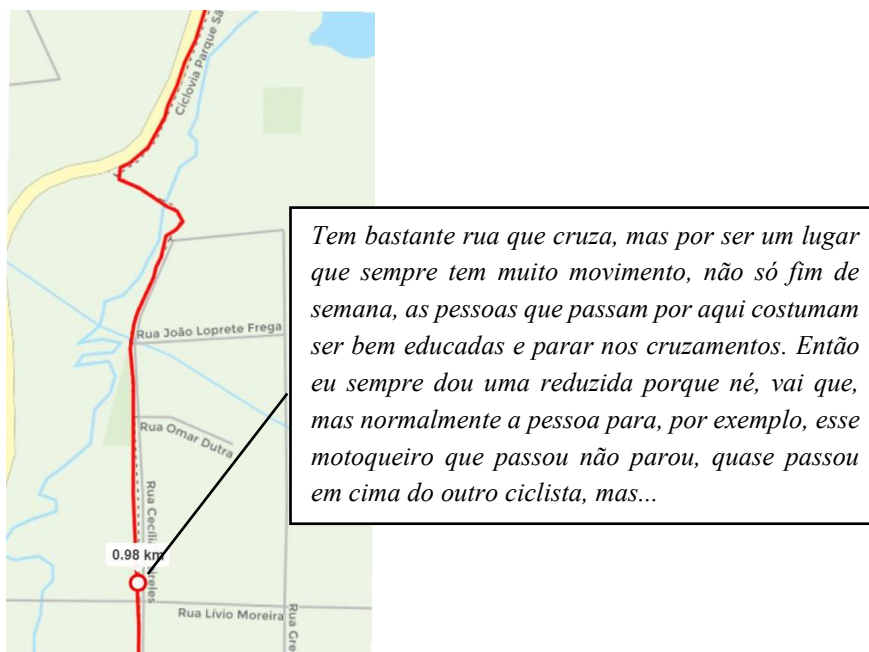


Fonte: Google Street View (2021)

Nesse mesmo cruzamento da ciclovia com a Rua Lysimaco Ferreira da Costa, o participante 15 também comenta sobre o quanto acha interessante e se surpreende positivamente com a quantidade de motoristas que efetivamente param para a passagem ciclistas no local, tendo a impressão de que a faixa vermelha de fato ensina algo positivo, um respeito maior.

Também o fluxo elevado de ciclistas que faz uso dessa ciclovia é um elemento que pode se revelar importante para proporcionar mais experiências positivas do que negativas no momento da negociação dos cruzamentos, pois sendo um local com bastante movimento é possível que muitos motoristas já estejam, em certa medida, acostumados ou mais atentos à presença de ciclistas circulando por ali, como apontado pela participante 7.

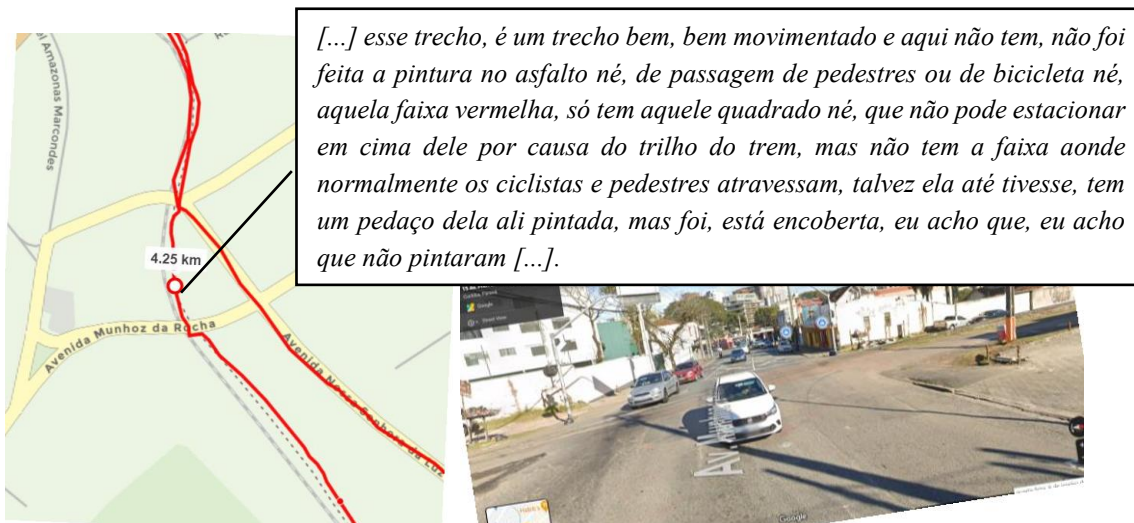
Registro percurso – participante 7



Gehl (2015) chama este fenômeno de “segurança em números”, indicando que o volume de tráfego de bicicletas é um fator significativo para gerar segurança para a circulação, afirmando que quando uma certa “massa crítica” de ciclistas é formada mais atenção motoristas devem ter, “o risco e o número de acidentes caem drasticamente quando mais pessoas pedalam. Os motoristas ficam muitos mais atentos às bicicletas, quando há grande número delas nas ruas” (p.186).

Ainda sobre a relevância da sinalização vermelha nos cruzamentos, a participante 8 evidencia a necessidade dessa estrutura não por sua existência, mas, ao contrário, pela ausência em um trecho com dois grandes cruzamentos e trânsito intenso, onde a negociação do espaço sem essa estrutura se torna mais complexa.

Registro percurso – participante 8



O participante 2 comenta que sempre tenta exercer prioridade de passagem nos cruzamentos que contêm faixa vermelha, “embicando” a bicicleta e chamando a atenção de motoristas para a existência daquela demarcação, considerando inclusive uma atitude educativa da sua parte, buscando mostrar que ali o ciclista tem prioridade, “intimidando” motoristas e “forçando-os” a reduzir a velocidade e respeitar aquela passagem. Aponta ainda para a dinâmica de que, dependendo do movimento e da situação em curso, nem motoristas nem ciclistas precisaria interromper completamente seus movimentos, sugerindo que apenas a coordenação de ações e ritmos favoreceria a passagem de ambos sem grandes prejuízos ao andamento de nenhum dos dois.

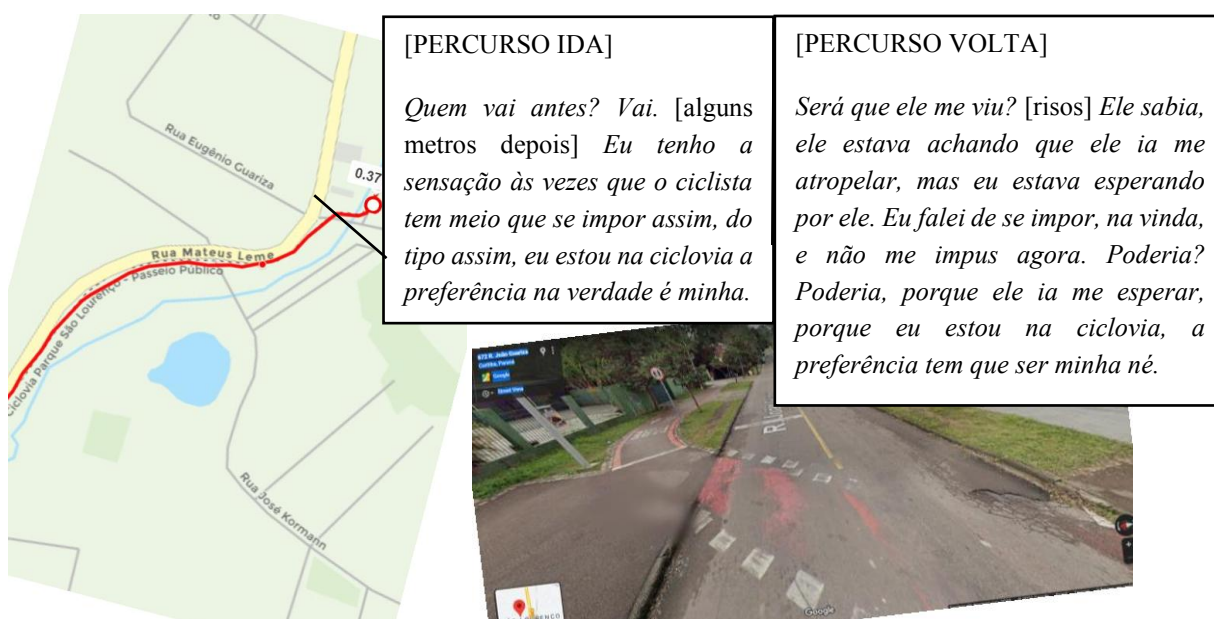
Registro percurso – participante 2



Importante observar que em alguns cruzamentos existem várias pistas que precisam ser atravessadas. Portanto, a ação de motoristas em reduzir e ceder a passagem é delicada, pois não depende apenas do primeiro motorista em contato com o ciclista, como também daqueles trafegam nas demais pistas a serem atravessadas, os quais também precisam estar cientes dessa presença e ceder a passagem.

O fato de não precisar parar e descer da bike para aguardar a passagem foi motivo da alegria expressada pela participante 11 em determinado cruzamento, agradecendo verbalmente ao motorista que parou para que ela pudesse passar e dar continuidade ao seu movimento sem interrupção. Em outro ponto do seu percurso, uma situação de dúvida a respeito de quem passaria primeiro no cruzamento em questão (situação que aconteceu no mesmo lugar no percurso de ida e volta) a faz refletir sobre a necessidade de se impor como ciclista e demarcar o espaço.

Registro percurso – participante 11



Essa incerteza em torno da ação pode ser uma forma de precaução, uma desconfiança em relação ao comportamento de motoristas ou ainda é possível que a participante não tenha se sentido segura o suficiente para demandar a passagem que lhe é preferencial.

Esta sequência de experiências nos mostra que cruzamentos são locais dinâmicos, que demandam interações, negociações e demarcações. Para Gehl (2015), a segurança, percebida e real, nos cruzamentos é um elemento crucial em relação ao trânsito

envolvendo bicicletas e para o autor “as boas cidades para bicicleta sabem que a boa visibilidade nos cruzamentos é vital” (p.186). Ser visível, no entanto, além de proporcionar segurança pode apresentar também nuances políticas e simbólicas, “a visibilidade chama a atenção não apenas para o ciclista individual, mas para a atividade de andar de bicicleta e, potencialmente, para ela como uma causa sociopolítica” (VIVANCO, 2013, p.111).

Vimos também que as negociações perpassam processos comunicativos tanto verbais quanto não-verbais, estando relacionadas também às “posições sociais” dos diferentes cidadãos em interação, das capacidades de leitura das diferentes situações e dos significados atribuídos às ações.

A presença de determinadas estruturas, como a pintura vermelha nos cruzamentos, contribui para a negociação e demarcação do espaço ao enfatizar a sinalização em torno da circulação de ciclistas, porém o “componente humano” e as diferentes competências desenvolvidas ao pedalar na cidade são responsáveis pelas interações mais amistosas ou hostis que perpassam essas negociações.

A seguir, abordaremos as negociações entre ciclistas e pedestres.

6.1.2 “*Aqui é ciclofaixa senhor!*”: negociando com pedestres

No caso dos pedestres, as situações mais frequentes de negociação e demarcação vivenciadas envolveram “ultrapassagens” nas estruturas cicloviárias, tanto nos passeios compartilhados (estruturas implantadas na calçada, com pedestres e ciclistas circulando no mesmo espaço), quanto nas ciclofaixas sobre as calçadas (estruturas preferenciais para bicicleta, localizadas no mesmo nível da calçada ao lado do passeio de pedestres).

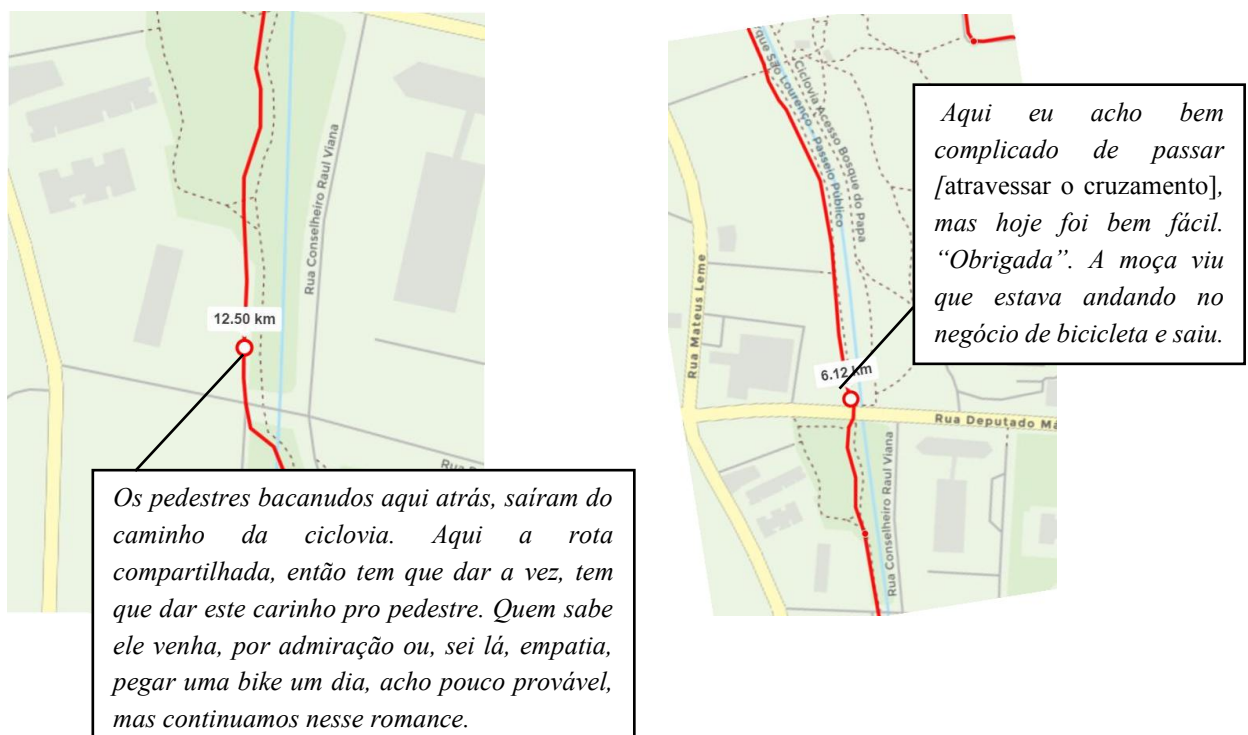
O registro da participante 7 revela seu sentimento de insatisfação com um pedestre que circula no espaço convencionado para o trânsito de bicicletas. Ao mesmo tempo, demonstra uma atitude cordial agradecendo quando ele abre espaço para sua passagem.

Registro percurso – participante 7



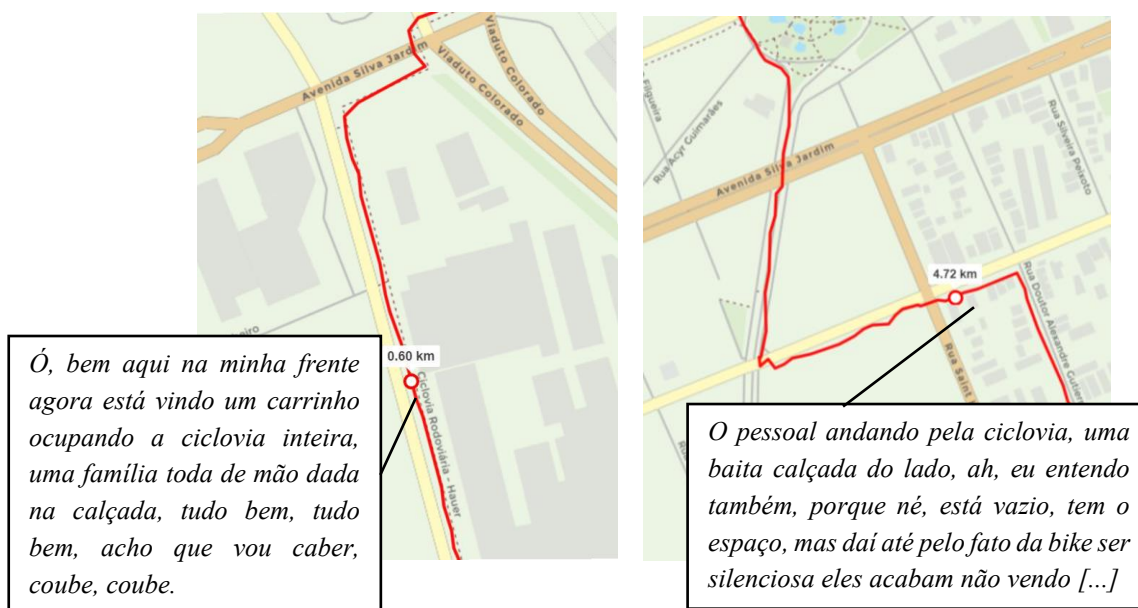
Os registros abaixo, ambos realizados em trechos muito próximos da mesma estrutura cicloviária (ciclovía São Lourenço – Passeio Público, próximo ao acesso do Bosque do Papa), mostram que a passagem foi negociada sem comunicação direta com o pedestre, a partir apenas da percepção e antecipação do próprio pedestre em relação à presença da bicicleta.

Registro percurso – participante 2 / Registro percurso – participante 1



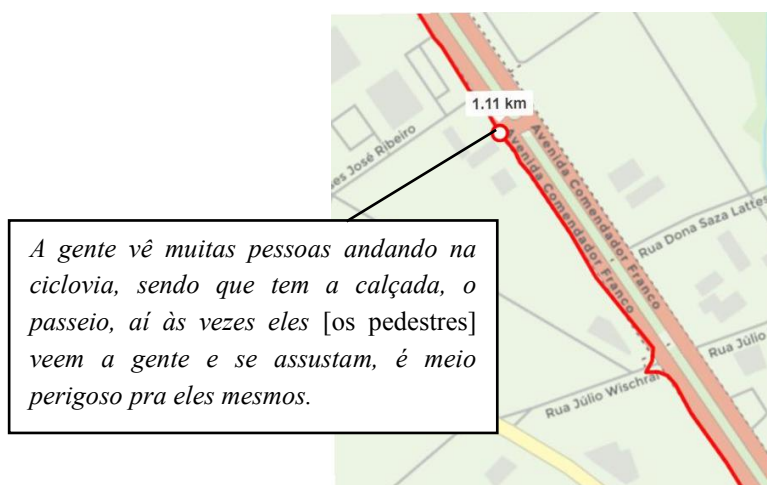
Algumas ações de negociação por parte dos ciclistas também são por vezes silenciosas, isto é, sem comunicação direta com pedestres, a partir apenas de ajustes nos movimentos com a bicicleta, como é possível observar no registro da participante 12, que também reflete sobre a presença de pedestres na ciclovia.

Registro percurso – participante 12



O participante 6, circulando por um local que possui estruturas separadas para ciclistas e pedestres, demonstra sua preocupação em relação à acidentes.

Registro percurso – participante 6



Como o ciclista circula em uma velocidade geralmente elevada quando comparada à do pedestre, há o risco iminente de acidentes caso o pedestre decida mudar de direção no espaço sem perceber que a bicicleta se aproxima, principalmente quando o pedestre está de costas para o ciclista, sem contato visual. Nessas situações, é necessário desacelerar do ritmo da pedalada, sinalizar a aproximação e efetuar o desvio, como forma de garantir não apenas que a ultrapassagem aconteça com segurança, como também evitar interromper a continuidade do movimento com a bicicleta.

Um certo receio perpassa este processo de negociação, pois a reação mais comum dos pedestres é de tomar um susto durante a abordagem, dependendo do modo como essa interação acontece.

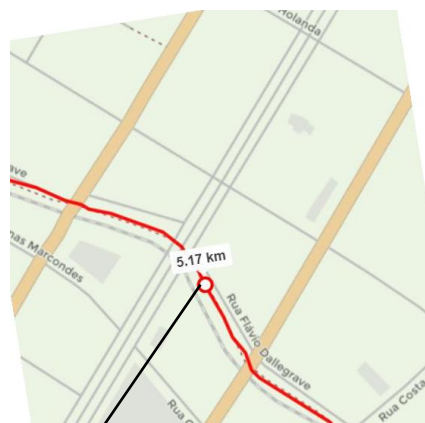
[...] às vezes a pessoa está muito avoada e está acontecendo isso, tipo, ela está no meio da ciclovia, mas ela não percebeu que ela está, ela está só andando. Você dá um assvio, você vai assustar a pessoa, então é muito difícil esta abordagem. Eu procuro sempre não assustar porque eu não ia gostar de ser assustada, mas eu posso chamar a atenção da pessoa tipo “oh, sai daí, dá licença, abre pra direita”. E às vezes é super perigoso, porque tem pessoas que realmente se assustam, daí a pessoa ou trava no meio do caminho, ou vai, tipo, pra um lado e pro outro, e daí você vai causar um acidente pior do que se você simplesmente tivesse tirado né. (Entrevista - Participante 7)

O participante 2 ressalta que a experiência prática lhe ensinou a respeitar mais o pedestre mesmo em estruturas onde a preferência seria da bicicleta. Na entrevista ele comenta esse caso, afirmando que a intenção era sinalizar a passagem, mas sua abordagem “frenética” que acabou gerando uma resposta do pedestre diferente da inicialmente desejada. Também chama a atenção para o fato de que pedestres às vezes caminham distraídos. Ao mesmo tempo, ele comenta se divertir com essas situações.

Registro percurso – participante 2



Quando na calçada, respeito total e absoluto para os pedestres e quando na ciclovia a mesma coisa, aprendi isso inclusive com um tombo. Estava todo apressadinho, querendo acelerar, daí o que aconteceu? Sinetei para o senhorzinho que estava caminhando, senhorzinho entendeu que eu ia passar por cima dele e pulou para o lado bem na hora que eu estava passando pelo lado e daí me empacotei bonito, marquinha no braço de lembrança.



[...] com todo o cuidado, você passa do lado do pedestre, o pedestre que muitas vezes está indo pro trabalho, voltando do almoço, num passo bem distraído de repente zum, passou B., eu só ouço “ui, que susto”, levanto mão, peço desculpas, foi mal e saio dando risadinha, porque é engraçado pra caramba, é outra coisa que me diverte na bicicleta, mas acho que eu tenho uns parafusos meio soltos, porque eu sou muito apaixonado pela bicicleta.

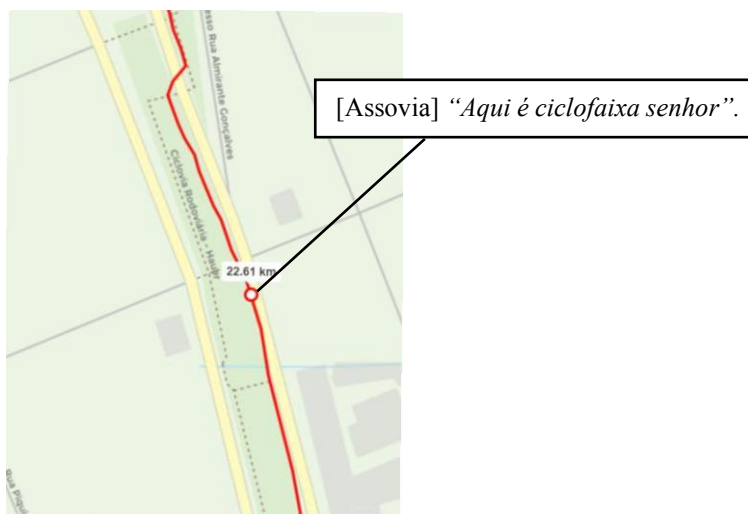
O uso da “sineta” ou a campainha da bicicleta, é uma forma utilizada por alguns ciclistas para se comunicar com pedestres e negociar a passagem. A participante 12 relata fazer uso da campainha em algumas situações, associando o som ressoado como o “trim trim” da bicicleta:

[...] quando eu estou na ciclovia e quando tem alguém andando na frente e tal eu costumo usar a buzinhinha de trim trim, nem sempre funciona porque as pessoas elas às vezes estão de fone de ouvido e eu também tenho a impressão que tem muita gente que ignora, [...] falta muito da galera pedestre entender que se eles estão caminhando pela ciclovia, talvez se eles ocupassem só um ladinho seria legal, ou então vai pela calçada, às vezes tem calçada do lado, então falta um pouco essa coisa de tipo entender os espaços ali, o que é arriscado até pra eles. Então, eu tento só ficar ali no trim trim e não interagir muito, eu tenho amigo que xinga mesmo, então, aí varia. (Entrevista – participante 12).

A participante 14, por exemplo, afirma que é raro tocar a campainha da bicicleta, pois além de considerá-la “insuportável”, não estaria posicionada de uma forma prática na sua bicicleta: “Cara, eu procuro desviar do jeito mais bizarro possível tipo eu não, eu falo, se não tem como desviar de jeito nenhum eu dou um grito, é isso, mas não uso buzina [...]” (Entrevista – participante 14).

Adentrando na estrutura cicloviária Rodoviária - Hauer, o participante 10 comenta o fato de as pessoas caminharem na ciclofaixa ao invés da calçada, o que em sua visão acaba atrapalhando quem está pedalando. Ele afirma que não precisou utilizar, mas que possui a campainha na bicicleta para alertar pedestres da sua presença quando necessário. Alguns metros após esta reflexão, ele interage com um senhor, indicando que aquele local é uma estrutura cicloviária. Mesmo possuindo campainha, o participante optou por assoviar e utilizar uma comunicação verbal para negociar a passagem e demarcar que aquele espaço seria preferencial para a bicicleta.

Registro percurso – participante 10

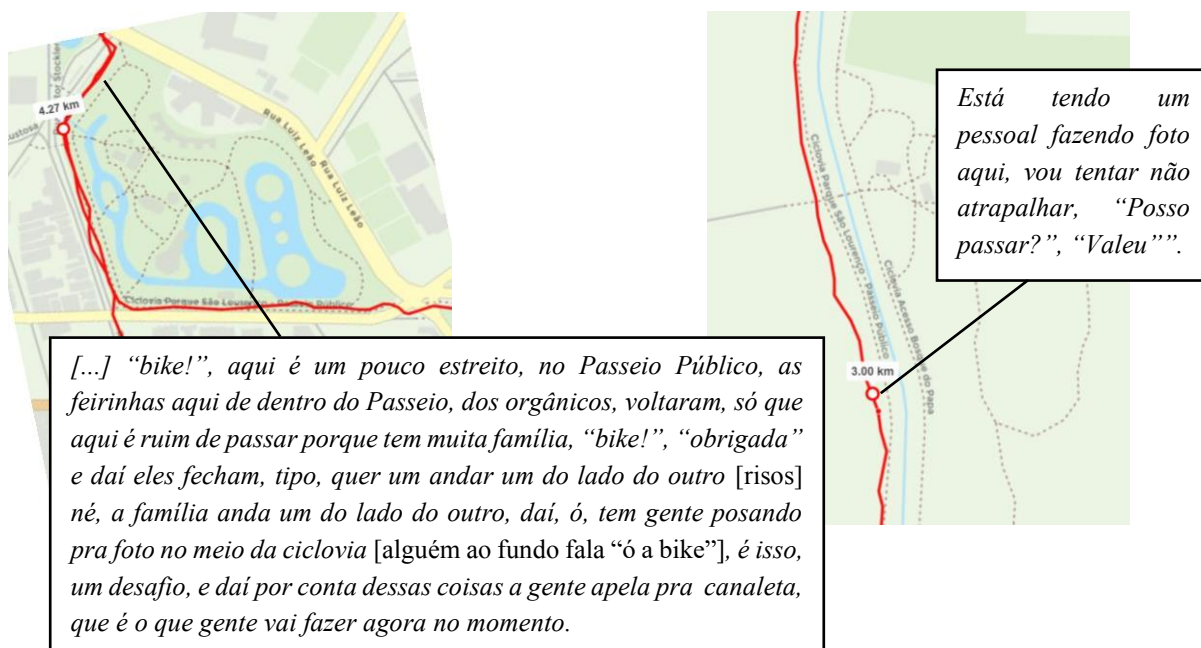


Isto se deve provavelmente ao fato de que esse “aviso” pautado no uso da campainha nem sempre é interpretado da mesma maneira pelos pedestres, por isso outras estratégias acabam sendo mobilizadas para negociar o espaço.

[...] embora as pessoas, tipo, achem que você está buzinando pra ela sair da frente, não é isso, às vezes você está buzinando pra dizer estou passando do lado, porque um movimento brusco dela, eu posso, a gente pode se esbarrar e aí a gente se acidentará. (Entrevista – participante 1).

Nesse sentido, alertas verbais são utilizados por vários ciclistas na negociação do espaço e essa comunicação é essencial principalmente nos locais com grande fluxo de pedestres. O Passeio Público de Curitiba, por exemplo, verificado abaixo no registro da participante 7, é um local com via compartilhada e a presença de pedestres, especialmente aos fins de semana, é bastante significativa, demandando constantes negociações.

Registro percurso – participante 7 / Registro percurso – participante 11



Refletindo que o trânsito diz muito sobre a cultura local, a participante 11 comenta que, mesmo sendo de Curitiba, prefere estabelecer uma comunicação verbal, reforçando a ideia de que talvez “a campanha não apresenta[e] nuance suficiente para transmitir polidez ao invés de urgência” (SCOTT, 2018, p. 121).

[...] e eu, apesar de ter nascido aqui, eu sei que eu tenho um pouco disso de ser faladora [risos] [...] eu falo no trânsito quando eu preciso que alguém me veja, quando eu preciso, sei lá, até quando eu mesma me assusto com alguma coisa eu “opa, que é isso” e falo. Então é isso, eu não uso a buzina, eu falo, mas também seria interessante talvez, às vezes, porque ela passa um sinal mais rápido também, mas eu não tenho mesmo. É que eu não, eu não sei se eu gosto da buzina, eu acho que eu não gosto da buzina, tipo, eu como pedestre e se alguém faz prrrrr prrrrr atrás de mim eu fico tipo, estranho, mas entendo também, mas eu acho que não gosto desta forma de me comunicar. (Entrevista – participante 11)

É possível notar que alguns participantes se mostraram mais “tolerantes” ou compreensivos no compartilhamento do espaço com pedestres, outros parecem se sentir mais incomodados com essa questão. O participante 9, por exemplo, aponta para os conflitos que emergem nessa negociação.

[...] o pedestre que fica em cima da ciclofaixa, e aí fica bravo ainda, daí você está vindo com a bicicleta e tem que andar na mesma mão dos carros e acaba indo atrás da pessoa, se você faz um barulho pra alertar o cara se joga em cima da bicicleta, se você não faz barulho eles não saem da frente. (Entrevista – participante 9)

Negociações entre pedestres e ciclistas considerando as faixas de pedestres, cruzamentos ou outros espaços também foram mencionadas, porém com menor frequência.

[...] nós somos um veículo, então a gente deveria respeitar, por exemplo, o sinaleiro, não acontece. Eu mesma nunca fico no sinaleiro se eu posso passar, mas se tem um pedestre atravessando [a faixa] a preferência é dele, apesar de muitas vezes o pedestre parar para a bicicleta que está, que não deveria estar furando o sinal, eu acho que a preferência é do pedestre [...] (Entrevista - Participante 7)

[...] pra pedestre em especial, tento fazer, tentar ser reconhecido como uma coisa amigável ali perto deles sabe, acho que é uma formação assim de, de uma informação, sei lá, uma propaganda, digamos, da bicicleta ali, de que o ciclista vai te respeitar. Quando eu estou na canaleta e tem ponto de ônibus que tem gente atravessando eu faço questão de frear, de um modo que a pessoa reconheça à distância que não vai ser uma ameaça pra ela, que não vou tacar em cima nem nada assim. Em algumas circunstâncias eu desvio, mas dando uma margem bem ampla pra que o, pra pessoa seguir o seu caminho ali sem ser perturbada, porque não quero ser ofensivo, sobretudo quando estou na calçada, na calçada daí eu tento ser mais devagarzinho e vou me acomodando assim na medida do possível sem tocar em cima ou sem ficar sinetando pra sair da frente [...]. (Entrevista – participante 2)

[...] eu não gosto de pensar que eu sou uma ameaça pro pedestre, não gosto de que eles pensem isso às vezes. Se eu tenho que passar, às vezes eu faço isso, confissões, passo por calçada pra dar uma desviada mais rápido, pra evitar uma subida, eu vou por aqui rapidinho, já vi gente assustada e eu “não, calma, não vou bater em você, eu só estou usando essa calçada rapidinho aqui”. (Entrevista – participante 11).

Cara... eu sempre tento, sei lá, fazer aquela máxima assim de, de respeitar o menor assim. Então uma parada que eu sempre tento me policiar assim é não ser meio um ciclista babaca assim sabe, [...] provavelmente eu já passei ou fiz coisa que os pedestres devem ter reprovado? Provável, mas eu fico tentando me policiar pra não ser assim, porque eu sempre, eu sempre vejo outros ciclistas fazendo, eu sempre falo “cara, esse tipo, isso não é legal” [...]. (Entrevista – participante 13)

Estes relatos apontam que parece haver também uma preocupação sobre a recepção dos pedestres em torno das ações empregadas pelos ciclistas. Há tentativas de “educar” pedestres para o compartilhamento do espaço ao mesmo tempo em que diligência em relação aos comportamentos adotados, para que a interação aconteça sem que a imagem da pessoa que se desloca de bicicleta seja atrelada à uma perspectiva de opressão ou rivalidade. Nesse sentido, Vivanco (2013) aponta para o fato de que significados implícitos são imputados às bicicletas e seus usuários, os quais derivam tanto das experiências individuais quanto de perspectivas culturais compartilhadas, as quais contribuem para os processos de construção de identidade em torno da prática.

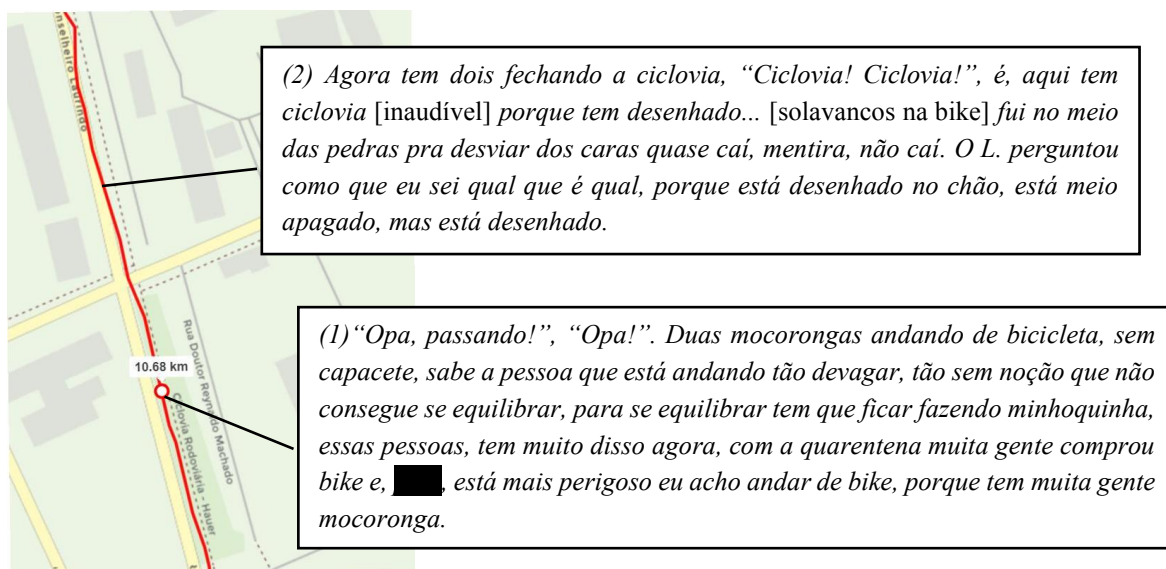
Observamos que as interações com pedestres se mostraram frequentes nas estruturas cicloviárias e que as negociações ocorreram com base tanto em atitudes provenientes dos ciclistas (pelo uso da campainha ou comunicações verbais), como pela própria percepção do pedestre em relação à aproximação da bicicleta no percurso. Deslocar-se de bicicleta na cidade, portanto, perpassa jogos de negociações concretas e simbólicas entre os diversos atores sociais e o meio.

6.1.3 “*Opa! Ciclista também não olha pra entrar*”: negociações entre pares

Discutiremos neste momento algumas negociações identificadas entre pares, isto é, entre ciclistas. Percebemos, entretanto, que elas aparecem com pouca frequência nos relatos quando comparadas às interações com os demais atores do trânsito, principalmente pedestres e motoristas.

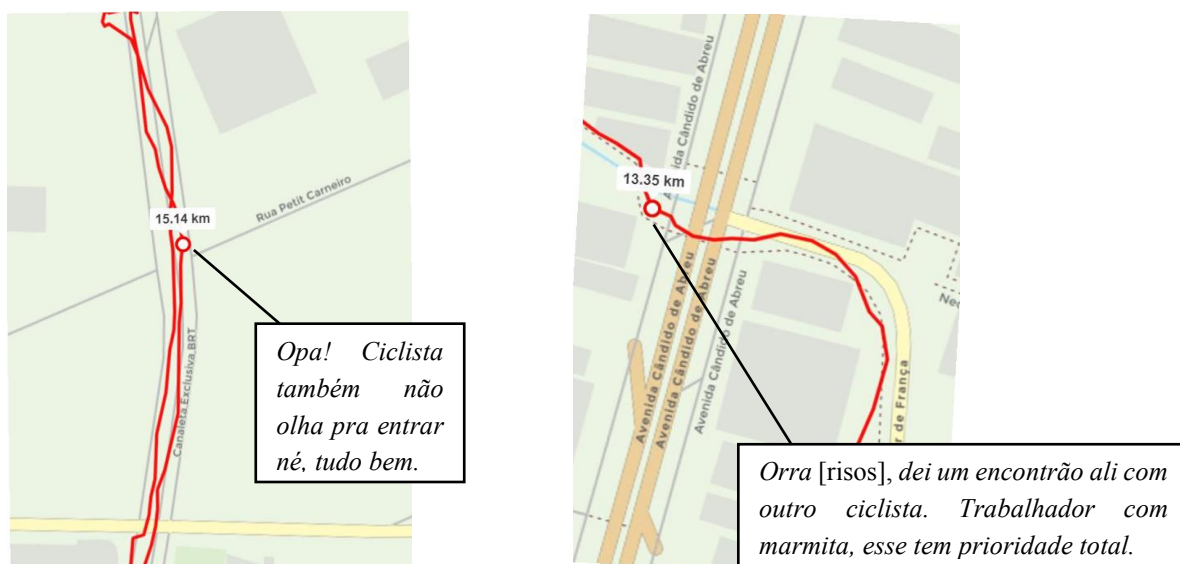
No seu percurso, a participante 7 sinaliza fazer a ultrapassagem de outras ciclistas que pedalavam na mesma via, porém num ritmo mais lento, demonstrando ser uma situação que a incomoda.

Registro percurso – participante 7



Na canaleta por onde pedalava⁸⁰, um ciclista parece ter atravessado a frente da participante 1 em um cruzamento. O participante 2 também registra um “encontrão” com outro ciclista na ciclovía, ambos sem resultar em acidentes.

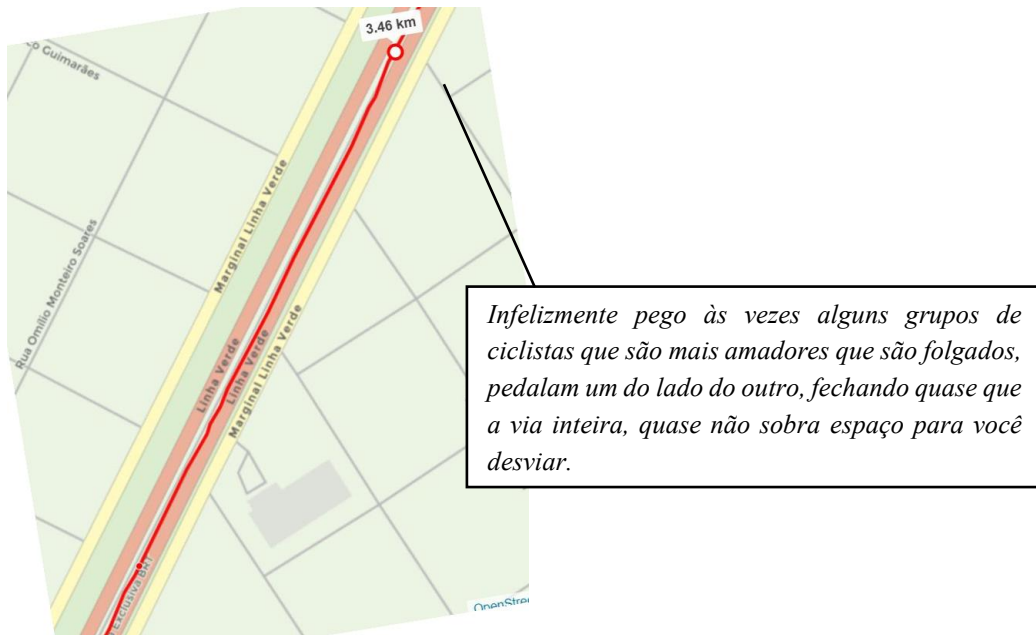
Registro percurso – participante 1 / Registro percurso – participante 2



⁸⁰ Retomando que as canaletas são espaços destinados à circulação exclusiva de ônibus (vide tópico 3).

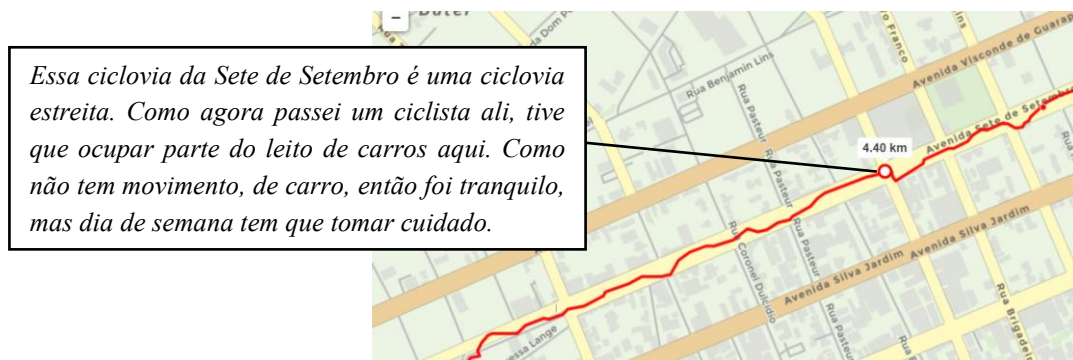
Na canaleta, o participante 10 mostrou-se incomodado com o fato de outros ciclistas estarem pedalando em um grupo maior e ocuparem muito espaço na via, dificultando a circulação.

Registro percurso – participante 10



O participante 4 relata uma negociação indireta do espaço com outro ciclista ao ultrapassá-los na ciclofaixa da Avenida Sete de Setembro, que é uma via estruturada com a canaleta exclusiva de ônibus no centro e duas ruas paralelas, uma em cada lado para ambos os sentidos, com trânsito acalmado e estrutura cicloviária (ciclofaixa). Como se trata de um local estreito, ele precisou sair da ciclofaixa e “invadir” a pista dos veículos para realizar a ultrapassagem do ciclista, manobra mais ou menos arriscada dependendo do número de veículos em circulação.

Registro percurso – participante 4



Na entrevista, este mesmo participante relatou uma situação em que a negociação do espaço entre ele, outro ciclista e um pedestre acabou resultando em queda.

[...] vinha vindo um senhor pela ciclovia de bicicleta, devagarinho assim e tal, e eu fui passar por ele, eu tenho campainha, um equipamento de segurança que eu tenho é campainha, [...]. Aí Daniella, esse senhor pedalando e ele, vinha vindo um pedestre, mas o pedestre, a pessoa vinha também pela ciclovia, mas vinha meio longinho assim, não estava tão em cima, mas esse senhor resolveu tirar, o pedestre já, cara vinha vindo lá e ele tentou, e ele tirou em cima de mim, aí nós dois caímos, eu fui pro meio fio, uma parte assim caindo no asfalto, estava tranquilo, não vinha vindo carro, e ele caiu meio que em cima de mim também, ninguém se machucou, nem eu nem ele. Aí ele ficou todo, eu disse “pô, o senhor não pode fazer isso, pô o senhor mudou de repente”, “o senhor me desculpe e tal, o senhor machucou-se?” aí eu disse “não, não machuquei e o senhor?” “não também”, “então tá bom”, “é que eu fui desviar do pedestre”, “eu percebi que o senhor tirou mesmo, mas vinha vindo longe” (Entrevista – participante 4).

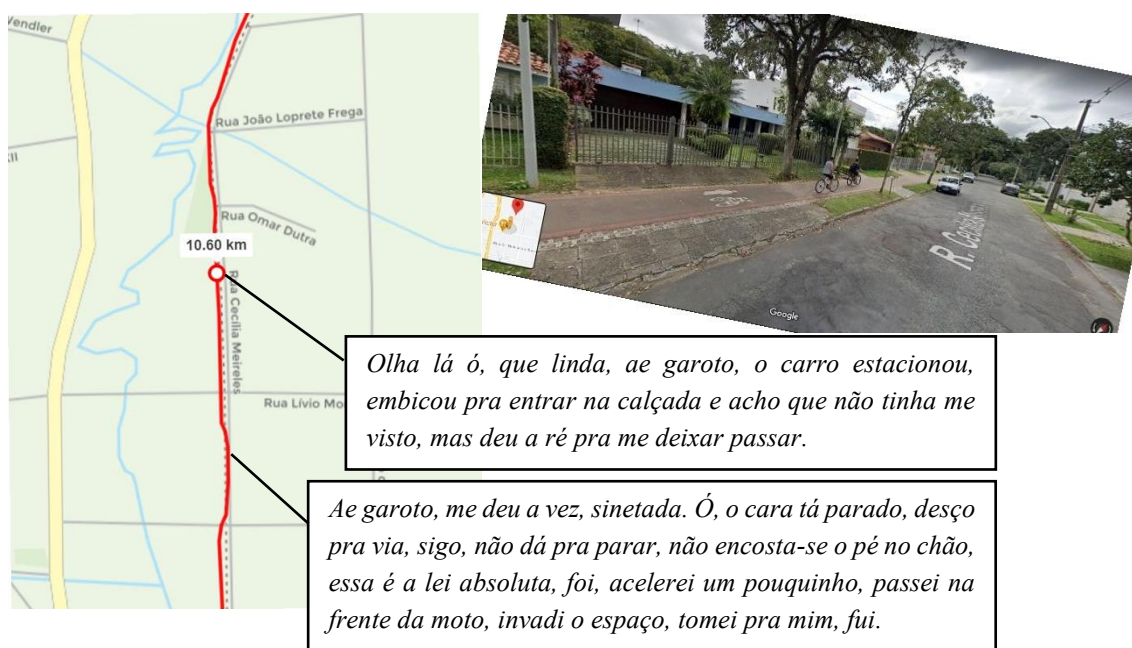
Identificamos que as negociações entre ciclistas existem, porém foram menos registradas. As que emergiram seguem uma lógica similar às negociações com pedestres, com necessidade de sinalizar intenções e mudanças de direção, realizar ultrapassagens quando a pessoa que está à frente circula em velocidade mais baixa e, por vezes, disputar o espaço de circulação.

6.1.4 “[...] tem que tomar muito cuidado, o pessoal costuma não respeitar”: outras negociações

Negociações principalmente com motoristas e motoqueiros foram observadas quando do compartilhamento da rua sem estrutura cicloviária, da localização da estrutura cicloviária no mesmo leito dos veículos ou quando implantadas em locais que possuem entradas e saídas de veículos.

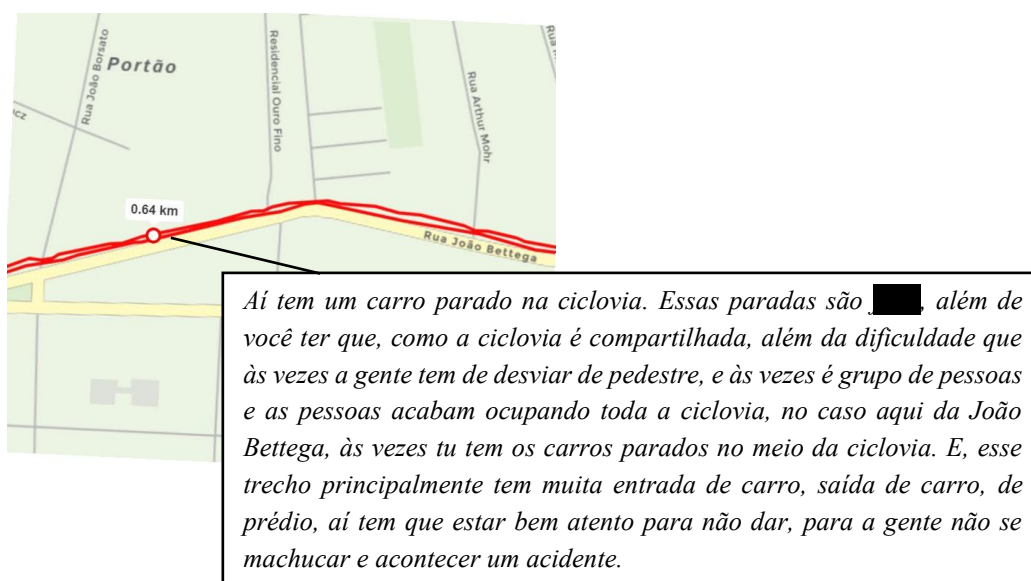
Na situação vivenciada pelo participante 2, que pedala em um passeio compartilhado, a motorista em questão, ao notar sua presença na estrutura cicloviária, cede a passagem. Ao mesmo tempo, mais à frente, um carro parado faz com que o participante, a fim de manter o embalo, desvie para a rua, retornando posteriormente para o passeio, manobra facilitada por se tratar de uma rua que geralmente possui fluxo mais leve de veículos.

Registro percurso – participante 2



A participante 1 também registra um certo aborrecimento e necessidade de atenção redobrada com a presença de carros parados na estrutura cicloviária, pois demandam a realização de desvios em direção às ruas adjacentes.

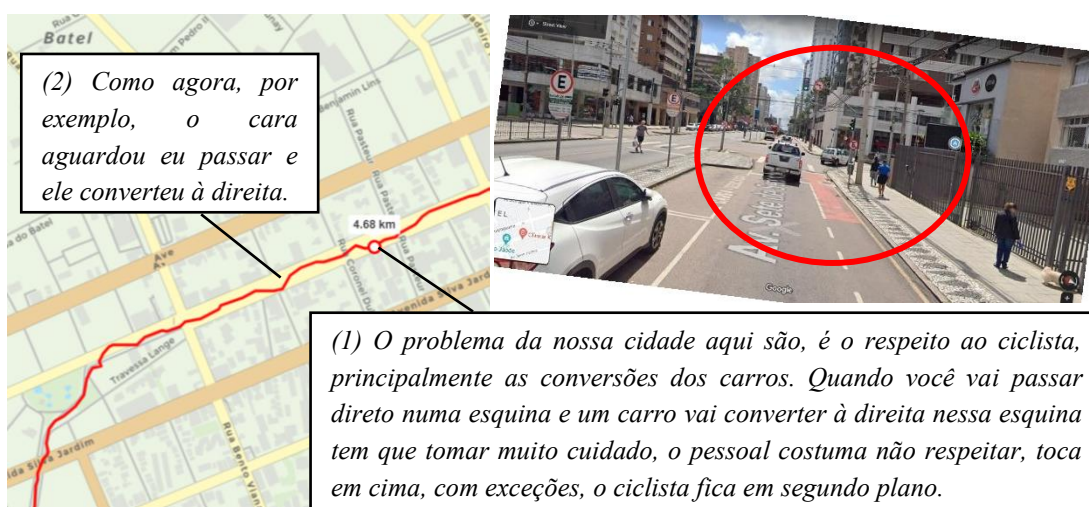
Registro percurso – participante 1



O participante 4 pedala em uma estrutura cicloviária implantada na mesma via dos veículos, a ciclofaixa da Avenida Sete de Setembro, que possui uma demarcação do

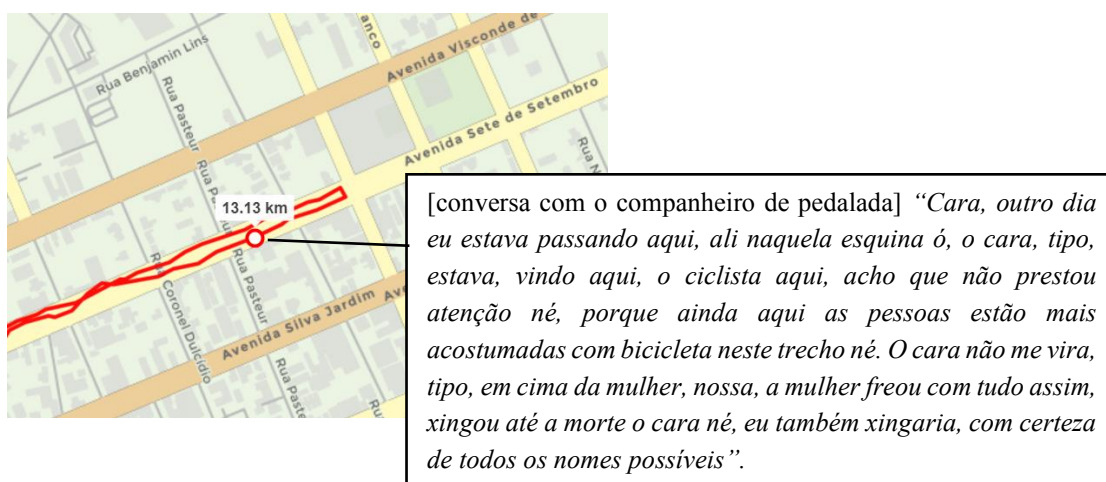
espaço preferencial para bicicletas no bordo direito da pista dos veículos, sinalizado por uma linha pontilhada branca, com preenchimentos em vermelho apenas nos cruzamentos, nas proximidades dos semáforos e nas “bicicaias”. Ele relata que as conversões costumam ser locais onde não há respeito por parte de motoristas, sugerindo que os veículos ao “tocarem em cima” acabam pressionando quem está seguindo em frente de bicicleta. Entretanto, alguns metros após esta reflexão ele registra uma negociação amistosa, em que o motorista realiza a conversão somente após sua passagem.

Registro percurso – participante 4



Ao aproximar-se de uma determinada esquina também na Avenida Sete de Setembro, a participante 1 comenta com o companheiro de pedalada uma situação conflituosa que presenciou entre motorista e ciclista durante uma conversão:

Registro percurso – participante 1



Além das conversões e situações carros que param temporariamente na ciclofaixa (como *Ubers* no embarque e desembarque de passageiros) ou motos que utilizam o local para ultrapassar veículos, em alguns trechos dessa Avenida os espaços de circulação também “mesclam-se”, pois a pista precisa ser estreitada principalmente quando existem estações tubo⁸¹ na canaleta de ônibus. Nesses casos, veículos e bicicletas circulam ambos no mesmo espaço, como registrado abaixo, o que aumenta a necessidade de negociação.

Registro percurso – participante 4

[...] quando chega aqui na Praça Eufrásio Correa, a ciclovia ela se confunde com a pista de rolamento dos carros, praticamente aqui não tem exclusividade pro ciclista, porque eu estou no leito aqui, então são todo este trajeto aqui em frente à Praça Eufrásio Correa, que não chega a dar 100 metros, não tem ciclovia, porque ali eu estou competindo com os carros.



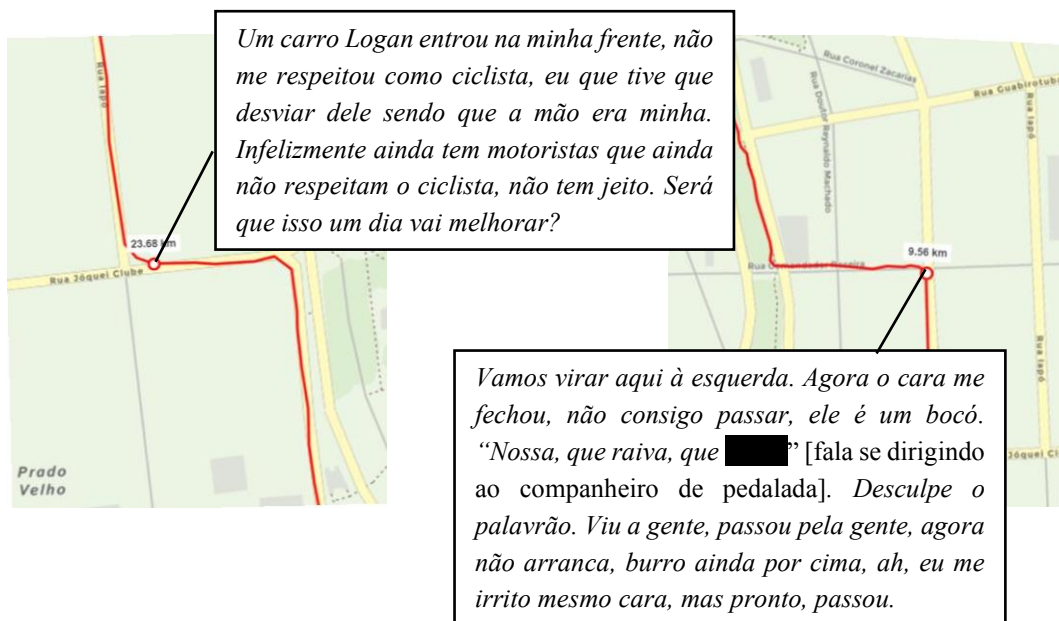
Uma tática utilizada por alguns ciclistas para demandar prioridade nas conversões, é acelerar a velocidade da pedalada quando na iminência de ocorrer uma “fechada”:

[...] quando é questão com carro eu tento me impor meio que no, assim, tipo, sei lá, eu estou aqui andando e o carro vai querer virar, daí ele, tipo, vai querer, tipo, avançar pra ele virar na minha frente assim, daí se eu vejo isso eu começo a pedalar mais forte, vou acompanhando pro cara não fazer isso, cara, pra ele me esperar passar. Então na medida assim, tipo, eu tento ser um pouco, tipo, não ser, não ser chato por ser chato assim, mas tipo de cobrar, cara, tipo, você tem que respeitar como se eu fosse uma moto, como se eu fosse um outro carro, então eu vejo tipo o carro com um pouco antagonismo porque na maioria os motoristas são muito folgados, mas eu também sempre dou um joinha pra quem, quando alguém para, dá a vez assim, sempre tento fazer um “opa”, pra dar um incentivo pras pessoas. (Entrevista – participante 13).

As conversões também aparecem como pontos de potenciais conflitos na negociação do espaço entre ciclistas e motoristas quando o espaço da rua é compartilhado.

Registro percurso – participante 7 / Registro percurso – participante 10

⁸¹ Estrutura metálicas no formato de tubo e revestidas por vidros. São pontos de parada de ônibus distribuídos ao longo não apenas das canaletas como também em outros locais da cidade, atendendo as linhas expressas e diretas.



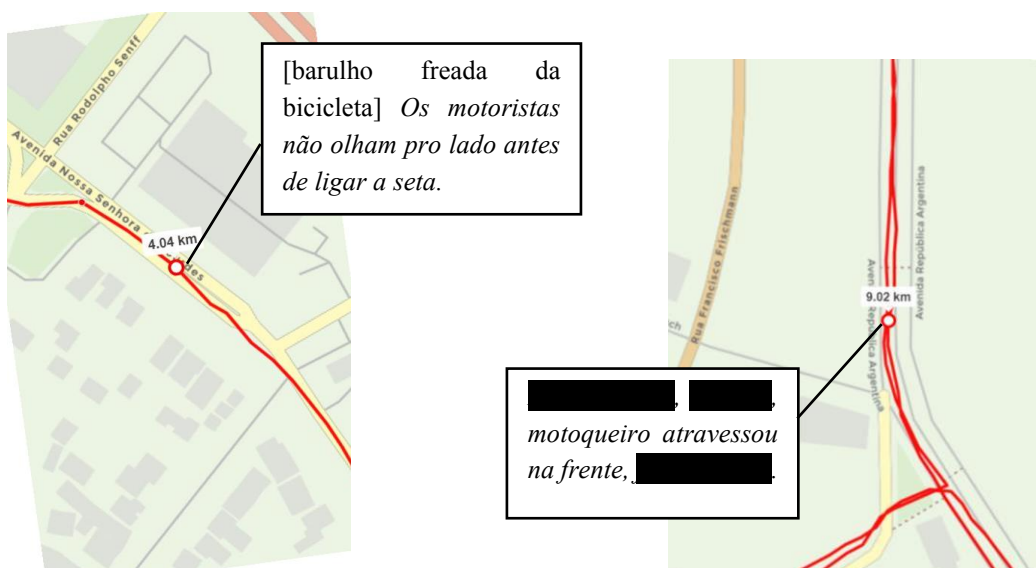
Percebendo que o veículo tem a intenção de fazer a conversão, a participante 1 ajusta seus movimentos e acelera a pedalada para liberar o espaço.

Registro percurso – participante 1

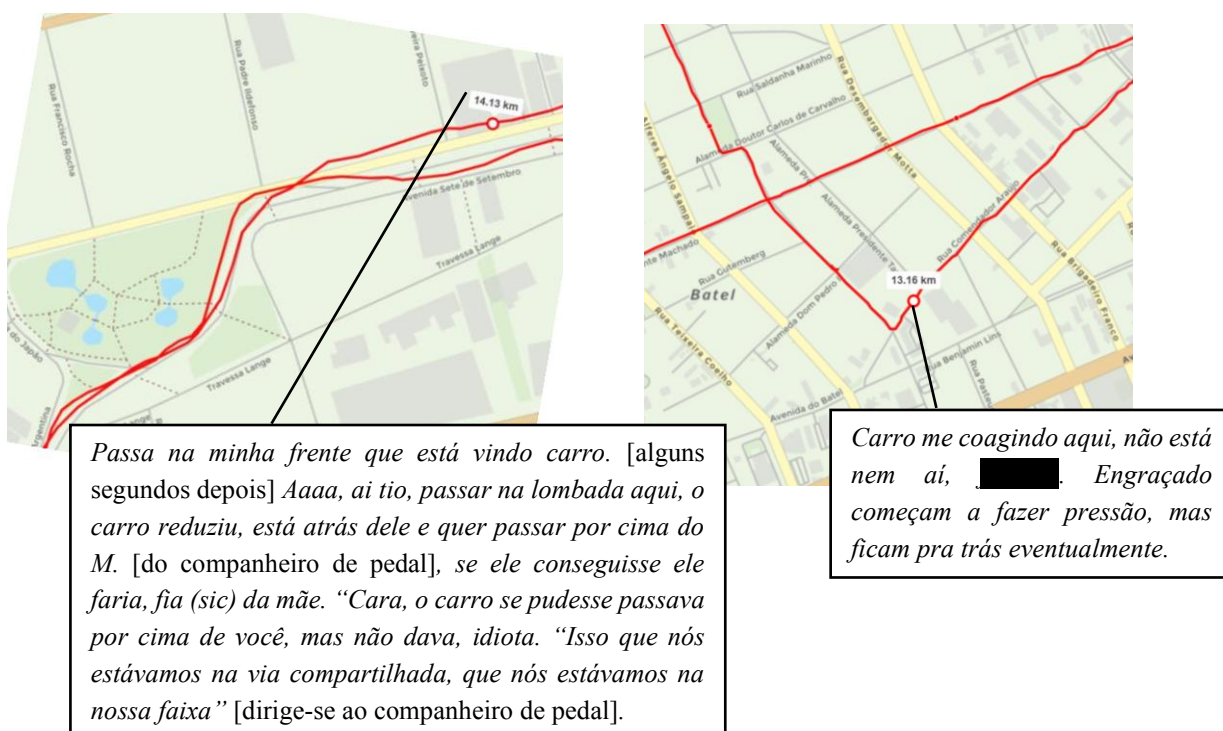


No espaço da rua é também comum ocorrerem situações repentinas, como atravessamentos de sobressalto que demandam freadas por parte dos ciclistas, em função da velocidade com que ambos, ciclistas e motoristas, se deslocam. Também situações de coação ou “pressões” acontecem no processo de negociação do espaço.

Registro percurso – participante 6 / Registro percurso – participante 1



Registro percurso – participante 1 / Registro percurso – participante 15



Por vezes, na iminência de ultrapassar rapidamente a bicicleta, motoristas acabam “tirando finas” (quando o veículo passa muito próximo à bicicleta, não respeitando o distanciamento de 1,5 m previsto no artigo 201 do CTB) ou exercendo pressões. No

entanto, devido à presença de semáforos, trânsito intenso ou congestionamentos, é muito comum que o ciclista que foi ultrapassado passe ao lado do mesmo motorista alguns metros à frente. Para demarcar o espaço de circulação nas ruas, fazendo com que condutores de veículos mantenham uma distância segura da bicicleta, uma tática é não circular muito próximo ao meio-fio, mas no centro da faixa de veículos.

Ó, outra tática aqui nas ruas, ao invés de você andar mais próximo ao meio fio ou dos carros estacionados, eu exijo espaço, eu vou mais pro meio, de modo que o carro não consiga ultrapassar sem invadir a outra pista, que daí o cara já pensa duas vezes antes ou vai mais devagar. Se você dá espaço pro cara passar sem invadir a outra pista o que acontece é que o maluco vai lá e, e tira, sei lá, opa, não abriu, ae [digitando no interfone], tira dois palmos de distância do teu guidão, uma resvalada no guidão você já se empacota inteiro (Percurso – participante 2)⁸².

Trafegar muito próximo ao meio fio aumenta os riscos de acidentes, pois o pavimento nos bordos da pista muitas vezes é irregular, provocando quedas ou estimulando mudanças inesperadas na trajetória do ciclista que podem invadir a frente dos veículos. Além disso, outros argumentos são utilizados a favor da conduta de trafegar com a bicicleta ocupando o centro da pista:

Por que tem ciclista que fica no meio da rua?

Ao ocupar um espaço maior da faixa, o motorista tende a aguardar um momento em que possa ultrapassar com segurança.

Trafegar de bicicleta junto ao meio-fio estimula os motoristas a utilizarem a mesma faixa, deixando de guardar a distância lateral mínima. Isso porque passa-se a sensação de que a faixa está livre e pode ser utilizada. É uma decisão inconsciente do motorista, que faz parte do ato de dirigir: se há espaço, então dá para passar. Por isso, ciclistas experientes ocupam a faixa, como recomendado pela Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET). Ocupar a faixa com a bicicleta é, portanto, uma maneira de fazer com que o motorista mude de faixa para ultrapassar. Ao mesmo tempo, esse posicionamento garante ao ciclista um espaço de fuga para a direita caso seja colocado em risco por um motorista que force a passagem.

Pode parecer antipático, mas é uma maneira eficiente do ciclista garantir sua segurança. E como o motorista já teria mesmo que avançar para a faixa ao lado no momento da ultrapassagem, para conseguir manter a distância lateral adequada e prevista em Lei, não há na realidade nenhum impacto adicional na ultrapassagem segura. (CRUZ, 2011, n/p).

Verificamos, portanto, que as conversões são situações que podem suscitar negociações entre ciclistas e motoristas e que estas negociações (ou às vezes “não negociações”) estão baseadas na leitura da situação e nos ajustes das ações individuais

⁸² O mapa não foi inserido por identificar o local de residência do participante.

durante o movimento, tendo em vista as diferentes posições que os sujeitos ocupam com seus corpos e meios de locomoção no trânsito. Embora com algumas situações de cordialidade, as relações estabelecidas nestas situações, principalmente com motoristas, tendem a ser menos amistosas.

No próximo item, vamos discutir a segunda maneira de fazer com a bicicleta na cidade emergente dos registros, as desobediências ciclísticas.

6.2 TRANSGRESSÕES CICLÍSTICAS

Analisando os percursos, identificamos três maneiras de fazer “transgressoras”: avançar semáforos vermelhos, pedalar nas calçadas e pedalar nas canaletas exclusivas de ônibus. Essas “desobediências ciclísticas”, ainda que não sejam praticadas de modo unânime, parecem ter um lugar comum entre ciclistas, embora pedalar nas canaletas, por exemplo, possa ser um comportamento mais atrelado a uma cultura específica do lugar.

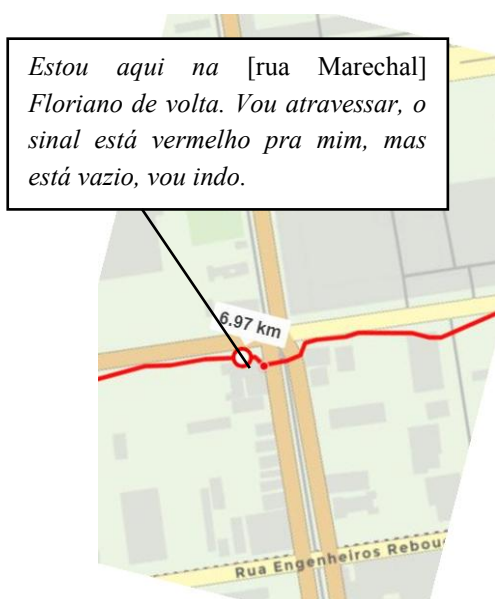
É pertinente salientar que a ideia de transgressão aqui evocada tem como base a lógica historicamente consolidada de subserviência e aceitação da hegemonia do uso dos transportes motorizados em grande parte dos deslocamentos urbanos, especialmente no contexto curitibano. Como veremos, algumas ações consideradas “transgressoras” ocorrem em função dos deslocamentos por bicicleta possuírem uma agência específica que é desconsiderada no planejamento urbano. Por isso, mobilidades contestadoras e desobedientes acontecem no contexto de uma ordem estabelecida que, à sua vez, é flexível o suficiente para permitir tais ocorrências (CERTEAU, 2014).

Entendemos que algumas ações de ciclistas, mesmo inseridas nessa ordem estabelecida, encontram brechas, alteram e subvertem códigos, gerando reapropriações do espaço a partir de modos de proceder astuciosos, compondo “redes de antidisciplina” (CERTEAU, 2014). Com base nestes conceitos, vamos discutir as principais “desobediências ciclísticas” encontradas.

6.2.1 Avançando semáforos

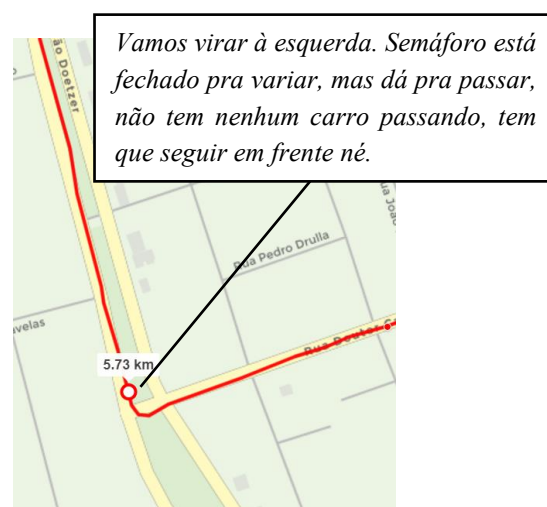
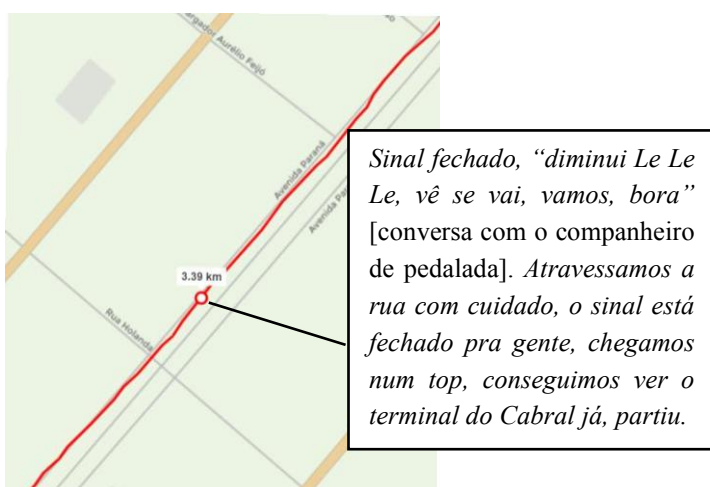
A bicicleta na condição de veículo, como propõe o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), está submetida a determinadas regras de circulação, entre elas respeitar as sinalizações dos semáforos. Entretanto, um comportamento comum entre ciclistas é “furar o sinal”, isto é, avançar semáforos quando estão no vermelho para veículos ou aproveitar os sinais verdes para pedestres, como observamos abaixo.

Registro percurso – participante 12 / Registro percurso – participante 2



Outros participantes também registraram este comportamento, demonstrando primeiramente observar a sinalização, isto é, se o semáforo está fechado ou aberto (para veículos ou pedestres, de acordo com o espaço por onde estão circulando), verificar o fluxo de veículos no cruzamento em questão e então realizar a travessia. Poucos segundos separam a análise da situação e a tomada de ação.

Registro percurso – participante 5 / Registro percurso – participante 6

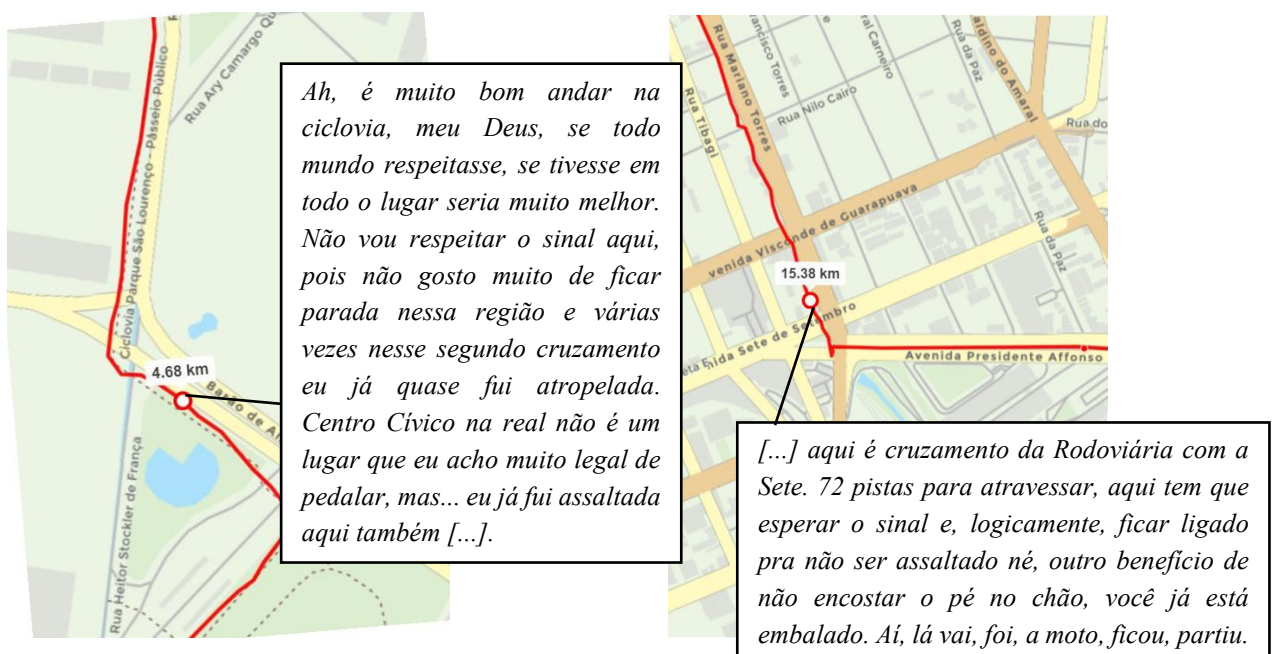


O participante 17, por exemplo, comenta que não costuma esperar o sinal para abrir para dar continuidade no seu caminho, falando também em antecipação, atenção, prudência e experiência como elementos importantes para a execução da ação:

Eu estou sempre me antecipando, assim, como eu tenho uma experiência grande eu não costumo parar no sinal para esperar ele abrir pra cruzar, então eu já venho prestando atenção no trânsito, deu o tempo eu vou cruzar e seguir meu caminho, entendeu, mas isso aí em função da experiência que eu tenho. Não fazendo nenhuma loucura, nem cortando a frente de nenhum carro, não fechando ninguém, entendeu, não causando assim tipo nenhum tipo de, de risco, ou que possa, é, causar qualquer prejuízo aí pra, tanto pra algum pedestre quanto pra algum motorista ou algum veículo (Entrevista – participante 17).

Percebemos que antes da ação há uma ponderação em relação à situação do entorno, um estudo do contexto e um “cálculo” em relação à viabilidade e potenciais riscos associados. Aspectos como a velocidade de deslocamento pessoal e dos demais modais, a percepção da distância em relação ao semáforo e sua temporização, a aproximação ou não de pedestres e veículos, são avaliações que geralmente precedem a decisão por avançar o sinal vermelho e realizar a travessia desejada.

Registro percurso – participante 14 / Registro percurso – participante 2



Observamos nos relatos acima que esta é uma conduta não cabível em todos os cruzamentos onde existem semáforos, principalmente em grandes vias, com tráfego

intenso e alta velocidade. Em alguns casos, não ficar parado no sinal é também uma questão de segurança com relação à assaltos.

Além disso, ultrapassar sinais seria uma maneira de aproveitar o relevo urbano, uma maneira manter o ritmo em subidas ou não perder completamente o embalo em descidas, garantindo a consistência, o “momentum” da pedalada, isto é, manter a cadência já estabelecida e com isso economizar tempo e energia corporal ao evitar interrupções, as quais demandariam um novo dispêndio de força para impulsionar a bicicleta e colocá-la novamente em movimento.

Registro percurso – participante 4 / Registro percurso – participante 10



Tem um semáforo aqui da Silva Jardim que, vermelho, tem que parar aqui. Sinal vermelho, mas não está vindo carro, então esse ciclista aqui está furando o sinal. Vamos lá, aproveitar a descida.



O Semáforo agora fechou, quando o semáforo fecha eu não gosto de ficar parado, eu geralmente estou em terminal, fico dando meia lua no terminal a fim de não ficar parado, mas hoje apesar do sinal ter fechado tem pouco carro, deu pra atravessar. Agora vem o restinho da subidinha, depois do Burger King, tem uma subidinha que engana, ela é curtinha, não parece, mas é bem íngreme.

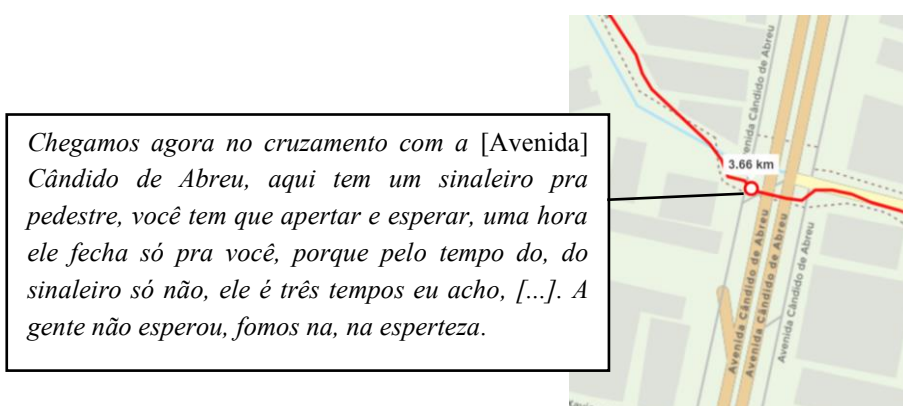
Registro percurso – participante 2

Ó, então agora subidinha, olho pro lado, vejo o horizonte, vejo até onde eu consigo alcançar com o olhar, daí já chego no cruzamento, acelero, estoura a [redacted] da catraca, e vamos. Aproveita o relevo, aproveito o relevo para dar um embalo, isso daí que é mais cruel do sinal vermelho, do cruzamento que não é preferencial, você vai ter que parar e depois que parar você vai ter que fazer uma boa força para voltar a pedalar, isso não me agrada, o que me agrada é manter o embalo.



No registro da participante 7, o fato de avançar o sinal pode estar associado ao tempo prolongado de espera até o sinal de pedestres ficar verde e possibilitar a passagem, pois a Avenida em questão é ampla e possui várias pistas de rolamento para veículos, entretanto, ao opção foi por não esperar.

Registro percurso – participante 7



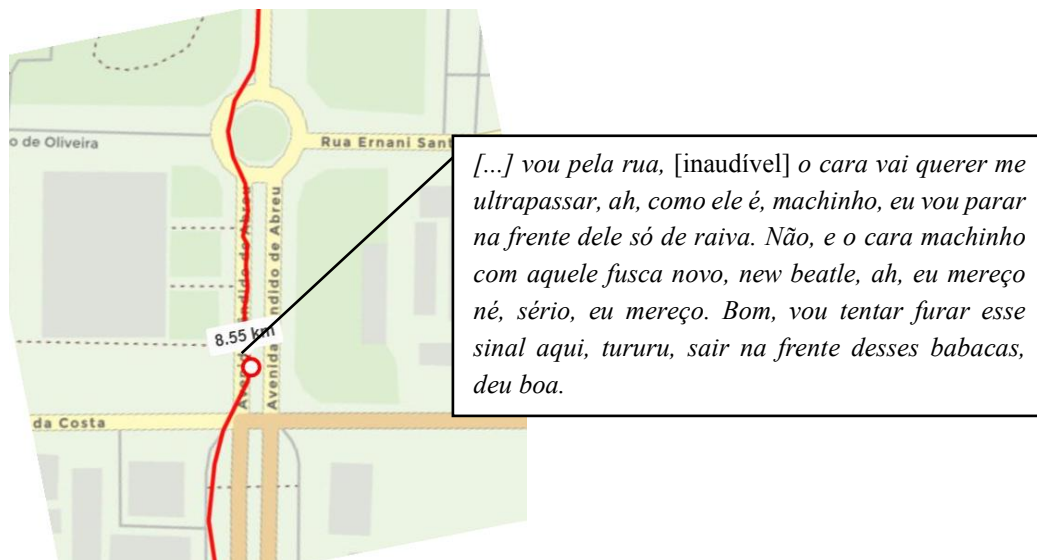
Além de manter cadência, ganhar tempo e aproveitar o relevo urbano, atravessar sinais vermelhos pode significar um subterfúgio para compensar a diferença de velocidade e ritmo de deslocamento entre bicicletas e veículos. Ao antecipar o fluxo de veículos que virá subseqüentemente, é possível conquistar algumas pedaladas livres da pressão que os automóveis acabam exercendo quando é necessário compartilhar as vias, especialmente aquelas com grande fluxo de veículos, as quais tendem a possuir uma velocidade elevada e, dependendo da estrutura, podem ainda ser estreitas, não sobrando muito espaço de manobra, tanto para as bicicletas circularem quanto para os veículos desviarem.

O participante 13 comenta que a vantagem de cruzar os sinais antes da abertura é poder sair no contrafluxo dos veículos. A participante 14 também ressalta esta perspectiva, avançando o sinal para ganhar distâncias dos veículos, mas em sua fala fica evidente que esta atitude é também uma forma sub-reptícia de disputa física e simbólica envolvendo a circulação naquele espaço.

Eu vou falar, tipo, não vou ser hipócrita e falar... Cara, eu furo o sinal, porque eu acho às vezes que é mais seguro você furar o sinal e sair no contrafluxo do que você arrancar junto com um monte de carro, andar uma quadra e parar com todo mundo. Então você fura um sinal, você fica sempre à uma margem desse

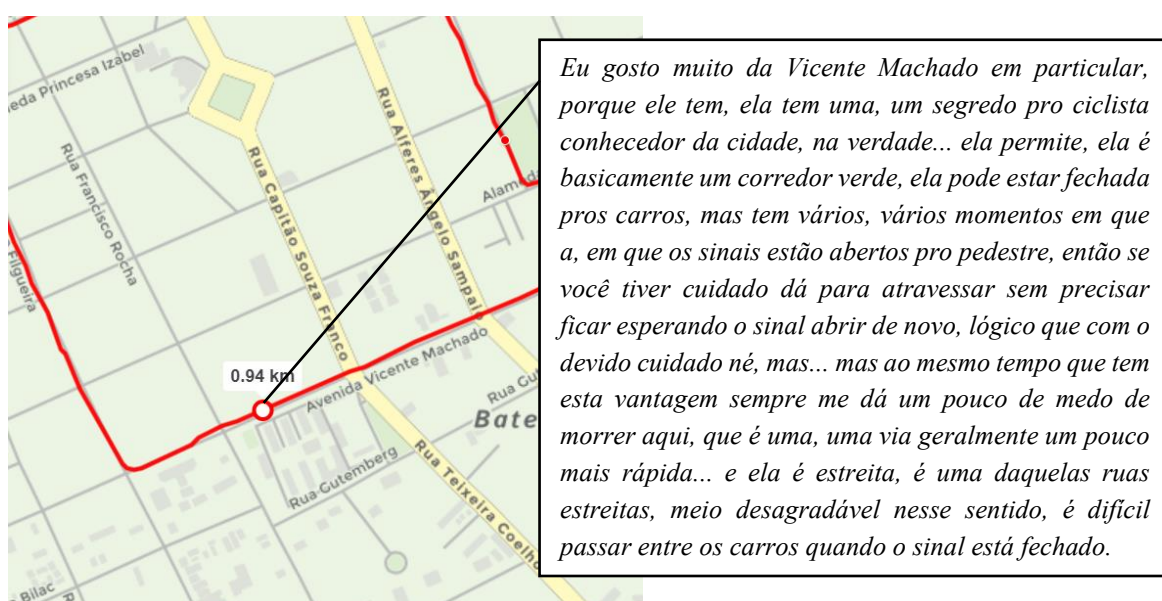
bloco de carro, então eu tento, tento assim, quando possível assim, sempre desacelero, olho, furo, mas se tem, tipo, pedestre passando, eu sempre tento parar [...] (Entrevista – participante 13).

Registro percurso – participante 14



O participante 15 explica como aproveita o *timing* proporcionado pelos sinais vermelhos para motoristas, mas abertos para pedestres, ao mesmo tempo em que expressa receio em pedalar naquele local.

Registro percurso – participante 15



Complementarmente a essa questão do contrafluxo, podemos destacar que a velocidade de “arranque” da bicicleta não é compatível à dos motoristas, pois a propulsão humana é mais lenta e a propulsão motorizada mais potente e ágil. Por isso, quando um semáforo abre, o tempo despendido para bicicleta iniciar o movimento é maior quando comparado ao dos veículos⁸³. Assim, circulando com maior capacidade de aceleração, muitos motoristas têm dificuldades em compartilhar o espaço em função do ritmo mais lento do ciclista, o qual ainda é bastante variável em função das capacidades corporais de quem está pedalando. Esta situação, somada muitas vezes à falta de espaço, trânsito intenso ou impaciência, acaba gerando situações em que ciclistas são pressionados para o lado da calçada, recebendo as famosas “finas” ou as “fechadas” (quando o veículo atravessa bruscamente a frente a bicicleta).

Levando em consideração as leis e normativas estabelecidas para o trânsito, avançar os sinais vermelhos é uma conduta irregular e que pode ser considerada arriscada, pois não seria um comportamento compatível com a condição de veículo imputada à bicicleta, especialmente quando compartilha a via com veículos. No entanto, vimos que em alguns casos tal postura está paradoxalmente associada à uma forma de proteção e segurança, tanto pública quanto no trânsito. Por outro lado, avançar os sinais seriam também táticas astutas de subversão ao código estabelecido com o intuito de não interromper o movimento com a bicicleta, pois “se a alegria de pedalar é encontrada em realmente pedalar, então parar e começar, desmontar e remontar são ações profundamente desanimadoras” (COX, 2019, p.102).

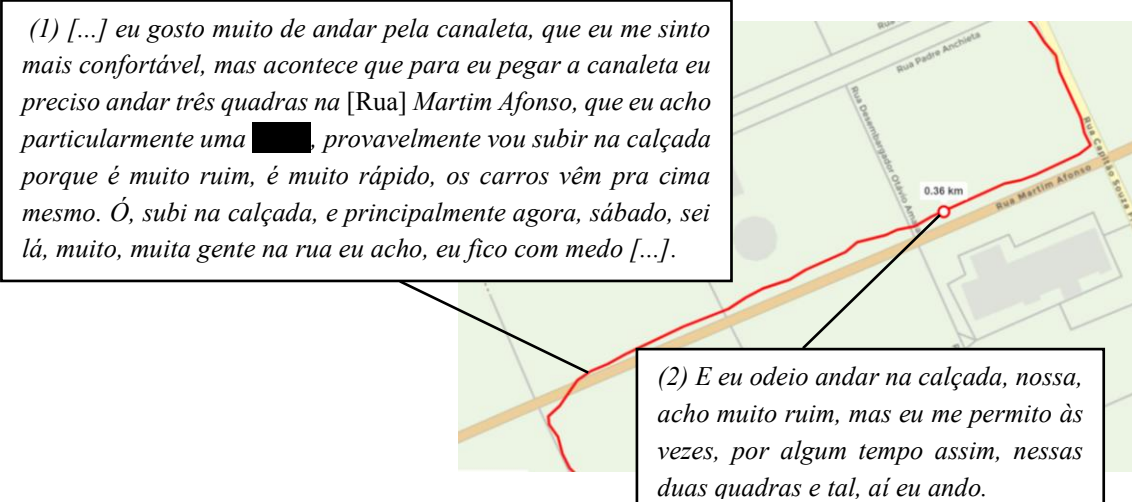
O sistema de mobilidade da cidade (espaço, objetos, regras e comportamentos) prioriza as formas predominantemente motorizadas de transitar e ainda apresenta muitas lacunas em suprir as demandas de outras formas de mobilidade. A bicicleta, por exemplo, suscita estruturas e lógicas internas de ação que em muitos quesitos são diferentes dos modos motorizados. Por isso, o sujeito cotidiano que se desloca de bicicleta na cidade acaba dando “golpes” para se destacar dos enquadramentos que pouco o envolvem, porém dos quais não pode escapar (CERTEAU, 2014). Desse modo, tem-se “*Formas empregadas* num sistema e os *modos de usar* esse sistema, isto é, dois ‘mundos diferentes’, pois ‘as mesmas coisas’ são aí consideradas segundo formalidades contrárias” (CERTEAU, 2014, p.164).

⁸³ Em Copenhague, por exemplo, existem semáforos especiais que abrem aproximadamente seis segundos antes para ciclistas e só depois para veículos motorizados, além das “ondas verdes” em que semáforos são sincronizados para evitar interrupções frequentes que prejudicam o ritmo da pedalada (GEHL, 2015).

Observamos no registro acima que a escolha deliberada, a velocidade dos carros e falta de espaço na via adjacente e o fato de haver pouca movimentação de pedestres na calçada são fatores que nortearam a ação de pedalar na calçada. Uma questão não mencionada pelo participante e que pode ter influenciado na situação em questão é que caso ele optasse por seguir o traçado da ciclovia seria necessário contornar o Passeio Público ao invés de apenas seguir a linha reta. Além da distância e de um possível gasto extra de tempo e energia pelo desvio no percurso, o movimento elevado de pedestres é característico desse trecho.

Também a participante 14 se desloca pela calçada, evitando transitar por uma rua movimentada de veículos. Entretanto, seu desconforto com esta escolha é evidente.

Registro percurso – participante 14



Ao expressar que se permite se apropriar deste espaço, a participante parece conceder a ela mesma uma espécie de “licença” para transitar temporariamente por ali, deixando implícito que, de fato, seria um espaço por onde ela não poderia estar circulando de bicicleta. A participante 7 também transita em por um breve momento pela calçada, migrando rapidamente para o espaço da rua. Conforme avança em sua pedalada, elabora uma interessante reflexão sobre esta questão.

Registro percurso – participante 7



Agora a gente vai virar aqui à esquerda, João Parolin eu acho que é o nome da rua, é a rua do TRE, não tem ciclovia, mas daí logo tem. Estamos indo pela calçada, odeio, acho muito errado, vou deixar o L. sozinho porque eu acho muito errado ir pela calçada, eu acho que não tem problema nenhum andar na rua que não tenha ciclovia, afinal de contas nós somos veículos também, agora andar na calçada não dá. O L. acha que eu sou muito corajosa, que eu não tenho medo, mas não é que eu não tenho medo, eu só acho que, eu confio que as pessoas não querem me matar né, tipo, ah, tem um carro, tá, o carro tá me vendo também, se eu não tenho pra onde desviar, eu não vou, tipo, descer da bike pro cara passar, vamos dividindo a rua, ele e todo mundo, e todos os veículos né, pode ser que eu esteja errada, é, um instinto de sobrevivência falando, mas, acho que estou certa na legislação e no que é efetivamente correto, mas o L. fala que se der um acidente não adianta eu estar certa ou errada, ele até tem razão.

Para alguns ciclistas, apesar de considerada conduta necessária em algumas situações, pedalar na calçada é uma atitude incômoda ou considerada inadequada, possivelmente associada a este reconhecimento de que as calçadas são espaços da cidade destinados aos pedestres e que não caberia ao ciclista transitar nesses locais, levando em consideração as normas formais e informais que regulam a circulação na cidade

Além da percepção de segurança, pedalar temporariamente pela calçada também parece ser um procedimento adotado com o intuito de realizar desvios, transições ou ajustes pontuais no percurso, seja em função de acontecimentos repentinos no trânsito, subidas ou obstáculos no caminho ou ainda enquanto mais uma tática para manter a continuidade do movimento.

Registro percurso – participante 2



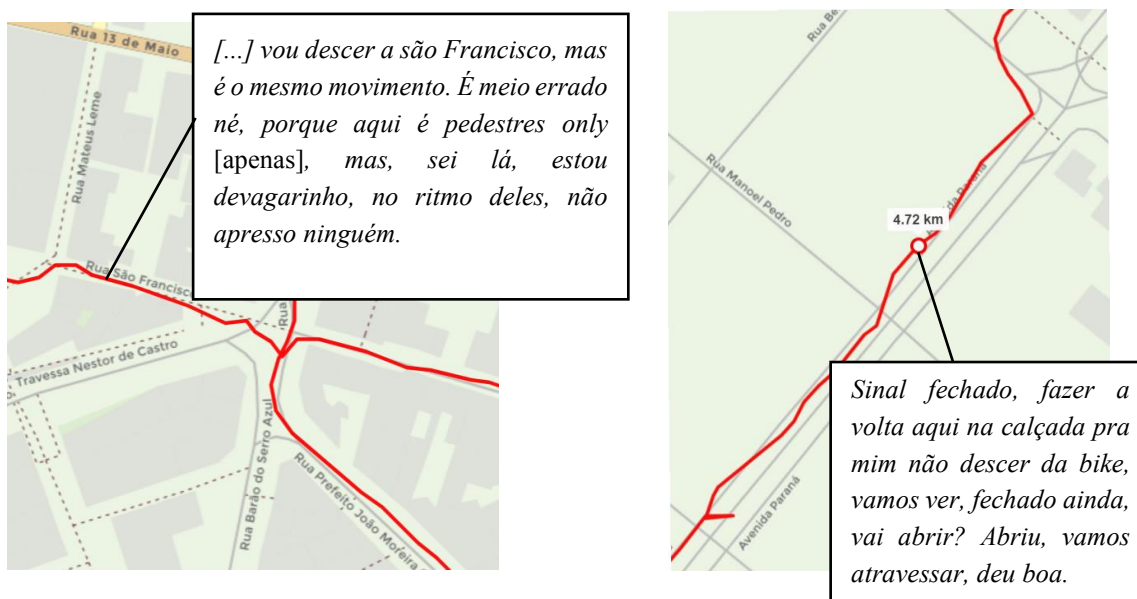
E aqui ó, aproveitar o melhor dos dois mundos, a rua que está com o sinal fechado, subo na calçada e tento atravessar, só que não vai dar dessa vez, agora foi.



Chegando aqui ao lado do círculo militar. Será que dá pra subir aqui nessa? Vamos ver, ah vamos por aqui mesmo, aqui ó, roteiro é, vamos ver, olhar o sinal, ih, abriu, [redacted], estou no meio da rua, vamos lá, sair rapidinho de circulação, sobe na calçada, está a salvo!

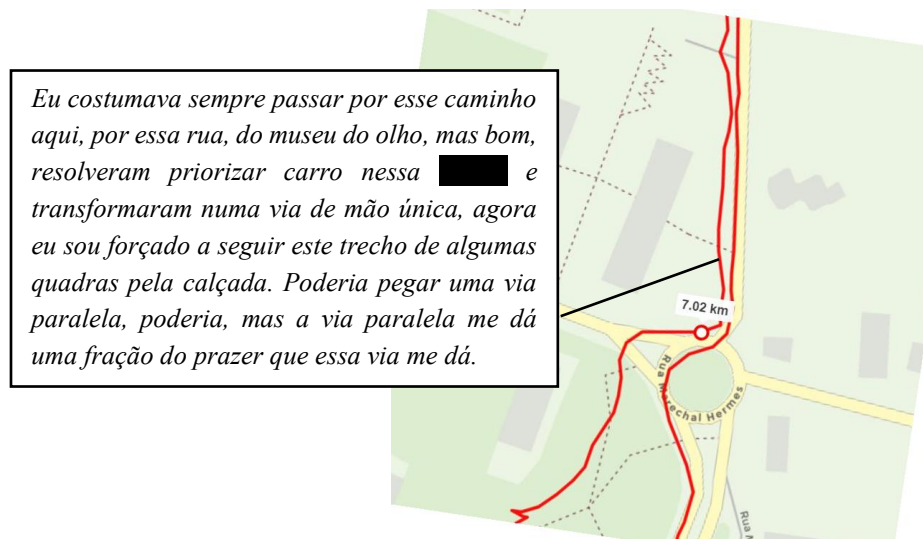
A participante 14, reconhece que aquele espaço é de circulação apenas de pedestres, mas reduz a velocidade de deslocamento, alterando o ritmo da sua pedalada no local. A rápida incursão pela calçada realizada pelo participante 5 para não interromper a pedalada parece ser especialmente importante pelo fato utilizar uma sapatilha de ciclismo, a qual possui um encaixe específico no pedal que demanda certa habilidade para tirar o pé do pedal e apoiar no chão. Nesse caso, constantes paradas acabam gerando essa demanda extra de “clipar e desclipar” a sapatilha.

Registro percurso – participante 14 / Registro percurso – participante 5

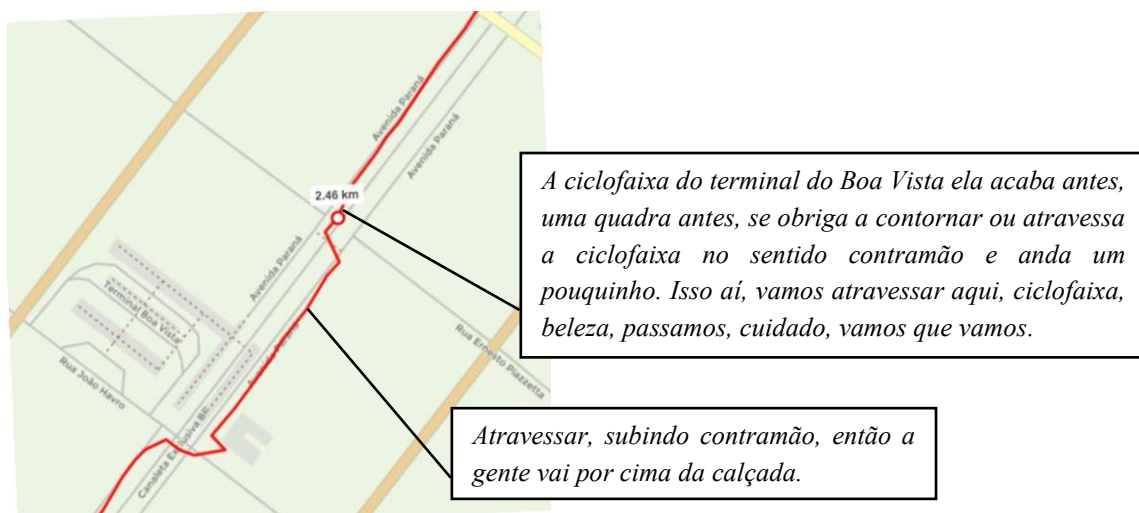


Os registros dos participantes 15 e 5 demonstram que a escolha pela calçada como local para pedalar pode estar atrelada à maneira como o espaço está estruturado no que diz respeito, por exemplo, ao sentido de circulação da via ou interrupções na infraestrutura cicloviária.

Registro percurso – participante 15



Registro percurso – participante 5



De modo geral, observamos que os deslocamentos nas calçadas aconteceram pontualmente e por curtas distâncias e entre os fatores norteadores da escolha estão a intensidade do trânsito nas ruas adjacentes e a perspectiva de insegurança em pedalar na rua junto aos veículos, além de elementos estruturais do percurso, suscitando desvios no trajeto. Identificamos também que para alguns participantes pedalar sobre as calçadas é um comportamento que gera uma espécie de conflito “moral”, pois confronta o conjunto de deveres e direitos, implícitos e explícitos, elaborados culturalmente para circular no espaço urbano (VIVANCO, 2013), os quais ordenam comportamentos ao demarcar, legal e simbolicamente, onde a cada um é permitido, proibido ou preferível transitar.

A seguir, refletiremos sobre circular de bicicleta pelas canaletas exclusivas de ônibus, atitude observada com frequência entre ciclistas na cidade, associada à cultura específica do lugar.

6.2.3 Pedalar nas canaletas de ônibus: paradoxos e controvérsias

O Decreto Municipal nº 584/1993 de 04 de junho de 1993⁸⁴ regulamenta a utilização das canaletas e vias exclusivas para ônibus na cidade, apontando que tais estruturas são de uso restrito do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Curitiba. O local é passível de ser utilizado também por veículos de segurança pública e atendimentos à emergências hospitalares. No entanto, no cotidiano da cidade é comum observar ciclistas (também pedestres) circulando nas canaletas, uma escolha permeada por paradoxos e controvérsias, dividindo opiniões.

Os ônibus que circulam nas canaletas são veículos de grande massa metálica, carregam um número expressivo de pessoas e possuem tempo de resposta/frenagem menor em relação aos automóveis comuns (um ônibus biarticulado carrega de 200 a 300 pessoas e pesa mais de 40 toneladas), por isso, em caso de colisão entre ciclistas e ônibus a probabilidade de ocorrer alguma fatalidade é significativa. Além disso, as viaturas e ambulâncias que também utilizam o local geralmente circulam em alta velocidade, potencializando os riscos de acidentes.

Alguns participantes foram enfáticos ao afirmar que não fazem uso das canaletas de bicicleta, em função dos riscos associados a pedalar nesses locais e por considerarem que, de fato, estas estruturas são destinadas à circulação exclusiva dos ônibus e outros veículos.

Não, na canaleta não. Nunca, nenhuma. E se vejo alguém, reclamo, porque ali não tem como, ali é o contrário, é pedir pra morrer, porque se o ônibus vem não tem como sair, porque o meio fio é alto, pra você conseguir você teria que parar a bicicleta ou se você tentar de fianco ali você acaba caindo, então a canaleta é totalmente proibido, não dá nem pra pensar em andar ali porque é, a possibilidade de uma fatalidade é muito grande. (Entrevista – participante 9)

Não, a gente fala que ciclista não pedala na canaleta [risos], aqui no grupo a gente fala, que ninguém aqui do grupo pedala na canaleta. Quando alguém fala, manda uma foto, alguma coisa, a gente fala, já começa, sabe, falar, tirar sarro, “ah, você está canaleta, canaleta é lugar do ônibus, você sabe que a canaleta é

⁸⁴ Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/c/curitiba/decreto/1993/59/584/decreto-n-584-1993-regulamenta-a-utilizacao-das-canaletas-e-vias-exclusivas-para-onibus-e-terminais-de-transporte-no-perimetro-urbano-de-curitiba-da-outras-providencias>. Acesso em 11 de dezembro de 2020.

do biarticulado, da ambulância, da viatura”. Porque a gente sabe que muita gente já morreu na canaleta e até estes tempos atrás um rapaz que era mecânico de uma loja ali no alto da XV morreu na canaleta, tipo assim, o cara era experiente entendeu e a gente não sabe o que aconteceu, e menino novo, 20 e pouco anos, morreu. A gente não aconselha ninguém pedalar na canaleta, porque é do ônibus mesmo, porque o ônibus é muito grande, como é que o ônibus vai enxergar o ciclista ali atrás, então a canaleta nunca. (Entrevista – participante 16)

A maioria dos participantes, no entanto, mesmo reconhecendo que as canaletas são locais perigosos para pedalar, utilizam estas estruturas em determinadas situações e percursos, mas, até certo ponto, procuram evitá-las. O paradoxo é que mesmo diante dos riscos iminentes e da ciência de acidentes (situações com pessoas conhecidas, divulgados pelos meios de comunicação ou ainda por experiências próprias de “quase acidentes”), as canaletas ainda são consideradas espaços mais seguros para pedalar.

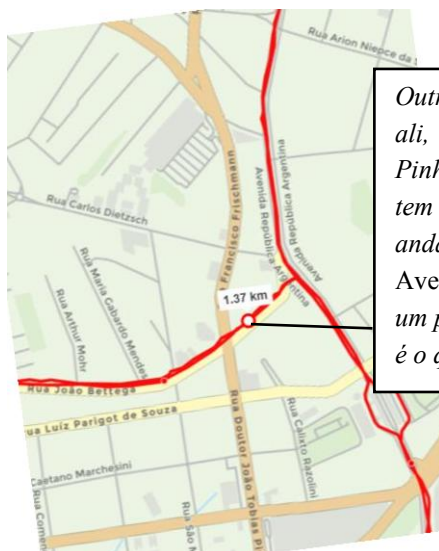
A percepção de muitos participantes é de que o tráfego de veículos nas canaletas é menor quando comparado às ruas paralelas. Ao interagir menos com veículos, a circulação com a bicicleta nas canaletas parece acontecer de maneira mais “livre” das constantes pressões exercidas pelo trânsito, evitando constrangimentos e outras situações enfrentadas com motoristas nas ruas, como as já comentadas finas ou fechadas, e por isso seriam espaço mais seguros.

Também aos finais de semana, especialmente aos domingos, o fluxo e a frequência de ônibus são reduzidos nas canaletas, potencializando essa sensação.

[...] eu sei que a gente precisaria ocupar a rua, que o espaço da bicicleta é junto dos carros e que a gente tinha que “ó, seguinte, esse é meu espaço também, sai pra lá”. Só que ao mesmo tempo é confortável, é muito confortável andar na canaleta, então, é assim, aquela pista fica a maioria do tempo vazia e aí de vez em quando tem que desviar do ônibus, enfim, dar espaço para o ônibus, etc. Então, ela fica com uma pista livre pra você, então, onde você também encontra outros ciclistas, mas assim, sei que não é um espaço feito pra isso, feito para os ciclistas, e aí qual é o espaço do ciclista então né? Qual é então? Com os carros, fechadas, muitas fechadas, e assim ó, eles desviam, os carros desviam das bicicletas, mas eles desviam assim ó, “nossa, não vejo a hora de conseguir ultrapassar logo essa bike pra conseguir andar”, pra daí encontrar você ali no sinaleiro, então, assim ó, é um desespero pra passar logo essa bicicleta e aí nessas eles dão umas fechadas [...]. (Entrevista – participante 11)

A ausência de estruturas cicloviárias ou o acesso dificultado a tais estruturas, a percepção de que as ruas circundantes não apresentam espaço suficiente para o deslocamento de bicicleta junto aos carros ou que possuem trânsito demasiadamente acentuado são circunstâncias recorrentes que influenciam na escolha por circular pelas canaletas.

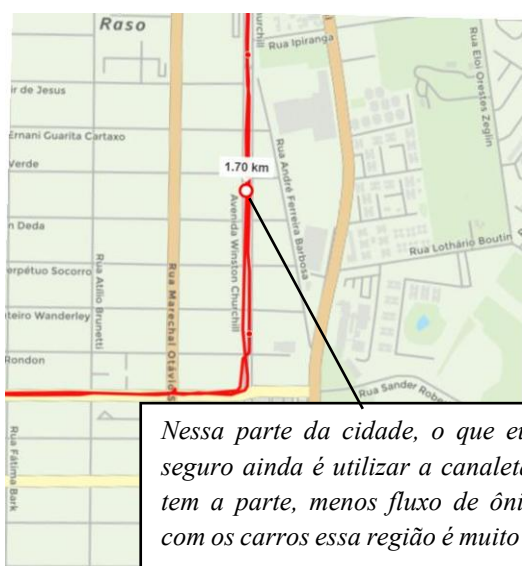
Registro percurso – participante 1



Outra questão ruim é a gente não ter acesso ali, ainda do CIC tem, mas quem vem do Pinheirinho, quem vem do Capão Raso, não tem acesso às ciclovias e aí a alternativa é andar pela canaleta do ônibus né [na Avenida República Argentina], que é a via um pouco menos pior pra gente pedalar, que é o que eu vou pegar agora.

A questão do fluxo de veículos é um fator importante para o participante 3, por exemplo, que prioriza o deslocamento no espaço onde houver menor movimento, por isso transita ora pela rua, ora pela canaleta.

Registro percurso – participante 3



Nessa parte da cidade, o que eu acho mais seguro ainda é utilizar a canaleta, que ainda tem a parte, menos fluxo de ônibus. Dividir com os carros essa região é muito complicado.

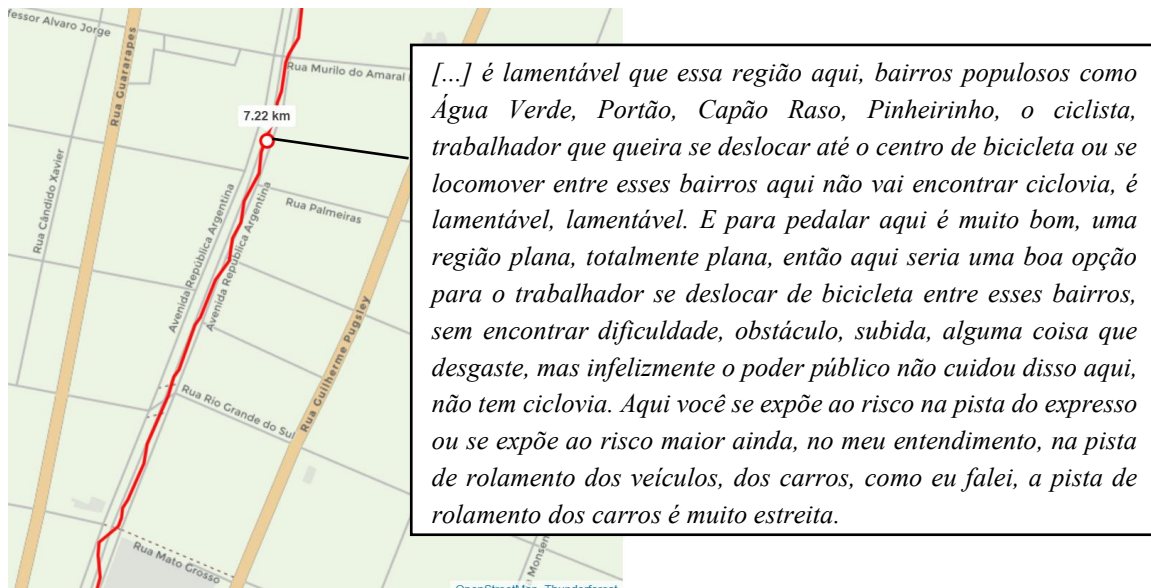


Essa é uma região que tem muito fluxo de ônibus e de carro é menor, optei pra cá agora.

No registro abaixo, o participante 4 mostra sua indignação quanto à falta de estrutura cicloviária na região, entendendo que ali é um local que apresenta condições

ideais para a implantação de estruturas (fluxo elevado de ciclistas, relevo plano, conexão de bairros residenciais e industriais com o centro da cidade). Reconhece que pedalar na canaleta é arriscado, porém, em sua percepção, seria a escolha mais segura para trafegar naquela região.

Registro percurso – participante 4



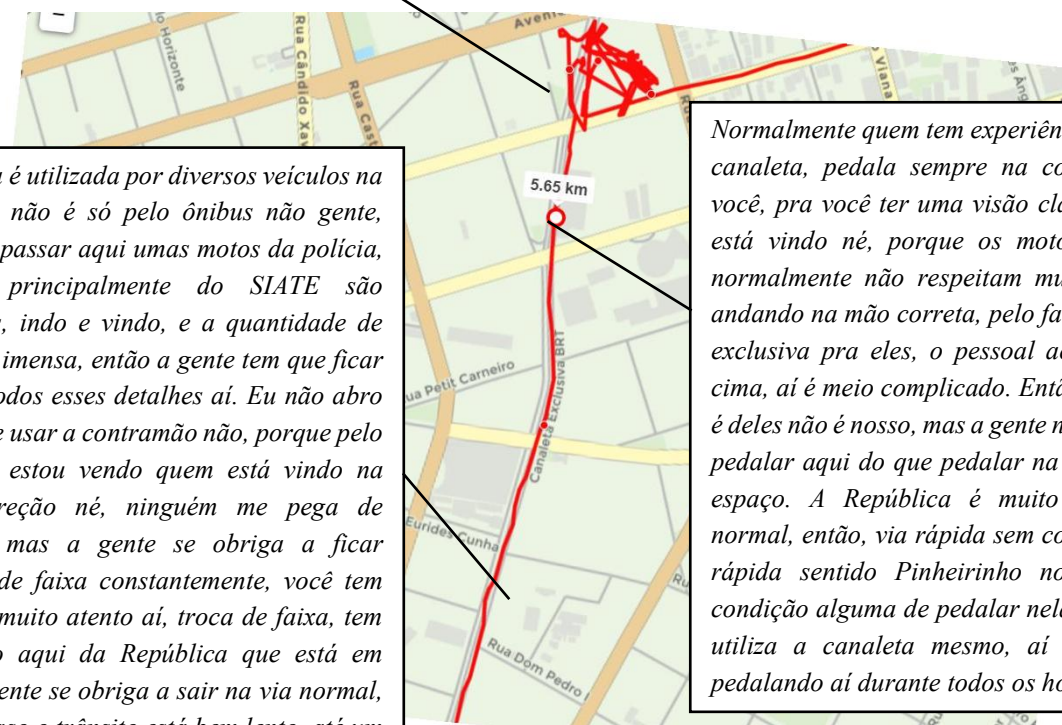
Reiterando as dificuldades mencionadas pelo participante 4, o participante 17 também demonstra as maneiras de fazer comumente empregadas por ciclistas que pedalam nas canaletas. O CTB normatiza que na ausência de infraestrutura dedicada o tráfego de bicicletas deve ser realizado nas ruas junto aos veículos e a circulação deve acontecer no mesmo sentido da via. Como pedalar nas canaletas não é uma conduta oficialmente permitida, não existe uma orientação ou regulamentação sobre como ciclistas devem circular nestes locais, em consequência, a maneira “não oficial” convencional e que vem sendo reproduzida coletivamente é pedalar na contramão do fluxo dos ônibus. A principal justificativa é que dessa forma é possível visualizar de frente os ônibus ou demais veículos que podem circular pelas canaletas quando estes se aproximam.

Registro percurso – participante 17

Salve aí galera, retornando a atividade aqui então, já fiz a manutenção que eu precisava fazer aqui na bike e agora vamos seguir pela República Argentina, sentido Portão. A República Argentina é uma avenida muito complicada de andar, na realidade sentido Portão-Pinheirinho é tudo muito complicado, não tem, na realidade, uma ciclovia, uma ciclofaixa pra você poder andar, então você se obriga a utilizar a República Argentina aqui pela canaleta, e pedalar em canaleta não é brincadeira não hein, tem que prestar muita atenção, ficar atento porque o perigo é constante e complicado, mas vamos lá que vai dar tudo certo.

A canaleta é utilizada por diversos veículos na realidade, não é só pelo ônibus não gente, acabei de passar aqui umas motos da polícia, viaturas, principalmente do SIATE são constantes, indo e vindo, e a quantidade de ciclistas é imensa, então a gente tem que ficar atento a todos esses detalhes aí. Eu não abro mão de, de usar a contramão não, porque pelo menos eu estou vendo quem está vindo na minha direção né, ninguém me pega de surpresa, mas a gente se obriga a ficar trocando de faixa constantemente, você tem que estar muito atento aí, troca de faixa, tem um trecho aqui da República que está em obras, a gente se obriga a sair na via normal, aí nesse caso o trânsito está bem lento, até um certo ponto é bom, que evita aí de, diminui o risco no caso né.

Normalmente quem tem experiência em pedalar na canaleta, pedala sempre na contramão, porque você, pra você ter uma visão clara aí do que que está vindo né, porque os motoristas de ônibus normalmente não respeitam muito, se você está andando na mão correta, pelo fato da canaleta ser exclusiva pra eles, o pessoal acelera mesmo em cima, aí é meio complicado. Então, como o espaço é deles não é nosso, mas a gente necessita, é melhor pedalar aqui do que pedalar na rua, que não tem espaço. A República é muito apertado a via normal, então, via rápida sem condição alguma, a rápida sentido Pinheirinho no caso, não tem condição alguma de pedalar nela, então o pessoal utiliza a canaleta mesmo, aí tem muita gente pedalando aí durante todos os horários do dia.

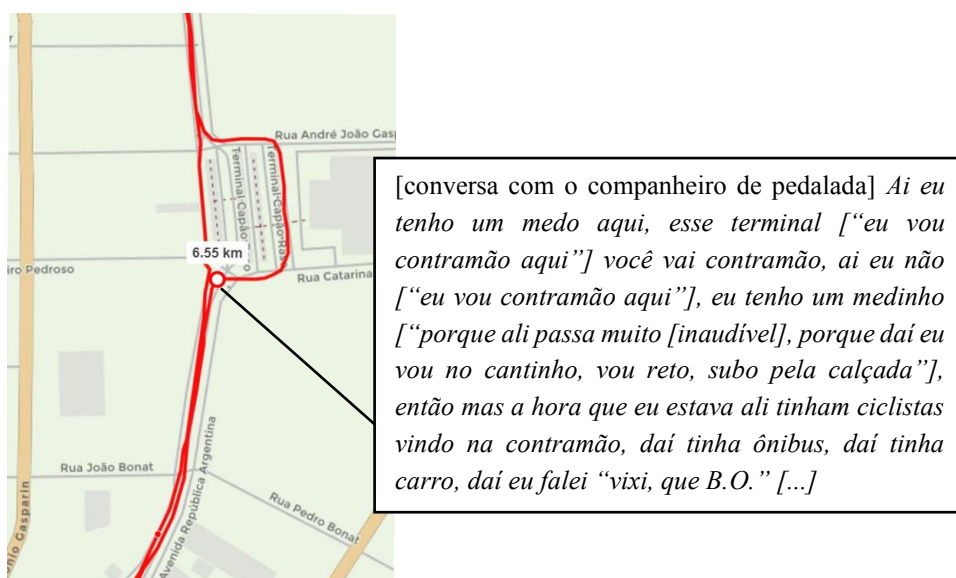


Alguns participantes não concordam com o tráfego nas canaletas pela contramão. Já outros, mesmo não considerando esta a melhor forma de se deslocar no local, acabam adotando este comportamento por considerarem ser perigoso ir contra a lógica estabelecida, uma vez que os próprios motoristas de ônibus e mesmo outros ciclistas estariam, em certa medida, habituados com a cultura estabelecida e “esperam” este comportamento das pessoas que circulam de bicicleta no local. Em outros casos, a opção por circular no mesmo sentido ou na contramão do fluxo da via nas canaletas depende do trecho onde se está pedalando e do grau de visibilidade no horizonte, pois existem pontos das canaletas que ficam próximos à curvas ou subidas, prejudicando a visibilidade de ambos, ciclistas e motoristas de ônibus.

[...] na canaleta procuro sempre ir na contramão, apesar de eu achar que não está certo, mas como a maioria anda na contramão eu acho que se eu andar ao contrário é mais perigoso. Eu acho que todo mundo deveria andar na mão certa, mesmo na canaleta, mas como todo mundo, como todo mundo anda na contramão eu acabo indo porque senão, em vez daí de, ah, você evita um encontrão com um ônibus, mas acaba encontrando com outro ciclista. Então assim, só pra não gerar discórdia no mundo do ciclismo eu entro na onda, mas eu acho que o certo seria andar e você estar atento se vem vindo um ônibus atrás de você, já que você assumiu o risco de estar em uma canaleta, esteja prestando atenção né. (Entrevista – participante 7)

Na situação registrada pela participante 1 em diálogo com seu companheiro de pedalada eles discutem sobre prosseguir na contramão ou não naquela região, evidenciando que apesar de circular na contramão ser uma cultura estabelecida, é um procedimento que ainda gera dúvidas.

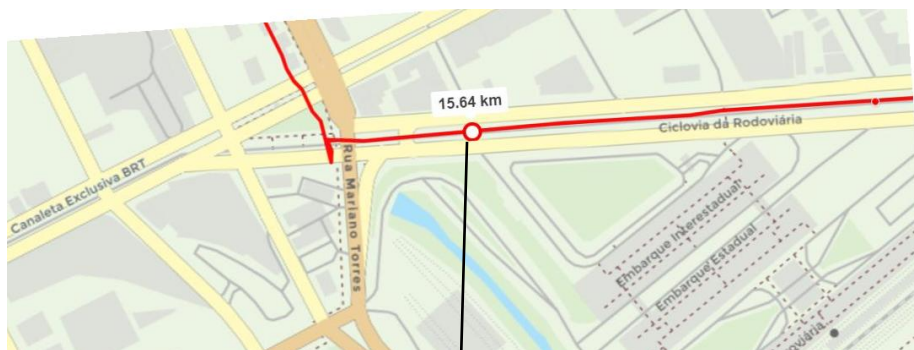
Registro percurso – participante 1



Ao longo do seu registro, o participante 2 reitera as percepções de que a canaleta é uma via mais segura quando comparada às ruas paralelas em função do volume de veículos, demonstra não concordar em andar na contramão na canaleta e menciona também o comportamento de “pegar a rabeira” dos ônibus, uma atitude não verificada nas ações dos participantes da pesquisa, mas que ocasionalmente ocorre nas canaletas, consistindo em mover-se com equipamentos como bicicleta, patinete ou patins fazendo uso da tração de outro veículo (automotor ou elétrico). É uma manobra perigosa, pela alta velocidade alcançada e pelo fato de os ônibus realizarem constantes paradas nas estações tubo para embarque ou desembarque de passageiros, elevando o risco de acidentes fatais.

Um Projeto de Lei foi proposto e prevê punições como aplicação de multa e apreensão dos equipamentos para quem for flagrado realizando tal conduta⁸⁵.

Registro percurso – participante 2



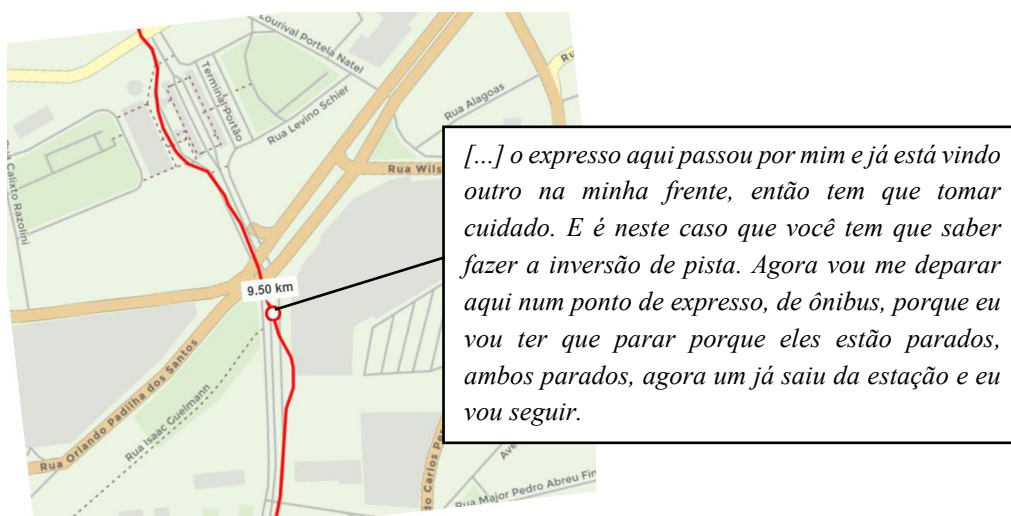
E agora é, pernas pra que te quero, aqui via exclusiva de ônibus, não tem espaço adequado, mas indo nesse sentido é a via mais rápida e mais segura, considerando o volume de veículos que tem na rua ao lado né, na paralela aqui. Aqui é fantástico pegar a rabeira do ônibus. Ô coisa boa. [...] É, então, o ciclista tem que saber antecipar a parada né, a situação. Aqui já me meti em umas enrascadas de vir ônibus nos dois sentidos, mas é, faz o quê, antecipa, para a bike, sobe no canteiro e espera passar ou pedala pra [REDACTED] pra chegar antes que ele no ponto. Sinal abriu, favoreceu. Então, daí tem aquela galera que acha que é mais seguro andar de bicicleta na contramão da via de motorizados, maior cagada (sic), você está multiplicando sua velocidade contra o cara que está vindo contra você, se pegar não sobra nada. Então não sou dessa não, fico na minha mão, acho melhor, mais seguro. Daí a galera fala “ah, mas não vai dar pra ver o que está vindo por trás”, ué filho, você está de bicicleta no lugar errado olha pra trás né, toda hora. E a rabeira do ônibus aqui é [risos], a minha rabeira é o vácuo na verdade, não vou agarrado atrás do ônibus, pego o vácuo. Se ele para no ponto, você começa a pedalar junto e o vácuo vai te puxando, meu, é animal, vai a 60 por hora ali, só no totozinho pra manter a velocidade, bem legal. Bem legal porque se o ônibus frear ele vai frear mais devagar do que você que está de bike, porque a bike é bem mais leve, lógico, com freio a disco aqui, equipamento bom, daí é outros quinhentos, então não tem problema de você bater atrás dele, não está vindo nada atrás então se você erra você vai se empacotar sozinho no chão, coisa que você está sujeito de qualquer forma, agora se você acertar, além de ser muito divertido e emocionante, você ganha, ganha, aí 1 km fácil, só no embalo.

Outro procedimento mencionado pelo participante 2 é subir com a bicicleta no canteiro. Em algumas situações os ônibus surgem de maneira sincronizada em ambos os sentidos na canaleta, e dependendo da posição do ciclista não é possível realizar a passagem ou a troca de faixa, por isso, em alguns casos é preciso subir nos canteiros ou calçadas que separam as canaletas das ruas e aguardar a movimentação dos ônibus.

A percepção e antecipação dessa situação e a ação resposta geralmente devem ser precisas e realizadas rapidamente.

⁸⁵ Disponível em: <https://www.tribunapr.com.br/noticias/curitiba-regiao/projeto-de-lei-propoe-apreensao-de-bicicletas-skates-e-patinetes-de-quem-pegar-rabeira-no-busao/>. Acesso em 19 dez. 2020.

Registro percurso – participante 4



Um estado constante de alerta se faz necessário ao pedalar nas canaletas, pois ambulâncias e carros de polícia surgem repentinamente e em alta velocidade para atender às urgências, emergências e ocorrências. Além disso, existem ônibus do tipo “ligeirinho”⁸⁶ que em alguns momentos também circulam em trechos das canaletas junto aos ônibus expressos, porém eles são mais silenciosos e sua presença é menos facilmente notada, percebida apenas à curtas distâncias, quando o ônibus já está mais próximo da bicicleta.

⁸⁶ Existem nove diferentes Categorias de Linhas de ônibus. Abaixo destacamos as diferenças entre expressos e ligeirinhos descritas pela URBS (2021):

“- Expresso Ligeirão: são operadas por veículos biarticulados nas cores azul ou vermelha, em canaletas exclusivas, com número reduzido de paradas. Proporcionam deslocamentos mais rápidos. Embarque e desembarque são feitos em nível em terminais e estações-tubo.

- Expresso: são operadas por veículos tipo biarticulados, na cor vermelha, que ligam os terminais de integração ao centro da cidade, através das canaletas exclusivas. Embarques e desembarques são feitos em nível nos terminais e nas estações-tubo existentes no trajeto.

- Linha Direta (Ligeirinho): operam com veículos nas cores prata ou cinza, com paradas em média a cada 3 km, com embarque e desembarque em nível nas estações-tubo. São linhas complementares, principalmente das linhas expressas e interbairros.”

Registro percurso – participante 4 / Registro percurso – participante 3



Além da relativa segurança percebida no trânsito, as canaletas são entendidas como locais que oferecem maior segurança também em relação à segurança pública, especialmente à assaltos. Por isso, mesmo havendo estrutura cicloviária paralela ou em outros pontos do percurso, alguns ciclistas ainda optam por pedalar nas canaletas.

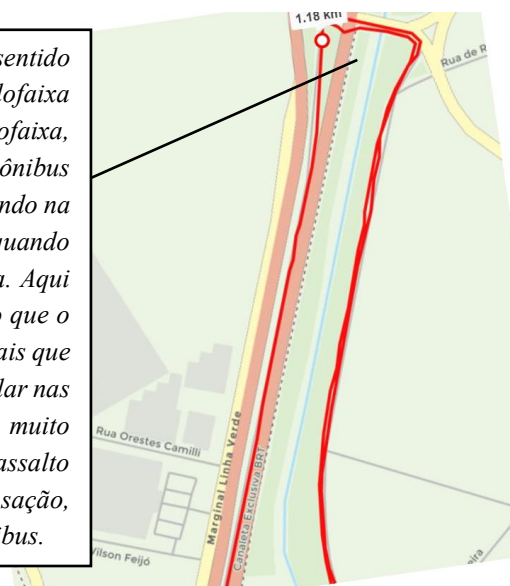
Registro percurso – participante 10



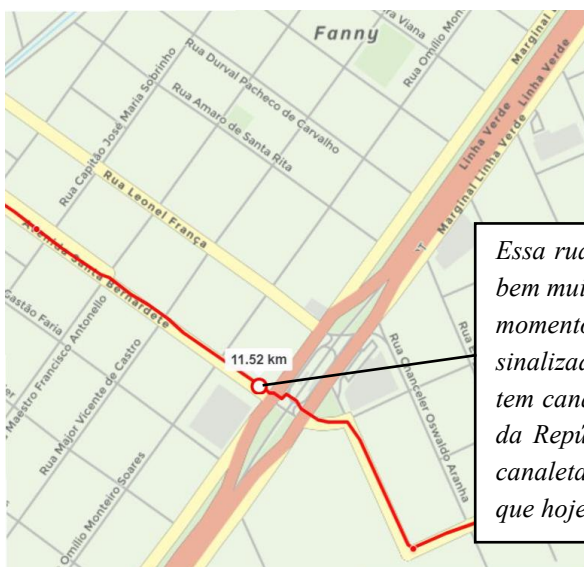
Destacamos, entretanto, que este sentimento de segurança varia de acordo tanto com a percepção pessoal, quanto da região da cidade, pois como observamos nos registros dos participantes 10 e 17, uma mesma estrutura, no caso canaleta e ciclovia da Linha Verde, geram diferentes percepções a respeito do espaço vivido.

Registro percurso – participante 10

Agora vou caminhar [pedalar] na Linha Verde, sentido Pinheirinho, mas dentro da canaleta. Apesar de ter ciclofaixa nas laterais, você quase não vê ninguém usando a ciclofaixa, a maioria, como eu, prefere se arriscar na canaleta do ônibus aqui. Procuo tentar manter a minha segurança, pedalando na mão contrária dos ônibus, assim eu tenho uma visão de quando vem ônibus, carro da polícia, e desvio para a outra via. Aqui você encontra o pessoal fazendo corrida também, acho que o pessoal opta por utilizar isso aqui por segurança, por mais que tenham os ônibus ainda é mais seguro do que você pedalar nas vias laterais. Uma por causa dos carros, que passam muito rápido do seu lado, e outro acredito que por causa de assalto também, porque você fica, pelo menos eu tenho essa sensação, fica mais protegido pedalando aqui na canaleta dos ônibus.



Registro percurso – participante 17



Essa rua aqui que eu estou é uma avenida que ia fazer um bem muito grande uma ciclovia, muito grande mesmo. Neste momento, estou cruzando a Linha Verde. Aqui é tudo bem sinalizado, o cruzamento né, a Linha Verde tem ciclovia e tem canaleta também, tão perigosa ou mais perigosa que a da República Argentina, mas aqui a gente só pedala pela canaleta se quiser, aqui tem ciclovia, muito boa por sinal, só que hoje é dia só de cruzar a Linha Verde.

Mesmo havendo estrutura para a circulação de bicicletas nas vias ou calçadas laterais às canaletas, a qualidade do pavimento e sinalização da infraestrutura cicloviária também são elementos que atuam sobre a escolha por pedalar nas canaletas. As participantes 12 e 7 tecem comentários sobre dois locais da cidade, porém divergem opiniões com relação à qualidade da estrutura e da experiência de pedalar na Avenida

Sete de Setembro e convergem em pontos de vista sobre a dificuldade em pedalar na Avenida Marechal Floriano Peixoto.

Registro percurso – participante 12



Ó, sinal vermelho. Cruzando com a canaleta. Essa canaleta da Marechal Floriano ela tem uma ciclovia do lado, que vai pela Marechal Floriano também, que é impossível de usar como ciclovia. Essa da Sete é boa, dá pra usar, mas essa da Floriano não dá, todo mundo interpreta como calçada, então não... por isso que todo mundo que pega essa canaleta vai pela canaleta e não pela ciclovia do lado, porque tratam ela como uma calçada.

Registro percurso – participante 7

Agora a gente vai chegar na Sete, virar a Sete, a gente não vai pela ciclovia, porque a ciclovia da Sete é muito ruim, é perigosa, Uber sempre para, a gente não, nunca vai pela ciclovia porque não dá e daí é via compartilhada, daí tem gente correndo, ah, é uma bagunça, eu acho muito, muito, muito insegura essa ciclovia da Sete, então a gente sempre vai pela canaleta. E vai ser um trecho bem curtinho também porque daí a gente já vai virar na Marechal, que também tem ciclovia nas laterais, nessa primeira parte é pior porque a ciclovia é em cima da calçada assim, também é uma ciclovia muito ruim, vamos pela canaleta, mas depois lá na frente da Marechal até que a ciclovia fica boa, mas mesmo assim a gente vai pela, a gente não vai até lá hoje, mas, quando a gente faz, a gente vai pela canaleta mesmo.



Ó, aqui eu falei que tinha ciclovia né, mas não tem não, eu estou observando, talvez ali do lado eles dizem que é, mas não tem nenhuma placa dizendo ciclovia nem nada, não tem espaço pra uma bike e um pedestre passar, acho que não é não, nessa primeira parte da Marechal então não tem ciclovia, corrigindo.

A participante 7 entende que a estrutura cicloviária presente paralela à canaleta da referida Avenida Marechal Floriano Peixoto possui trechos curtos, perigosos e que demandam a realização de transferências constantes de um lado para o outro da rua. Além disso, comenta que a circulação com a bicicleta acontece muito próxima aos carros que

estão estacionados, aumentando a chance de acidentes decorrentes da abertura de portas dos veículos. O participante 4 também explica que a qualidade da estrutura cicloviária e as vantagens proporcionadas pela canaleta são motivos pelos quais opta pela canaleta mesmo havendo estrutura cicloviária no percurso:

Na Linha Verde tem ciclovia, de um lado e de outro, mas eu acho uma ciclovia ruim, um dos problemas das nossas ciclovias em Curitiba, que eu quero que fique registrado, é que quando você tem a ciclovia, exceto aqui na Sete de Setembro não, porque a ciclovia da Sete de Setembro é no leito dos carros, um dia ali foi leito da passagem dos carros, fora isso, as ciclovias, é, rente à faixa dos carros com meio fio, ela está sobre o meio fio, elas são muito ruins, quando você vai atravessar uma rua ela tem decidas violentas e para subir é um soco, é uma pancada, horrível. [...] eu não pedalo na Linha Verde na ciclovia, porque a pista do expresso lá ela é muito provocadora, ela é muito apetitosa, você vê aquela reta assim e tem poucos expressos te incomodando, tem poucos ônibus, eventualmente ambulância e carro da polícia não são poucos, eles usam muito ali, principalmente quando deve ter algum rolo, que passa um, passa o outro, passa o outro e, mas lá tem ciclovia, na Linha Verde tem ciclovia em toda a extensão dela (Entrevista – participante 4).

Mesmo com a presença de estruturas cicloviárias próximas, o participante 13 também justifica porque em alguns casos ainda opta por pedalar na canaleta, reforçando características já discutidas:

E Curitiba tem uma questão, que eu não sei se você vai abordar ou não, que são as canaletas, que não é o ideal, mas pra ciclista elas são muito boas. [...] a canaleta ela não é feita pra gente, ela é perigosa, qualquer acidente é fatal basicamente. Só que na canaleta, quem está errado é você, essa é minha ideia, então você tem que estar esperto, você tem que estar vendo quem vai passar, quem não vai, você tem que, e se você vacilar, que vai ser péssimo assim, você vai se quebrar muito, a culpa foi sua, então tipo eu jogo pra essa, pra minha responsabilidade. Enquanto eu estou pedalando, tipo, na ciclofaixa, por exemplo, aqui nessa parte da João Gualberto, que tem a canaleta, a rua e a ciclofaixa, que nem, tipo, na ciclofaixa tem que estar, tipo, à mercê de, sei lá, 100, 200 motoristas neste trajeto que eu vou fazer, enquanto na canaleta eu tenho que estar à mercê de mim só, eu tenho que estar esperto e em todos esses anos que eu ando assim, ou já tive quase acidentes ou amigos já tiveram acidentes, tipo, na ciclovia assim de pessoa pegar e entrar numa garagem, fechar, ou pessoa que está do lado abrir [a porta do carro] ou, tipo, sei lá, tem alguém andando, correndo na rua você tem que desviar e quase bater, ou taxi parar ou Uber parar, porque agora para em qualquer lugar e daí, tipo, por experiência minha eu falo que eu prefiro ter esse risco na canaleta, só que é um risco que eu assino em baixo, do que estar na rua e ter esse risco sendo assinado por, sei lá, 200 pessoas que provavelmente não deveriam ter condições de dirigir, daí, por causa disso, voltando à pergunta, eu acho Curitiba bom por causa que tem as canaletas que meio que ligam as principais partes e são um puta, tipo, ciclovia assim, tipo, elas são muito boas, sem trânsito, um asfalto bom, sem muito sinal, só que tem esse problema, tipo, eu não posso falar que Curitiba é bom, porque é bom se você for meio ilegal fazendo isso, e tem várias consequências que você tem que assumir né. (Entrevista – participante 13)

Em outro momento, o participante pondera que leva em conta a questão de segurança, avaliando, de modo semelhante ao participante qual estrutura apresentaria menos riscos a sua circulação, dadas as circunstâncias do momento e a dinâmica de trânsito. Em horário de *rush*, por exemplo, sente mais segurança pedalando na ciclofaixa:

[...] pelo menos nesse trecho aqui, putz, às vezes você passa por três, quatro ligeirinhos ou, tipo, quatro biarticulados com ligeirinho cruzando e daí realmente eu me sinto mais seguro, eu sempre pondero a questão de segurança, eu me sinto mais seguro estando na ciclofaixa, porque nesse horários as ruas periféricas estão todas travadas, então os carros estão bem devagar, você passa pela ciclofaixa, vai bem de boa, então nesse, na hora do rush assim, aonde tem muito movimento de ônibus e ambulância e tudo na canaleta, eu não uso, tirando esse horário de rush eu uso sempre assim, tipo, madrugada, acho mais seguro pedalar lá na madrugada, ou no meio da tarde se for preciso assim. (Entrevista – participante 13)

Outro aspecto das canaletas é a conectividade à um número significativo de regiões da cidade, pois elas foram estruturas concebidas justamente para proporcionar este acesso a partir, entretanto, do uso do transporte público. Além disso, são consideradas vias mais ágeis e fluidas por possuírem menos sinaleiros e intersecções. Como vimos quando discutimos nos tópicos acima sobre o avanço dos semáforos, a característica de evitar interrupções no trajeto é relevante nos percursos de bicicleta.

Sim, eventualmente sim [utiliza a canaleta], como a gente pedala daí mais final de semana é mais tranquilo, não tem aquele fluxo de ônibus que tem durante a semana. Eu evito, eu evito, mas eventualmente pedalo, como eu te falei, pra agilizar meu pedal, porque aí flui mais, eu consigo pedalar mais rápido, chegar a me deslocar mais rápido, mas eu procuro evitar. Quando eu tenho a opção da ciclovia eu vou pela ciclovia e só uso a canaleta por uma necessidade de deslocamento mais rápida, mas nem todo lugar tem ciclovia onde tem canaleta, então às vezes acabo utilizando. (Entrevista – participante 8)

Eu pedalo na canaleta onde a via não tem ciclovia. Então tipo, na [Avenida] Sete de Setembro, por exemplo, eu pedalo na ciclovia, mas na [Rua] Padre Anchieta, que é perto de casa, que não tem ciclovia, eu pedalo na canaleta, e daí prefiro mil vezes pedalar na canaleta do que na ruazinha que tem do lado assim, me sinto mais segura, nunca tive experiência pré-morte assim, mas tem um amigo que teve, tipo, quase morreu, oficial assim, bicicleta em baixo do biarticulado e, não me sinto segura, mas me sinto mais segura do que, do que no meio dos carros assim, eu sinto que eu joga a responsabilidade pra mim se eu estou na canaleta, sabe, de estar sempre atenta, porque muito dificilmente vai vir uma coisa do nada assim, é muito raro vir um carro de polícia a duzentos por hora assim, então, acho que o mínimo de atenção é um pouco suficiente pra esta parte e não fazer manobras arriscadas. (Entrevista – participante 14)

A rua Padre Anchieta mencionada pela participante é um dos eixos estruturais da cidade que possui a canaleta do transporte coletivo, cortando a cidade em conexão à região Oeste. Esta rua tornou-se recentemente (após entrevista com a participante) uma

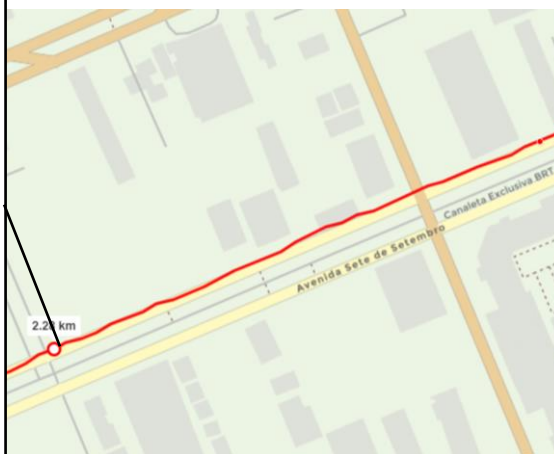
via calma, com implantação de via compartilhada entre ciclistas e motoristas, seguindo os modelos já existentes nos eixos estruturais das avenidas Sete de Setembro e João Gualberto⁸⁷. Esta estrutura adiciona 8 km à malha cicloviária existente.

Levantamentos realizados pela CicloIguaçu e pelo IPPUC (2016), indicam que nos eixos estruturais transformados em vias calmas há maior tendência de migração da circulação de ciclistas das canaletas para a infraestrutura cicloviária quando existente, porém este movimento ainda não é unanimidade entre ciclistas.

Agora o que foi maravilhoso foram aquelas ciclofaixas do lado da canaleta lá na Sete de Setembro e tudo mais. Formidável, eu, eu daria um sonho de valsa de presente para quem fez aquilo, pra quem, pra todo mundo que participou, que votou, que deu a ideia, que aprovou, os caras que construíram, que pintaram, um sonho de valsa para todos eles, porque eu parei totalmente de andar na canaleta naquele trecho. Eu sempre, sempre, sempre, sempre, prefiro a via exclusiva, porque na rua, a rua todo mundo sabe que é do carro e o carro está pouco se fudendo pra todo o resto, ainda mais em Curitiba, então, sempre prefiro via exclusiva (Percurso – participante 2).

Registro percurso – participante 12

Volta e meia, ó, que nem aqui eu estou passando pela Sete, eu estou na ciclovia, mas tem ciclista aqui na ciclovia também, mas tem muita gente passando pela canaleta e eu percebo muito a diferença do tipo de bike, do perfil assim do ciclista. Numa rua que tem a opção de você ir por uma ciclovia, que está boa, você ir pela canaleta, porque isso né, então, um pouco do que a gente vê é povo totalmente equipado pra fazer treino e outro pouco é a galera mais novinha, porque rola uma espécie de créditos de rua, em inglês fala street creds, de você tipo ir pela canaleta ser mais legal, mais maneiro do que ir pela ciclovia, o que eu acho que não faz sentido.



O registro acima sugere que a escolha por pedalar nas canaletas mesmo havendo estrutura cicloviária nas ruas adjacentes também pode estar associada ao equipamento de que o ciclista dispõe, no caso mencionado a bicicleta do tipo *speed* possui potencial para trafegar numa velocidade mais elevada quando comparada a outros modelos e possui

⁸⁷ O eixo da Avenida Paraná/João Gualberto, que perpassa os bairros Santa Cândida, Boa Vista, Bacacheri, Juvevê, Cabral, Alto da Glória e Centro Cívico, em 2016 também foi transformado em Via Calma, passando a contar com 14 km de via compartilhada (7 km no sentido centro e 7 km no sentido bairro).

rodas mais sensíveis à buracos ou desníveis no pavimento. As canaletas oferecendo uma alternativa de percurso com menos interrupções e pavimento de melhor qualidade seria, portanto, uma escolha mais efetiva ou ainda, como mencionado, estar relacionado à um certo tipo de “status”.

No relato abaixo, verificamos que esta conduta é percebida como errática não apenas pelos próprios ciclistas, como também pelos “observadores externos”:

Quase todos os caminhos são pela canaleta, tipo, 90%, muito pouco uso de ciclovia. Este fim de semana mesmo a gente foi fazer um outro passeio que é comum, que é pro Parque Náutico, que a gente pega tipo a [Avenida] Marechal até o Parque Náutico, tem ciclovia o caminho inteiro, mas a gente vai pela... pela linha do ônibus. [...] A gente levou um pito este fim de semana porque estava lá, daí o guarda municipal veio xingando a gente, mas é porque o guarda municipal não tem noção que a ciclovia é muito ruim. Mas ele está certo, a gente deveria estar na ciclovia. (Entrevista – participante 7)

Tendo em vista a “invasão” do espaço, a participante 7 afirma que tenta “manter a boa vizinhança” com os ônibus:

[...] eu estou na canaleta, eu sei que eu estou errada, vem vindo um ônibus, é óbvio, eu vou desviar, eu vou tentar não causar um, uma freada do ônibus, tentar fazer com que não atrapalhe ele. Quando ele passa por mim, eu costumo cumprimentar e tal, tipo, “obrigada por dividir o espaço comigo, eu sei que eu estou errada, mas vamos tentar ser amigos”. (Entrevista – participante 7)

Ao mesmo tempo, alguns participantes trazem uma questão muito delicada relacionada ao grau de intensidade que a disputa pela circulação nesse espaço pode alcançar:

[...] os motoristas de ônibus eles, eles estão matando gente de propósito assim, sabe, tipo, eles sabem que aquele é o lugar deles e que se acontecer alguma coisa eles não vão ser punidos por isso, então eles não estão procurando evitar acidentes, sabe? Eu percebo isso e também ambulância, carro de polícia, essas coisas, está bem complicado, está tendo como se fosse uma guerra velada assim em Curitiba entre essas pessoas e a galera que anda na canaleta assim, que é um negócio bem triste que está acontecendo e daí por medo ou por falta de insistência minha eu acabei optando por não usar em vários trechos. (Entrevista – participante 12)

[...] eu já vi motorista de ônibus atropelando propositalmente, o biarticulado atropelou propositalmente o ciclista, por sorte nada aconteceu, mas eu fiquei... sem palavras, sabe, uma desumanidade de você, sabe, fazer uma coisa dessas (Entrevista – participante 17).

A participante 11 questiona a rigidez de regras e usos dos espaços urbanos, pois apensar das canaletas serem locais demarcados para uso do ônibus, a cidade seria de todos:

[...] por exemplo, ali na [Avenida] Sete de Setembro, tem ali uma ciclovia, então eu vou pela ciclovia, não escolho a canaleta nessa hora, mas ali da onde eu morava no Bigorrião pro Centro tem uma ali, perfeita a canaleta, é isso [risos]. Pra mim ela é uma escolha que faz sentido, que eu vou usar menos, era exatamente ali onde eu morava, eu vou usar menos tempo e é isso, é realmente confortável. É engraçado falar confortável quando tem um biarticulado... [risos] [...] eu sempre quero defender a ideia de que a rua é de todo mundo e é o que eu acredito, de quem é a rua? Claro, eu entendo perfeitamente que o ônibus carrega uma porrada (sic) de gente e que eu sou uma só, bom, vai querer competir com o ônibus, não né, claro que não, olha o quanto de gente que tem dentro do ônibus e olha você, entendo, mas ao mesmo tempo eu acho que os espaços da cidade são pra todo mundo. (Entrevista – participante 11)

Pedalar nas canaletas costuma ser um tema bastante controverso na cidade. No entanto, utilizando uma expressão mencionada por duas participantes, é uma escolha que “faz sentido”. As canaletas, em certa medida, oferecem “soluções” para muitas questões enfrentadas por quem anda de bicicleta na cidade, preenchendo lacunas como a falta de estrutura cicloviária, conectando diversas regiões, proporcionando circulação na maior parte do tempo mais livre do fluxo de veículos e do contato com outros motoristas, menor interferência de pedestres compartilhando o espaço, maior agilidade e fluidez no movimento. Essas vantagens percebidas em pedalar em tais estruturas acabam superando os riscos iminentes.

Outro aspecto identificado é que existe uma validação dos participantes de que as canaletas são espaços da cidade destinados ao ônibus/viaturas/ambulâncias e que circular de bicicleta no local significa assumir uma determinada responsabilidade em caso de situações adversas. Novamente uma tensão se estabelece em relação à “moralidade” da postura adotada, considerada incorreta tanto na perspectiva legal quanto social, e o fato de a subversão à regra viabilizar uma circulação percebida como mais satisfatória e segura.

Vivanco (2013) aponta que as percepções de vulnerabilidade e risco variam também conforme a percepção individual e posição social dos sujeitos. Nesse caso, vimos que diferentes locais geram diferentes sensações de segurança, uma perspectiva ligada às experiências e competências particulares dos sujeitos moldando suas escolhas. Ao mesmo tempo, na posição social de ciclistas em circulação em uma cidade altamente motorizada,

a percepção recorrente é que pedalar nas ruas traria maior exposição ao risco do que pedalar nas canaletas.

É pertinente salientar que não visamos emitir julgamentos, nem menosprezar os riscos associados a tais condutas (tendo em vista os acidentes, muitos deles fatais, registrados entre veículos e pedestres/ciclistas nas canaletas), mas evidenciar movimentos concretos do pedalar manifestos no espaço urbano curitibano.

* * *

Ao longo deste tópico 6 analisamos algumas maneiras de fazer de ciclistas em circulação na cidade de Curitiba/PR. Temos em vista, com base em Geertz (2017), que as formas culturais encontram articulação por meio do fluxo dos comportamentos e que inspecionar os acontecimentos é uma forma de ganhar acesso empírico aos sistemas de símbolos. Estes acontecimentos podem ocorrer na cidade, entendida “[...] um repositório de sentidos, em que os sujeitos vivem cotidianamente estratégias de negociação de realidade, de opções de consumo, de escolhas e de interação” (RECHIA, 2003, p.48).

Podemos pensar que o cotidiano se desenvolve num encadeamento de situações de interações, distinguíveis conforme lugares, atividades, horários e pessoas, de forma espontânea ou a partir de combinações entre essas determinações (AGIER, 2011). Para Agier (2011, p.91), entramos e saímos de determinadas situações dependendo do fato de as pessoas “[...] partilhar[em] o sentido em jogo na situação e compreendê-la o suficiente para poder entrar de uma maneira ou de outra nas interações em presença [...]”.

Identificamos que os percursos realizados de bicicleta contemplam uma série de negociações, temporárias, fugazes e microscópicas, porém frequentes, influenciadas por questões estruturais e simbólicas que envolvem também as características altamente motorizadas do ambiente (SCOTT, 2018). A compreensão ou não da situação vivenciada, o compartilhamento ou não do sentido em jogo durante essas negociações, afetam a qualidade, intensidade ou “animosidade” das interações, que se desenvolvem a partir de bases mais amistosas ou hostis. No entanto, dada a vulnerabilidade do ciclista - velocidade mais alta em relação aos pedestres, porém não “encapsulado” tal como motoristas - as divergências de sentido na interação podem representar potenciais prejuízos à integridade física dos indivíduos envolvidos, incorrendo em acidentes.

Assim, “contratos” sob a forma de movimentos (CERTÉAU, 2014) são temporariamente estabelecidos, seguindo regras formais ou informais, dependendo das

“posições sociais” dos diferentes cidadãos em interação, das percepções individuais e capacidade de leitura das situações. No caso do uso da bicicleta, os espaços e o modo como estão organizados exercem relevante influência sobre tais interações, pois tendem a acomodá-las, condicioná-las ou moldá-las e vice-versa, em suas diferentes atribuições e significados.

De acordo com Agier (2011), essas ações, interações e representações revelam formas de cidadania modificadas a cada “implicação situacional” (*engagement situationnel*) e estabelecidas por essa dupla relação “a dos cidadãos entre si e a deles com a cidade como contexto social e espacial” (p.91). Essencial destacar também nesses processos o papel do corpo em presença no espaço urbano, pois “o corpo oferece intermitente comunicabilidade. Os corpos tanto falam quanto são falados” (SCHWENGBER, 2014, p.428).

Vimos também que ciclistas ora submetem-se, ora transgredem as determinações impostas pela ordem social, realizando “trampolinagens” (CERTEAU, 2014) nos modos de utilizar ou driblar os contratos sociais. As transgressões às práticas do trânsito⁸⁸ dependem de circunstâncias, sentimentos e sensações mobilizadas pelas estruturas e percepções individuais e em relação aos outros. Por vezes, a adoção de um comportamento considerado seguro envolve ir na direção contrária das formalidades impostas, uma vez que estas são tendencialmente projetadas não contemplando a lógica ciclista de se deslocar. O temor de muitos ciclistas em relação à segurança tem sua razão de ser, uma vez que o Paraná é o segundo estado que mais mata ciclistas no Brasil, ficando atrás apenas de São Paulo. Segundo um levantamento realizado pela Abramet – Associação Brasileira de Medicina do tráfego, entre 2012 e 2018 cresceu em 45% o número de atropelamento de ciclistas no Brasil, com cerca de 60% das mortes registradas nas regiões Sul e Sudeste (ABRAMET, 2019). Estes dados são alarmantes e ainda é possível que haja subnotificações e falhas nos registros em relação à acidentes e vítimas ciclistas, não contabilizados por órgãos públicos.

De maneira mais astuta, as desobediências ciclísticas também servem à conservação de energia corporal ou à resolução de situações que representam empecilhos ao andamento do percurso. Fazendo uso de algumas “táticas” para jogar com as

⁸⁸ Praticadas não apenas por ciclistas, como por motoristas e pedestres, os quais, cada qual em suas necessidades, também assumem comportamentos que podem ser considerados transgressores considerando as normas e códigos estabelecidos (andar acima da velocidade da via, atravessar fora da faixa de pedestres, etc).

“ocasiões”, usuários de bicicleta se reapropriam à sua maneira do espaço urbano, escapando à “disciplina” imputada pelas estruturas tecnocráticas e alterando temporal e circunstancialmente suas lógicas (CERTEAU, 2014)⁸⁹. Essas maneiras de fazer se tornam possíveis também porque o uso da bicicleta “[...] sem dúvida escapa muito do disciplinamento que outras formas de mobilidade estão sujeitas” (SPINNEY, 2007, p.29, tradução nossa).

São táticas não penalizadas, invenções, experimentos urbanos que permanecem no limite entre o permitido e não permitido, uma vez que a ordem estabelecida possui brechas e flexibilidade suficientes para que estes comportamentos considerados “erráticos” ocorram. Entretanto, tais errâncias nem sempre são “socialmente aceitáveis” – dada a cultura normalizada em relação aos deslocamentos motorizados -, por isso, conflitos de ordem pessoal e social circunscrevem as práticas ciclísticas na cidade. São fugas que “exilam das certezas que colocam o eu no tabuleiro social” (CERTEAU, 2014).

Leite (2002, p.122), ao refletir a apropriação de espaços urbanos, evoca a perspectiva dos “contra-usos”, nos quais as práticas de apropriação subvertem os usos esperados de espaços regulados e ainda podem originar diferentes lugares, “a partir da demarcação socioespacial da diferença e das ressignificações que esses contra-usos realizam”. É possível refletir, entretanto, que em outros contextos e realidades, ações consideradas “contra-usos” podem não ser configuradas de fato enquanto contra-usos. Em relação ao deslocamento por bicicleta, por exemplo, existem países em que a direita para a bicicleta é livre, ou seja, é permitido aos ciclistas avançarem o sinal vermelho para realizar conversões à direita ou ainda seguir em frente em alguns casos, dependendo da configuração do cruzamento.

Transpondo para o uso da bicicleta as reflexões desenvolvidas por Certeau sobre a caminhada, temos que:

[...] se é verdade que existe uma ordem espacial que organiza um conjunto de possibilidades (por exemplo, por um local onde é permitido circular) e proibições (por exemplo, por um muro que impede prosseguir), o caminhante [o ciclista] atualiza algumas delas. Deste modo, ele tanto as faz ser como aparecer. Mas também, as desloca e inventa outras, pois as idas e vindas, as

⁸⁹ A tática, segundo Certeau (2014, p.94-95) é “a ação calculada que é determinada pela ausência de um próprio. Então nenhuma delimitação de fora lhe fornece a condição de autonomia. A tática não tem por lugar senão do outro. E por isso deve jogar com o terreno que lhe é imposto tal como o organiza a lei de uma força estranha. [...] Ela opera golpe por golpe, lance por lance. Aproveita as “ocasiões” e delas depende, sem base para estocar benefícios, aumentar a propriedade e prever saídas. O que ela ganha não se conserva [...]. Tem que utilizar, vigilante, as falhas que as conjunturas particulares vão abrindo na vigilância do poder proprietário. Aí vai caçar. Cria ali surpresas. Consegue estar onde ninguém espera. É astúcia. Em suma, a tática é a arte do fraco”.

variações ou as improvisações da caminhada [pedalada] privilegiam, mudam ou deixam de lado elementos espaciais. [...] o caminhante [ciclista] transforma em outra coisa cada significante espacial. E se, de um lado, ele torna efetivas algumas somente das possibilidades fixadas pela ordem construída (vai somente por aqui, mas não por lá), do outro aumenta o número dos possíveis (por exemplo, criando atalhos ou desvios) e dos interditos (por exemplo, ele se proíbe de ir por caminhos considerados lícitos ou obrigatórios). Selecciona, portanto. (CERTEAU, 2014, p.164-165)

Ressaltamos, entretanto, que usuários de bicicleta enquanto grupo social constituído também se comportam de maneiras diferentes:

[...] alguns pedalam nas ruas e seguem as regras da estrada, enquanto outros evitam a rua quando podem; alguns usam bicicletas de corrida caras e pouco práticas para se locomover, enquanto outros usam bicicletas modestas especialmente configuradas para fins práticos; alguns pedalam porque é economicamente importante para eles ou uma interrupção temporária na vida centrada no carro, enquanto outros veem isso como uma expressão consciente de seu estilo de vida e valores políticos (VIVANCO, 2013, p.94, tradução nossa).

De modo geral, as discussões revelam, tal como aponta Jensen (2010), que andar de bicicleta (assim como outras atividades consideradas “mundanas” ou “ordinárias”) é uma prática permeada e carregada de inúmeras complexidades, pois ao interagir com o ambiente e outras pessoas se relaciona de modo estreito também com a produção de normas sociais, culturas de interação e identidade, mostrando que no ato de se mover há muito mais do que apenas pessoas se movendo.

No tópico a seguir nosso foco estará direcionado para a análise das experiências sensório-afetivas mobilizadas na prática de pedalar no espaço urbano.

7 MANEIRAS DE SENTIR A E NA CIDADE: EXPERIÊNCIAS SENSORIO-AFETIVAS DO PEDALAR

Um mundo real e concreto é produzido pelo uso dos lugares a partir do corpo, da ação humana, cuja historicidade delimita e imprime “rastros” da civilização e para iluminar a cidade em sua materialidade tem-se o corpo como ponto de partida, pois a cidade contempla um caráter objetivo que só existe e faz sentido a partir do e pelo sujeito apropriando-se dos lugares de realização da vida (CARLOS, 2014, 2017). Se nós somos corpo, então todas as atividades humanas podem ser interpretadas como incorporadas [*embodied*], mas existem momentos em que essa incorporação/corporização acaba se tornando, de um modo ou de outro, mais óbvia (MERLEAU-PONTY, 2018; JONES, 2005).

Esse é o caso do uso da bicicleta, enquanto prática que pressupõe maior exposição corporal, demandando também disponibilidades corporais específicas para sua realização. Seus usuários estão sujeitos à uma quantidade mais significativa de variáveis atuando e incidindo de maneira direta sobre seus corpos, principalmente quando em comparação à outras formas de se mover na cidade. Nesse sentido, o corpo próprio em deslocamento de bicicleta está mais evidente no espaço, por isso, “como ciclistas, temos um bom contato sensorial com nossos arredores e outras pessoas” (GEHL, 2015, p.43).

Para Vivanco (2013, p.42, tradução nossa) o corpo ciclista se adapta e se ajusta aos requisitos da bicicleta de maneiras que muitas vezes não emergem à consciência:

O que vem à consciência, no entanto, são as sensações que a bicicleta provoca ao estender as capacidades locomotivas do ciclista e interagir com o solo: a sensação de velocidade, queimação nos pulmões, vento nos cabelos, dor ou fadiga nas pernas, uma sensação de medo, alegria ou domínio, todos diretamente relacionados à física do ciclismo, às propriedades físicas da bicicleta e às interações entre a bicicleta e o meio ambiente.

A questão dos sentidos e que eles “importam” [*senses matter*] quando fazemos uso da bicicleta, na perspectiva de Cox (2019), talvez seja óbvio, porém o autor aponta que essa importância da percepção sensorial também precisa ser fornecida aos responsáveis pelo planejamento urbano, os quais projetam e implementam instalações, para que intervenham na infraestrutura de modo a favorecer e não inibir ou reprimir o pedalar.

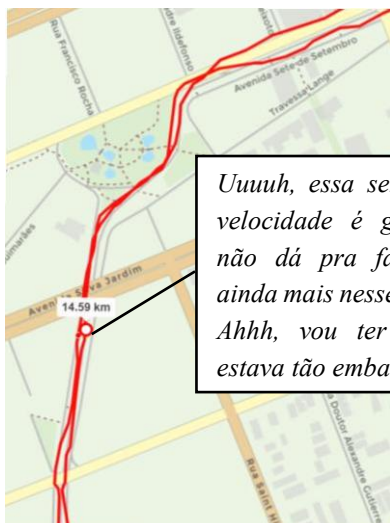
Portanto, neste momento refletiremos a respeito de experiências sensório-afetivas vivenciadas, pois andar de bicicleta possibilita ver a cidade e percorrer seus espaços, porém, ao constituir uma experiência centrada no corpo, possui a capacidade de afetar de modo singular as maneiras pelas quais sentimos a e na cidade.

Discutiremos situações focalizando elementos específicos, sob a ressalva de que as experiências não ocorrem de maneira compartimentalizada e embora alguns elementos atuem sob o indivíduo, integram-se simultaneamente à experiência também social e material que é pedalar no meio urbano. Abordaremos perspectivas corporais relacionadas à influência da topografia e estruturas urbanas e dos diferentes equipamentos sob a prática, perpassando a exposição aos elementos naturais e as diferentes sensações e emoções mobilizadas ao pedalar na cidade.

7.1 APROPRIAÇÕES TOPOGRÁFICAS: EXPERIENCIANDO RELEVO E ESTRUTURAS URBANAS

Notamos que as pessoas que se deslocam de bicicleta estão invariavelmente mais sujeitas a sentir as condições relacionadas ao relevo e estruturas urbanas. As subidas tendem a ser menos apreciadas, ao contrário das descidas, que propiciam sensações mais positivas. Estas percepções geralmente estão atreladas ao esforço corporal exigido na tarefa de pedalar, que se torna mais desgastante nas subidas e menos nas descidas. Além disso, as diferenças topográficas modificam a relação com a velocidade de deslocamento, reduzida na subida e acentuada na descida e quando o embalo na descida é interrompido por algum motivo, gera um sentimento de decepção ou insatisfação.

Registro percurso – participante 1 / Registro percurso – participante 14



Uuuuh, essa sensação, essa velocidade é gostoso, mas não dá pra fazer sempre, ainda mais nesse trecho aqui. Ahhh, vou ter que parar, estava tão embalado.



Essa descida é muito boa meu deus, mas é meio tensa porque é muito aberto, sei lá. Ihuuuul, ventão! Aaaa que deliciaaa, que saudade de um calor e de um vento, ah meu de-us, muito bo-om [fala cantarolando]. Esta é uma das minhas vistas preferidas da cidade, olha, tipo, todo, toda a Cândido de Abreu assim, logo do começo, me sinto muito numa cidade grande, numa cidade grande bonita, então, com araucárias no caminho, eu adoro.

Registro percurso – participante 14 / Registro percurso – participante 16

Agora é subir a Sete. Não gosto muito não viu, mas, vamos lá. Bem devagarinho.



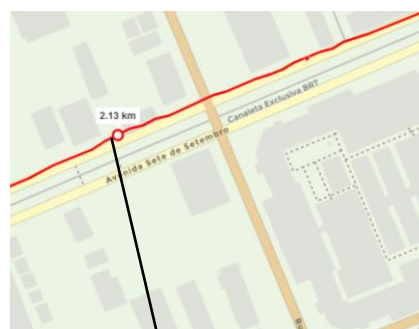
Subidinha! Essa subidinha aqui eu faço ela toda semana, que é caminho aqui pros meus pedais, que eu pego estrada de chão. Então essa subida aqui, quando eu vou pedalar pra Campo Magro, Almirante Tamandaré, eu sempre pego essa subidinha aqui, subidinha bem, bem punk! [respiração ofegante]

Os efeitos que as subidas produzem no corpo são sentidos, especialmente nos membros inferiores, principais responsáveis pela propulsão da bicicleta. E a ampliação do potencial corporal a partir do híbrido pessoa-bicicleta também é percebida.

Registro percurso – participante 1 / Registro percurso – participante 12



Bom... [respiração ofegante] esse início pra mim é mais sofrido, até aquecer um pouco o corpo e é uma subidinha, ainda que sem muita elevação, mas o corpo desaquecido queima as coxas, mas tudo bem.



Então aqui eu estou na subidinha, estou começando a ficar meio, mais ou menos sem ar, mas é legal, eu gosto dessa sensação, a perna vai ficando quentinha, é uma sensação boa, é uma... é uma viagem você, tipo, perceber o potencial do corpo. E, o potencial do corpo de bicicleta é muito maior, muito melhor, do que só da gente sozinho, e isso é muito legal.

A forma como os sentidos atuam e apreendem o espaço são alteradas no deslocamento de bicicleta. O relato da participante 12 demonstra como ela sentiu em seus músculos, na energia despendida pelo esforço empregado na ação, algo que não estava evidente para seus olhos.

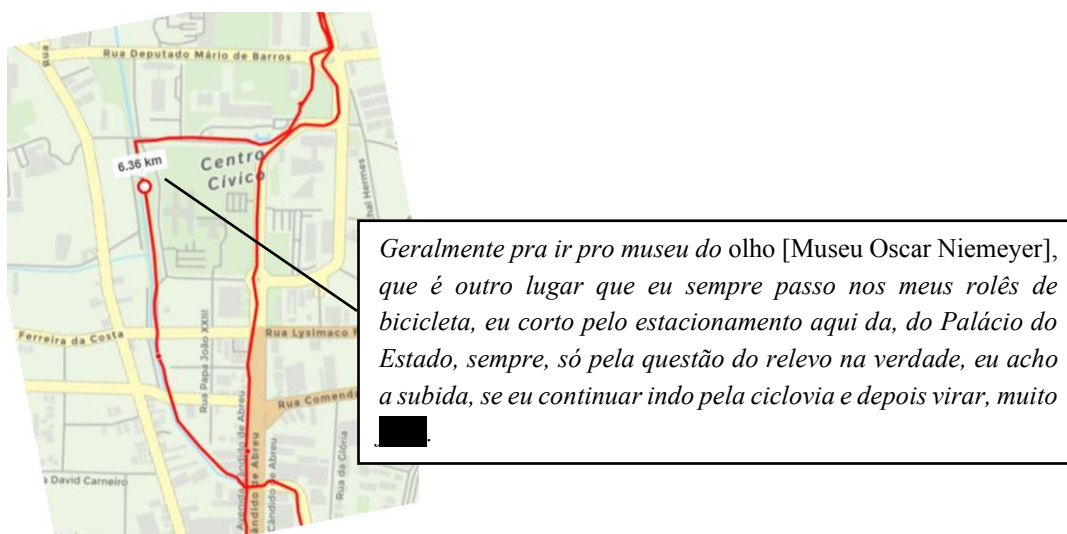
Registro percurso – participante 12

Então agora eu já estou aqui na Sete, agora é tranqüilinho, eu vou até a Praça do Japão. E, é uma, eu nunca tinha reparado, eu sempre pensava “por que que eu fico cansada quando eu venho pela Sete até a Praça do Japão?” Porque tipo, parece uma retona e daí eu vim uma vez meio com pressa, quando eu cheguei lá eu estava cansada, eu fiquei “nossa, credo né, fiquei cansada numa reta”. Aí até que alguém me falou que era uma subidinha, leve, mas era uma subidinha e daí que eu me toquei disso, é verdade, é uma subidinha. [8’35’] Ó, tem um carrinho parado ali, eu vou dar com a mão aqui, contornar, beleza. Mas é uma subidinha quase reta, então é tranqüilo.



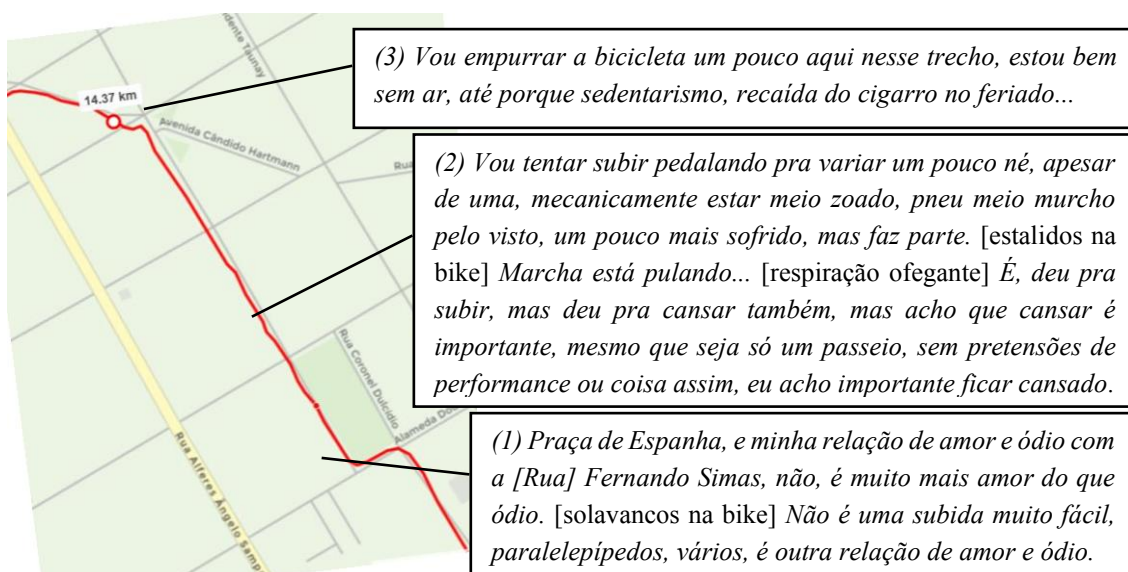
Alguns participantes realizam desvios em seus trajetos buscando por alternativas para enfrentar subidas, mesmo que este desvio resulte no aumento da distância percorrida. Já outros comentam que em alguns casos optam por percursos que possuem subidas, como forma de condicionar o corpo e treinar suas capacidades físicas.

Registro percurso – participante 15



Em um trecho de três quadras, o participante 15 aponta para várias questões. Primeiro, mostra como é afetado por sentimentos contraditórios no trecho em questão, em função da subida e do pavimento ser feito de paralelepípedo. Na sequência, parece colocar seu corpo à prova, destacando que um certo nível de energia foi empregada, levantando também questões relacionadas à manutenção da sua bicicleta e aos objetivos da pedalada. Por fim, ele demonstra reconhecer seus limites corporais e a influência de outros hábitos pessoais na sua prática de pedalar.

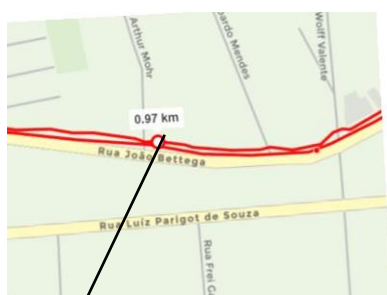
Registro percurso – participante 15



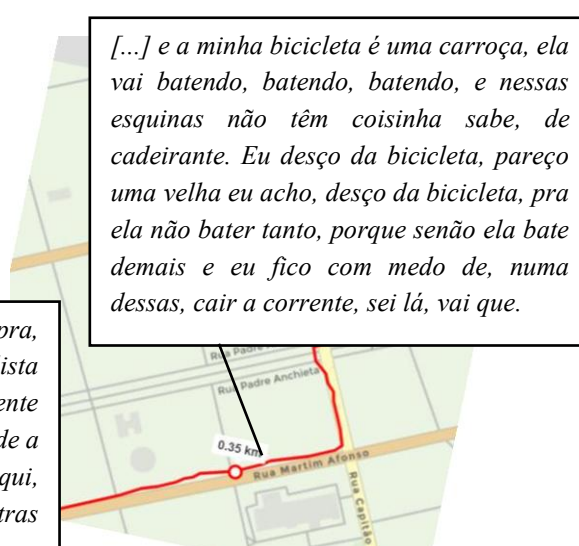
Percebemos que o tipo, a qualidade, o estado de manutenção e as transições entre superfícies são elementos significativos para moldar as experiências com a bicicleta na cidade, ao gerarem sensações de conforto ou desconforto dependendo de como a estrutura se apresenta, mas também por influenciarem nas escolhas de ciclistas sobre onde pedalar.

Asfalto de má qualidade, estruturas rachadas, com buracos ou bueiros no caminho foram questões mencionadas pelos participantes tanto nas circulações pelas ruas quanto pelas estruturas cicloviárias. A altura em relação à rua e a quantidade de meios-fios na transição entre ruas e calçadas, bem como desníveis causados por raízes de árvores foram problemáticas mais citadas em relação às estruturas cicloviárias. Estas irregularidades nas superfícies por onde a bicicleta desliza são absorvidas pelo corpo, traduzidas geralmente como “tremedeiras”, “bateções”, “socos”.

Registro percurso – participante 2 / Registro percurso – participante 14



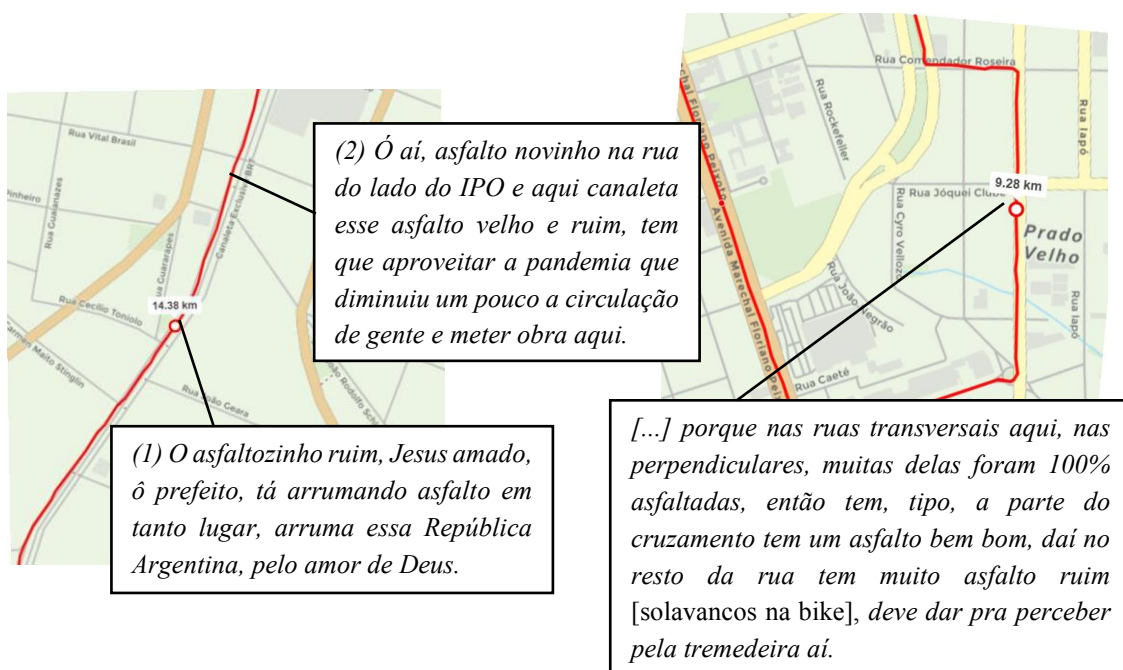
A parte ruim dessas ciclovias aqui é, os trechos em que pra, eles acabam colocando uma guia rebaixada pro ciclista descer com a bicicleta e é um soco na verdade, que a gente dá com a bicicleta e tal, eu acho isso bem ruim, na verdade a prefeitura fez toda uma reforma na [Rua] João Bettega aqui, nesse trecho que eu estou pedalando, mas partes de outras formas de mobilidade acho que foram esquecidas, acho que tem problema de esquizofrenia das pessoas que pensam a cidade, que pensam essa parte de, de mobilidade urbana e tal.



[...] e a minha bicicleta é uma carroça, ela vai batendo, batendo, batendo, e nessas esquinas não têm coisinha sabe, de cadeirante. Eu desço da bicicleta, pareço uma velha eu acho, desço da bicicleta, pra ela não bater tanto, porque senão ela bate demais e eu fico com medo de, numa dessas, cair a corrente, sei lá, vai que.

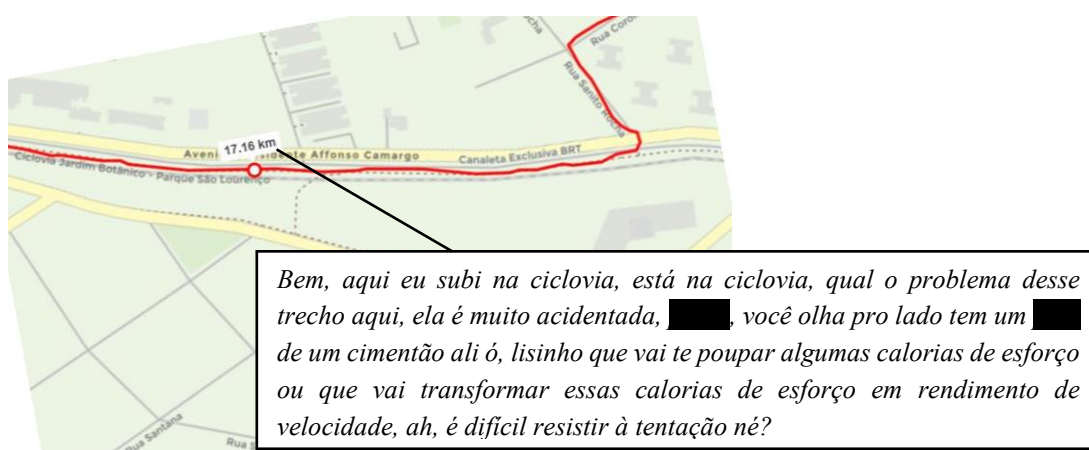
Outra situação elencada foi a percepção da disparidade na manutenção das superfícies em que os participantes circulavam quando comparado às ruas próximas, com pavimentação recente ou de melhor qualidade.

Registro percurso – participante 10 / Registro percurso – participante 7



O participante 2 comentando a presença de um asfalto liso e sem irregularidades, traz a perspectiva de que a organização e estruturação da superfície não traz apenas sensações de conforto ou desconforto durante a pedalada, mas influencia também nas questões de rendimento, economia de energia e manutenção da velocidade e, em alguns casos, a escolha do local por onde pedalar.

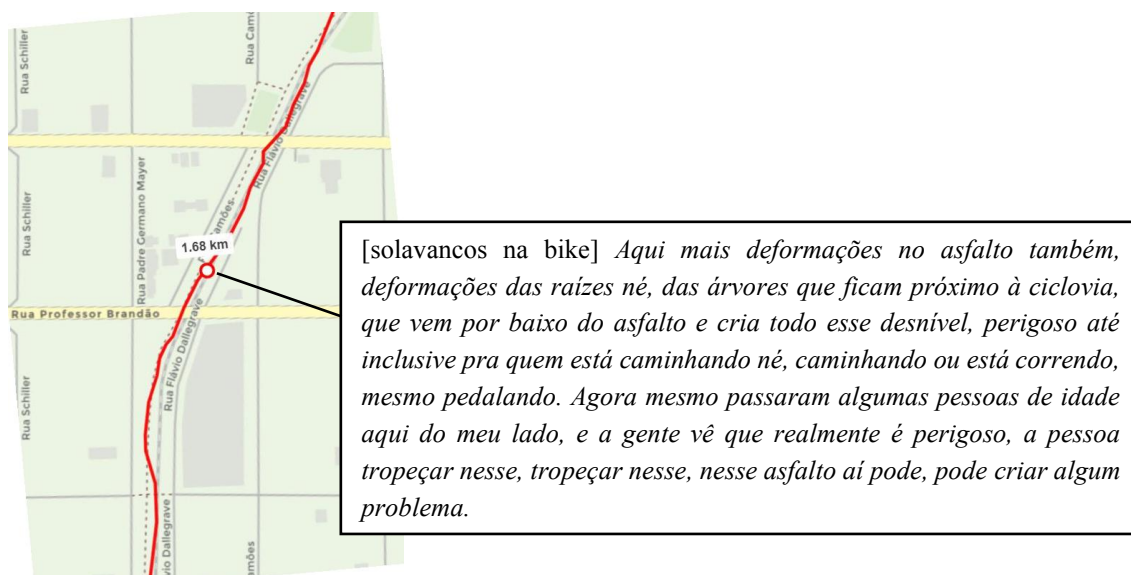
Registro percurso – participante 2



A participante 8 destaca a questão das raízes das árvores plantadas próximas à ciclovia e como elas acabam criando desníveis na superfície, os quais se tornam

incômodos e perigosos não apenas para quem pedala, como também para pedestres que compartilham a via.

Registro percurso – participante 8



A partir destes relatos, é possível observar que o relevo, alterações e transições dos terrenos, como também a qualidade das superfícies, geram diferentes feedbacks corporais, os quais podem ser mais intensos ou suaves, percebidos como positivos ou negativos nas apropriações topográficas que acontecem durante o pedalar. Ao enfrentar uma subida, quando o embalo do movimento é interrompido ou quando a velocidade precisa ser reduzida, geralmente são registrados sentimentos de descontentamento ou frustração. Já em situações em que se atingem altas velocidades, como nas descidas, são experimentadas sensações de euforia e prazer.

Cox (2019, p.102, tradução nossa) aponta que “o terreno exige seu preço do corpo em esforço” e que linhas retas, bem pavimentadas e ininterruptas podem parecer elementos óbvios para quem conduz uma bicicleta, mas as mudanças nas superfícies, parar ou desacelerar são situações que requerem maior dispêndio de energia quando comparado ao movimento consistente, isto é, ao movimento já em curso, pois cada aceleração demanda uma superação inercial, exigindo um preço mais alto do corpo, fatores dissuasivos que acarretam sensações desconfortáveis. Por isso, estas são algumas questões que precisam ser consideradas no momento do planejamento de estruturas cicloviárias.

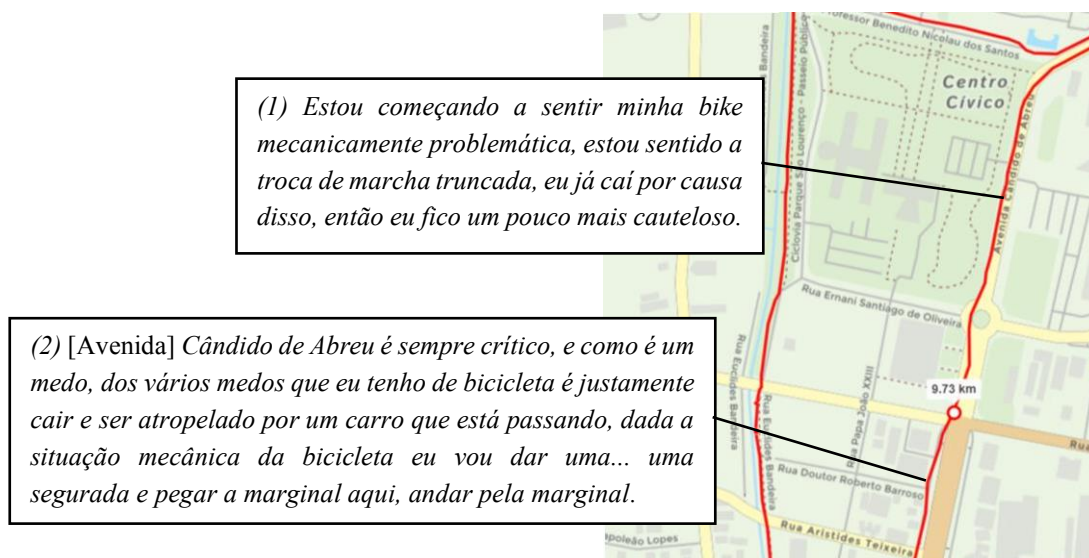
Segundo Gehl (2015) elementos como ciclovias razoavelmente largas, proteção dos meios-fios para bicicletas nos cruzamentos, sinais de tráfego especiais enquanto iniciativas que garantem que as bicicletas possam atravessar a cidade sem interrupções, são elementos de políticas bem-sucedidas para bicicleta nas cidades.

A seguir, vamos abordar como os diferentes equipamentos, isto é, as bicicletas e seus designs e materiais podem gerar distintas formas de apropriação do espaço urbano.

7.2 DIFERENTES EQUIPAMENTOS, DISTINTAS APROPRIAÇÕES

O estilo e o estado de manutenção/regulagens da bicicleta exercem influência nas experiências corporais dos participantes, nas percepções a respeito da performance de outros usuários de bicicleta com os quais compartilham o espaço, nas escolhas sobre onde pedalar e na velocidade assumida em determinados trechos.

Registro percurso – participante 15



Dependendo do tipo de bicicleta em uso, a presença de muitos meios-fios, por exemplo, é um fator que pode orientar a escolha por pedalar na rua ou em outras estruturas ao invés da ciclovia, mesmo que a estrutura apresente outras qualidades consideradas favoráveis.

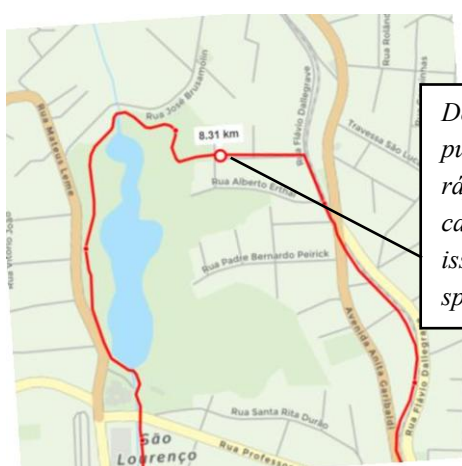
Registro percurso – participante 7



Aqui é a Avenida Água verde né, não, Getúlio Vargas, tem uma ciclovia relativamente boa, a parte ruim dela é que ela é em cima da calçada, então você tem que ficar subindo e descendo meio fio, mesmo que seja baixinho, o tempo inteiro. Isso deixa o passeio ruim e se eu vou de [bicicleta tipo] speed, por exemplo, eu tenho muita dó da minha bike e vou pela rua, não vou ficar subindo meio fio com ela não, mesmo sendo meio fio baixo né. [...] É, mas ali é bem bom, é bem largo, é gostoso e eu acho uma rua bonita também, bem arborizada [...].

Diversão com a sensação de velocidade e um certo “risco controlado” a que está exposto em uma determinada descida são mencionados pelo participante 2 (alcança a marca de 52,1 km/h de velocidade), refletindo em seguida que o tipo de bicicleta utilizada permite executar determinadas manobras as quais seriam dificultadas ou eventualmente não poderiam ser realizadas se ele estivesse conduzindo uma bicicleta do tipo *speed*, por exemplo.

Registro percurso – participante 2



Descida aqui em direção ao São Lourenço. O que que é isso, ó, pura diversão, com risco, eu sou do circo, eu gosto, o mais rápido possível sem frear. E aí a passagem aqui, tem todo o caminho, você tira o pedal, desce pelo caminho alternativo, por isso que eu gosto de [bicicleta tipo] mountain bike e não de speed.

O participante 5 reconhece as possibilidades da bicicleta *speed* no quesito velocidade quando percebe que vai ser ultrapassado por outro ciclista:

Registro percurso – participante 5

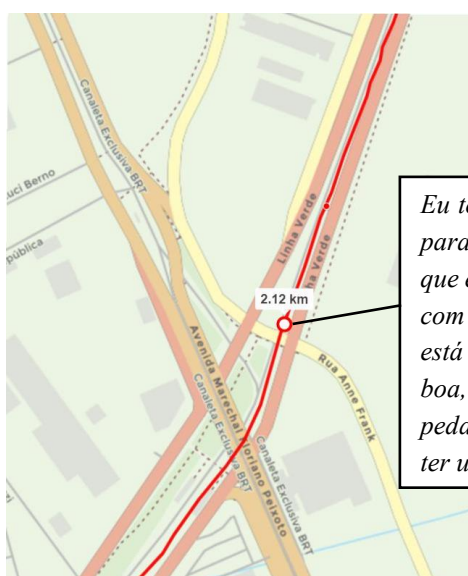
(1) Chegando, atravessando a rua Mauá, fechando muito rápido o sinal. Ver como é que está o trânsito, está movimentado, é um anda e para, anda e para. Mais gente de bike, o cara de speed, com certeza vai me passar, vai dar pra atravessar, oba, foi, atravessar, agora não tem mais semáforo, aqui vamos nós.

(2) Le, le, le [companheiro de pedalada] embalou, vou dar uma embaladinha também pra não ficar muito pra trás, o cara de speed foi, o cara de speed anda demais.



Aproveitando as condições que a canaleta de ônibus por onde pedala oferece, o participante 10, ainda que esteja satisfeito com a sua bicicleta atual, mostrou-se curioso a respeito de como seria pedalar em uma bicicleta do tipo *speed*, percebendo que aquele equipamento lhe proporcionaria uma experiência diferente, um maior rendimento no seu pedalar, mas reconhecendo também as implicações financeiras em torno de uma possível mudança do equipamento.

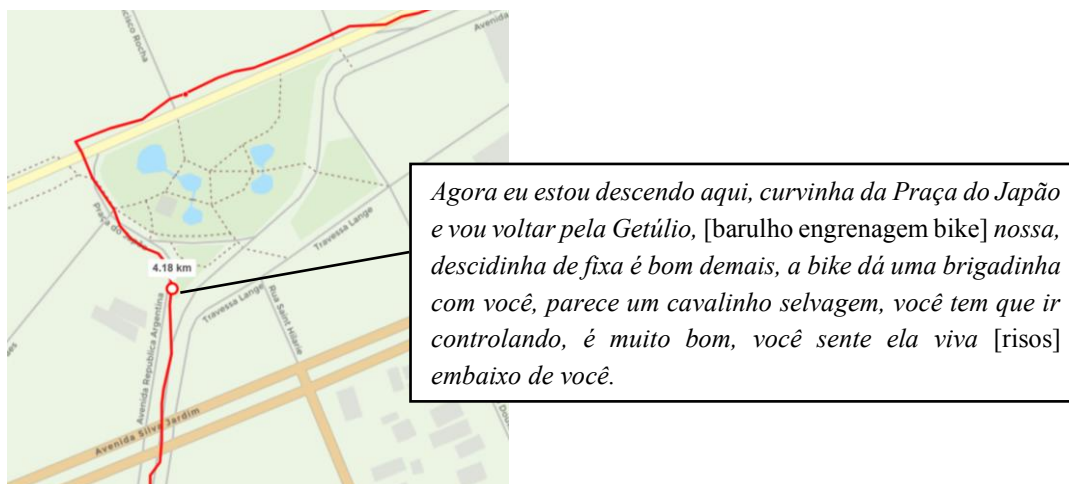
Registro percurso – participante 10



Eu tenho vontade, mas preciso me programar financeiramente para comprar uma speed exatamente para pedalar este trecho, que é concreto, que é liso, tem umas retas enormes e eu vejo que com uma speed aqui meu pedal iria render bem mais, mas não está nos meus planos financeiros agora, a bike que eu tenho é boa, uma aro 29, conjunto shimano, uma bike excelente pra pedalar, não posso reclamar não, é só uma vontade mesmo de ter uma speed pra ver como seria.

Já a participante 12 pedala uma bicicleta do tipo fixa⁹⁰ e comenta como se dá a relação entre o relevo, as respostas da sua bicicleta e a relação com o corpo.

Registro percurso – participante 12



Na entrevista, ela explica com mais detalhes que este tipo de bicicleta possui uma estética minimalista quando comparada às demais, que a postura do corpo na bicicleta fixa é diferente e que outras capacidades e competências corporais são exigidas ao locomover-se, destacando uma organicidade na relação entre ela, a bicicleta e o meio.

[...] elas costumam ter aquela postura mais agressiva que você fica com o banco mais levantado, o guidão mais em baixo, elas são bikes bem *stream lined* [simplificadas] assim, sabe, tipo, bem minimalistas, bonitas assim. Então era uma coisa de eu estar no rolê e estar na minha bike assim, sentadinha tipo vovó assim, e daí eu olhar pra dele e ficar “poxa eu queria este estilo aí também”, sabe, e daí às vezes meus amigos falam tipo “ah, é uma sensação mais gostosa, você tem que provar” e eu sempre achava que ia ser muito difícil pra mim [...] daí eu falei “ah, eu consigo sim, eu devo conseguir”, daí eu comprei uma [bicicleta fixa] usada, meio que vendi a minha, comprei uma e daí eu achei uma delícia [...] que depois que você pega o jeito você tem uma sensação de controle muito maior assim, ela meio que te educa, porque a coisa de você parar uma bike fixa tem todo um esquema, você tem que fazer uma força contra ela e tal, então é, ela meio que te educa a tipo não pegar velocidade mais do que você precisa na hora que você não sabe se você vai parar e tal, então, tem, tem uma, um aprendizado legal assim.

⁹⁰ “Apesar de parecerem bicicletas convencionais a um primeiro olhar desatento, as fixas diferem delas em diversos aspectos. O principal é não terem roda livre, ou seja, os pedais se movem o tempo todo junto com as rodas. Por essa característica, os próprios pedais são utilizados para frenagem, o que faz com que tradicionalmente não precisem de um sistema de freios. Também não possuem marchas. Em se tratando de fixas, menos é mais” (CRUZ, 2011). Disponível em: <https://vadebike.org/2011/10/bicicletas-de-roda-fixa-fixed-gear/> Acesso em 13/01/2020. Autenticidade costumar ser uma marca associada à pedalar bicicletas fixas (COX, 2019, p.126).

O relato demonstra como o design da bicicleta é capaz de interferir na construção de identidades e na participação em diferentes círculos sociais, uma vez que uma “cena de bike fixa e fixeiros” (como são chamados ciclistas que pedalam bikes fixas) existe na cidade, com grupos em redes sociais e que realizam encontros, eventos, competições.

Essas breves incursões demonstram como a bicicleta na qualidade de equipamento, com seus diferentes estilos, designs e propriedades físicas, proporcionam experiências corporais distintas ao desenvolverem diferentes “autoconsciências” e moldarem as experiências de conforto e performance, embora não de uma forma determinada (COX, 2019; VIVANCO, 2013). As diferentes tecnologias associadas à bicicleta interferem na interação dos usuários com seus ambientes, mas a experiência também é transformada ou condicionada pelos diferentes espaços percorridos e suas formas de estruturação, as quais limitam ou potencializam as capacidades oferecidas pelos equipamentos, produzindo distintas apropriações.

Além de constituir uma tecnologia que amplia as capacidades de mobilidade humanas, “as tecnologias da bicicleta e suas representações também enquadram os usuários em identidades culturais e subculturais” (COX, 2019, p.71, tradução nossa), isto é, ela torna-se igualmente um instrumento que reflete identidades, pois “o que é um ciclista depende em parte de como é a bicicleta” (COX, 2019, p.8), portanto, ciclistas e suas bicicletas estão imbricados em complexas redes de relações sociais e representações.

Na sequência, veremos como andar de bicicleta influencia a relação sujeito-ambiente no que se refere à exposição às intempéries.

7.3 EXPOSIÇÃO AOS ELEMENTOS NATURAIS

O corpo que se move de bicicleta está mais exposto ao ambiente, isto é, variações relacionadas aos elementos naturais tendem a ser sentidas de maneira mais acentuada por ciclistas, que se tornam mais sensíveis não apenas às questões climáticas (dias chuvosos, ensolarados, nublados) e de temperatura (frio, calor), mas também aos períodos do dia, quantidade de iluminação natural, presença ou não de natureza no percurso (árvores, pássaros). As condições climáticas foram impressões registradas em vários relatos:

Aliás, hoje o dia está excelente para essa pesquisa, porque o tempo está extremamente agradável, temos sol, não está um calor escaldante, muito pouco vento que é interessante no pedal, o vento dificulta muito no pedal e Curitiba a gente sabe que o clima frio predomina, então, nesse caso, é, um dia igual hoje é ouro para os ciclistas aqui da capital curitibana. (Percurso – participante 17)

Clima ensolarado com temperatura amena e sem ventos fortes são os mais apreciados. Circular por estruturas cicloviárias arborizadas e natureza abundante também tendem a tornar o percurso mais agradável.

Essa é uma pedalada muito boa, principalmente em função do tempo, da temperatura, tem uma brisazinha do leste, uma brisa fresca da Serra do Mar e ajuda bastante arrefecer o sol que, começando a esquentar. (Percurso – participante 4)

Essa parte aqui, essa região, como ela é mais tranquila a gente consegue ouvir o canto dos pássaros, a gente tem bastante contato com a natureza, com essa parte toda arborizada aqui da, da ciclovia, então é um passeio muito, muito agradável, muito gostoso, a gente realmente se conecta com a natureza aqui, é um trecho bem, bem gostoso de pedalar, de correr, de caminhar, tem algumas pessoas aqui também caminhando. (Percurso – participante 9)

Segundo Cox (2019) os elementos naturais apresentam efeitos diretos nos sentidos e sensações corporais, mas são capazes de afetar também os “humores” e o desejo de pedalar. Essa foi uma situação observadas em alguns registros.

[...] agora é um horário bom [fim de tarde], embora seja verão, verão tem muita gente caminhando nesse local, mas também tem bastante ciclista, o que não acontece no inverno, começa a esfriar o povo começa a espanar (Percurso – participante 1)

Hoje o tempo não está tão bom então não está tão movimentado aqui, mas aqui sempre tem gente, ah, foda-se [tira a máscara], sempre tem gente andando na ciclovia e tem bastante família, antes da pandemia sempre tinha grupo ciclístico que vinha com muita gente, enfim [...] (Percurso – participante 7).

A maioria dos participantes, reconhece que o clima de Curitiba pode ser uma barreira por não se apresentar favorável ao uso bicicleta em determinados momentos e demonstraram adotar alternativas para contornar dificuldades provocadas por intempéries. Em relação às chuvas, por exemplo, os participantes que dispõem de carro fazem uso desta alternativa se necessário. Aqueles que possuem apenas bicicleta comentam que adaptam horários de saída e buscam estruturar-se com acessórios como capa de chuva ou outras vestimentas impermeáveis, mochilas e mesmo celulares à prova d'água e em casos de chuvas fortes utilizam Uber ou ônibus, pois pedalar nessas condições também envolve questões de segurança. Há uma flexibilidade na forma de encarar as chuvas se elas acontecem na ida ou na volta de determinados trajetos, sendo consideradas incômodas na ida e mais aceitáveis ou até agradáveis na volta.

O envolvimento corporal e sensorial com a paisagem urbana de quem circula de bicicleta expõe de modo particular seus usuários a sons, cheiros e ao impacto das condições climáticas e naturais de sol, vento e chuva, em comparação com pessoas que se deslocam por meios veiculares (COX, 2019).

Cox (2019) ressalta o paradoxo da maior exposição do corpo em movimento de bicicleta, afirmando que se trata de uma questão que é a um só tempo apelo e dimensão potencialmente dissuasiva:

Existem razões sociais pelas quais a exposição pública pode não ser encorajadora e a ideia de enfrentar chuva, vento, calor ou outras intempéries pode ser desanimadora. No entanto, para outros, a própria disciplina desses encontros é algo para celebrar e um meio pelo qual formar uma relação diferente com o meio ambiente: uma tarefa necessária em tempos de desengajamento social com o meio ambiente (COX, 2019, p.29, tradução nossa).

Vimos que as questões climáticas alteram a experiência de pedalar e, em certos casos, demandam uma organização logística diferenciada, o uso de transporte alternativo (carro, ônibus, transporte por aplicativo, etc.) ou influenciam na escolha pela realização ou não da prática. A seguir, veremos aspectos mais subjetivos relacionados mais diretamente às emoções evocadas na prática de pedalar.

7.4 SENSACIONES E EMOÇÕES MOBILIZADAS AO PEDALAR

Na perspectiva de Jensen (2013, posição 2310 *kindle*, tradução nossa) quando nos movemos negociamos, controlamos e nos orientamos no mundo, atribuindo-o sentidos e que esses processos acontecem de modo frequente sob bases e objetivos instrumentais (ir de A a B, usar mínimo esforço), porém “[...] por baixo dessa superfície instrumental, nosso envolvimento corporal com o mundo em movimento também sustenta uma relação emocional que desdobra afetos tanto quanto as razões”.

Bem-estar, alegria, felicidade, prazer, satisfação, liberação de endorfinas, desprendimento do corpo pela atividade física, vento no rosto, liberdade. Estresse, insegurança, tensão, medo, cansaço, dor. Estas foram algumas combinações de emoções e sensações trazidas pelos participantes e que compõem suas experiências de pedalar. Vale ressaltar que sensações e emoções caminham juntas, determinadas sensações correspondem ou resultam em determinadas emoções e vice-versa.

O participante 2 ressalta as experiências agradáveis que costuma ter com a bicicleta, mencionando questões estruturais e a relação com o corpo a partir da capacidade de autopropulsão.

[...] aqui só os moradores tem acesso a esta parte e a galera da ciclovia, ciclovia parece “ciclovida”, parece que ela é, são canais que espalham vida pela cidade, porque, de fato, a relação com ambiente em cima da bicicleta com vias que facilitem a locomoção na cidade, é uma coisa fora do comum, uma experiência muito agradável, uma experiência sensorial pra mim que é animal e a bicicleta é, ela é movida a oxigênio né, ela é movida a carboidrato, então essa ideia de, esse conceito de autopropulsão da bicicleta [...] a sensação de autopropulsão, esse conceito aliás, pra mim é lindo, porque sou eu que estou me movendo, não é a gasolina que está queimando numa máquina que estou acelerando, é animal. (Percurso – participante 2)

A participante 1 traz diversas sensações e emoções em seu relato, relacionadas desde a questões de segurança, perpassando também pelas sensações contrastantes sentidas no corpo resultantes de subidas e descidas:

[...] eu tenho uma puta de uma insegurança, no sentido de medo de acidente, medo de, desta questão da violência e tal, então acho que é uma sensação corporal que a gente tem o tempo todo, não numa intensidade gigante, mas eu tenho, então essa, é uma sensação que é, que acaba passando pelo corpo. Eu gosto muito da sensação do ventinho no rosto, não gosto do frio [risos], mas do ventinho no rosto eu gosto, eu acho que é a sensação corporal mais legal assim, que a gente tem quando a gente está pedalando. Não gosto muito do [reproduz os movimentos decorrentes de uma respiração ofegante], mas faz parte e de uma certa forma depois que acaba esse, essa intensidade, eu acho que te dá um certo alívio quando tipo “pô, terminei essa subida, yes”, tipo, venci ela de volta sabe, então essa sensação é boa também. Eu acho que a sensação corporal das descidas, são muito gostosas, tipo, de sentir, de, de... porque é onde... é que acho que é onde tem o ventinho no rosto, e eu gosto muito. São essas assim, depois, no final, que você terminou, aquela perna bamba [risos], é estranho, mas é bom. (Entrevista – participante 1)

O participante 9 destaca que se sente bem pedalando, mas que sente as tensões e inquietudes provenientes do trânsito.

[...] eu me sinto bem quando ando de bicicleta, às vezes a tensão do trânsito eu acho que diminui um pouco essa, esse bem-estar né, porque o corpo fica muito travado pelo medo de ser atropelado, ser assaltado. Mas eu acho muito melhor andar de bicicleta do que andar de carro, é muito melhor, muito mais prazeroso, só estas restrições né, que o corpo dói, tem a tensão do trajeto, isso é que acaba atrapalhando, mas é gostoso. (Entrevista – participante 9)

Para algumas participantes, andar de bicicleta trouxe modificações na auto-estima e nas concepções construídas em relação ao corpo e suas imagens.

[...] é uma coisa que mexe muito com a minha autoestima, então eu subo em cima da bicicleta eu acho que está todo mundo me olhando e me admirando eu estou indo salvar o mundo, sendo que eu estou indo pro trabalho [...] e foi algo que mudou muito a minha vida, tanto a minha vida tipo qualidade de vida, porque andar de ônibus não era o que eu gostava de fazer, e como eu conheci a cidade né, eu tenho uma relação muito, muito especial, muito, muito especial mesmo com Curitiba, [...] acho que eu sou muito apaixonada por Curitiba por causa da bicicleta. (Entrevista – participante 14).

[...] a maior revolução que a bike trouxe pra mim, além de ir pros lugares enfim, foi, foi essa coisa de, de me libertar um pouco o meu corpo e a minha aparência, [...] eu passei a, tipo, me sentir mais poderosa fisicamente e me importar menos com essas coisas assim, como eu falei, tipo, hoje em dia acho mais legal o fato de eu ter chegado de bike, mesmo que eu não esteja tão bem vestida quanto as outras pessoas ou tão cheirosinha quanto as outras pessoas, do que se eu tivesse chegado de Uber, sei lá, por exemplo. Então isso foi muito legal assim pra mim, mesmo a bike tendo causado alterações no meu corpo que talvez eu nem queria que tivesse assim [...], é quase como se você aceitasse um estilo de vida diferente assim. (Entrevista – participante 12).

Em vários relatos foi possível perceber que, considerando principalmente o pedalar no espaço urbano, alguns medos relacionados à segurança, tanto pública, relacionada à assaltos, por exemplo, quanto no trânsito, em função das situações de estresse enfrentadas no compartilhamento do trânsito na cidade, em certa medida ofuscam momentaneamente as experiências de bem-estar geradas ao pedalar. Interessante notar que estas sensações que perpassam o corpo são fugazes e transitórias, mas em algum medida são incorporadas. A participante também reforça as sensações relacionadas ao vento no rosto e outros prazeres que perpassam suas experiências com a bicicleta, como ir à lugares onde os carros não chegam.

Ah, isso me faz muito bem, eu fico muito feliz, normalmente né, quando você não acha uma briga no meio do caminho que você se estressa, mas normalmente isso acontece e você já volta a pedalar e, tipo, volta a ser gostoso mais uma vez. [...] Pega uma subida daquelas que dá vontade de chorar, dói, mas é sempre muito gostoso, é sempre um prazer e, eu acho muito, sei lá, libertador. Eu acho que pedalar traz uma sensação boa de liberdade, atrelada a velocidade [...] Eu sinto um prazer imenso em passar, tipo, mais rápido do que os, chegar num lugar mais rápido do que eu chegaria de carro, eu acho isso... que compensa qualquer dor que o pedal possa trazer, tipo, ah, é uma subida a mais e tal, você conseguir não se estressar no trânsito ou não ter que parar em tanto sinaleiro, não, realmente não se estressar no trânsito por estar de bicicleta eu acho que é uma das grandes sensações assim. E, ah, as experiências que a bicicleta traz também, por exemplo, ah, você pega, pega a bicicleta vai até campo magro, poxa e chega numas cachoeiras, nuns buracos que você não chegaria de carro, acho que esta liberdade de chegar em lugares que talvez de carro você não chegaria, ou a pé você não chegaria, eu acho que a bicicleta traz isso. E lógico é um exercício, então ajuda no, na manutenção do peso corporal, tua, é, tua capacidade cardiorrespiratória, acho que tudo isso é benéfico né, eu me sinto muito bem pós-treino. (Entrevista – participante 7)

Além dos elementos acima evidenciados, para vários participantes pedalar é uma maneira de se “desligar”, “aliviar a cabeça”, entrar em um estado meditativo. A participante 12 ressalta elementos que considera positivos na experiência de pedalar, mostrando também como desenvolve um estado meditativo ao mesmo tempo em que as emoções ficam “à flor da pele”:

Traz várias sensações, acho que as positivas são essa sensação de liberdade, vento na cara, é gostoso você fazer força com o seu corpo e sentir que o teu corpo vence a distância [...] eu acho que o rolê da bike ele traz muito aquela coisa daquele estado meditativo de você estar fazendo só uma coisa por vez, sabe, e isso faz muito bem, e ao mesmo tempo deixa você um pouco com as emoções à flor da pele ali quando acontece alguma coisa inesperada ou ruim né, porque você está ali, totalmente ali, [...] não é só um meio de transporte assim, é uma coisa que meu corpo gosta de fazer e eu me sinto bem fazendo, então tem tudo isso. (Entrevista – participante 12)

O participante 17 também ressalta questões relacionadas à saúde e qualidade de vida, evidenciando que o maior o efeito da bicicleta seria no estado de espírito.

O que eu acho interessante da bike é a mobilidade né, rapidinho cara, rapidinho eu saí do Rebouças e fui ao Batel, fiz uma manutenção rápida na bike e segui ao Portão e do Portão já estou aqui no Hauer, [...]. Detalhe né eu fiz tudo isso sem gastar um real e agregando uma qualidade imensa na minha vida, uma qualidade de saúde né, eu costumo dizer pra todo mundo que não existe nenhum antidepressivo no mundo que cause o mesmo efeito que uma bicicleta causa em nossas vidas, é muito show gente, sem contar todos os benefícios de saúde que ela proporciona também, além do maior benefício né, que é a paz no espírito né, deixar a alma leve [...] (Percurso – participante 17)

Esta perspectiva foi bastante evidenciada pelo participante 2, que considera que a bicicleta proporciona um diferencial significativo de percepção, comparado à atravessar uma dimensão, uma forma de introspecção intensa o bastante para alterar percepções e promover outras relações espaço-tempo.

[...] é quase uma meditação assim, também entro numa, num alfa ali especial, sabe? Só que num modo bem diferente, porque você está se relacionando com o ambiente, está toda hora ali olhando o caminho e tentando manter aquele embalo [...] naquele respirar ali que daí você se situa e você olha em volta e você tá naquele lugar, mas tá numa outra dimensão porque você está atravessando aquele lugar assim, numa, de uma forma diferente com o corpo né, então eu acho que essa presença de corpo ali é, é o que vai transformar esta percepção e daí nisso você vê a beleza da cidade, por estar nesta outra dimensão perceptiva ali que daí você consegue perceber o que que há na cidade [...] (Entrevista – participante 2)

As sensações ocasionadas pelo deslizar, pela velocidade que a bicicleta alcança nas descidas e o “vento no rosto” costumam ser características e distintivas entre as diversas sensações decorrentes do ato de pedalar por si mesmo.

Uma questão evidenciada de modo recorrente, proveniente da relação da bicicleta com o trânsito, é sensação causada quando meios de transporte motorizados passam muito próximos ou atravessam a frente da bicicleta. As expressões “toca em cima”, “taca em cima”, “passa por cima” são constantemente utilizadas por ciclistas em referência à esta situação⁹¹ e a iminência de quedas ou colisões resultantes dessa proximidade evidenciam a vulnerabilidade do corpo que se desloca de bicicleta.

Essa situação, mesmo por vezes não resultando em consequências diretas à integridade física do ciclista, gera uma sensação desconfortável de “invasão” do espaço corporal, potencializando o estado de “tensão” que tende permear o pedalar, principalmente em cidades menos preparadas e mais hostis ao deslocamento de bicicleta.

Bem, também utilizo as vias de ônibus, porque nelas você tem exclusividade né, fora os ônibus, o trânsito é bem menor, então daí fica bem mais legalzinho de pedalar [conversa paralela], porque daí não tem nenhum filho da puta tacando o carro em cima de você ou passando com uma distância menor do que a lei que é 1,5m, que inclusive eu acho que ninguém sabe o que é 1,5m. a galera confunde 1,5m com 15 cm. A minha vontade é, quando o cara para no sinaleiro, chegar e já metendo a mão no retrovisor, sendo bem sincero. Já fiz isso em outros tempos, por pura raiva de quase ser jogado no chão e me arrebitado inteiro, mas hoje em dia eu prefiro uma ação mais educativa, então o que eu faço é parar do lado, dar um toquinho no vidro e falar “o, companheiro, o que é uma lataria amassada pra você é um braço quebrado pra mim, então vamos respeitar aí a distância né”. (Percurso – participante 2)

Percebemos, portanto, que sensações e emoções contrastantes fazem parte das experiências com a bicicleta, sendo em sua maioria fugazes, efêmeras, produzidas por acontecimentos específicos, por respostas do corpo à elementos naturais, exigências de relevo, situações relacionadas ao trânsito ou à dinâmica de cidade, como também com

⁹¹ As consequências da não observação do artigo 201 do CTB, que aponta que a ação de deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta é uma infração média sob penalidade de multa, são explicitadas por Cruz (2011, n/p): “Um leve toque de retrovisor na ponta de um guidão de bicicleta faz com que ele vire para a direita, desequilibrando o ciclista para a esquerda e fazendo com que ele caia na via em meio aos carros. Não há destreza do ciclista que supere a física e a gravidade, portanto depois do toque é impossível impedir o processo de queda. [...] E nem é preciso esbarrar no ciclista para que ele caia. O susto de um carro passando muito próximo ou muito rápido, ou até seu deslocamento de ar quando em alta velocidade, podem derrubá-lo da mesma forma, principalmente no caso de um ciclista iniciante ou idoso. E é por isso que ao art. 220 do CTB pede que o motorista reduza ao ultrapassar uma bicicleta. Há vários motivos para ultrapassar a uma distância segura: o ciclista pode ter que desviar de um buraco (porque se não desviar, corre risco de cair na via); pode ter um desequilíbrio momentâneo que altere sua trajetória um pouco para o lado; o deslocamento de ar do veículo passando ao lado pode desequilibrá-lo; o espaço para ultrapassagem pode ser mal calculado e o retrovisor tocar o guidão”.

base em percepções associadas à cultura do lugar (medo de assaltos, por exemplo), estando sempre presentes, porém mais ou menos intensificadas de acordo com o desenrolar das situações, das competências pessoais em entrar ou sair dessas situações e do modo como elas são individualmente absorvidas.

7.4.1 Pedalar e pertencer

Vários relatos trouxeram a perspectiva de que andar de bicicleta foi uma forma de modificar percepções em relação à cidade, promovendo sentimentos de pertencimento. Existe um olhar diferenciado para a cidade, seus espaços, ritmos e pessoas a partir do uso da bicicleta, revelando a capacidade de aproximar indivíduo-cidade, possibilitando a construção de uma relação mais sistêmica e orgânica pelo protagonismo corporal e sensibilidades evocadas no processo de apropriação da cidade.

[...] eu comecei a me entender muito mais como parte da cidade, assim, tipo, como é, uma pessoa normal que sei lá está vivendo todas as delícias e as dificuldades de uma cidade grande assim tipo, de estar ali com um recapeamento do, da Sete de Setembro, com os buracos da rua, mas ao mesmo tempo sentindo o ventinho gelado e o sol queimando sabe? Tipo, tanto aquilo que eu falei da minha relação com a cidade de, de entender e criar uma relação com cada rua, com cada esquina e tal, isso de poder me ver como, como uma coisa bem sistêmica assim, tipo, uma parte do organismo cidade assim, são coisas bem, bem marcantes no meu viver bicicleiteira. (Entrevista – participante 14)

Ah, é uma sensação maravilhosa né, é uma sensação de bem-estar muito, muito boa, é, uma sensação de liberdade, uma sensação de pertencimento, de pertencer à cidade, da cidade fazer parte da gente, da gente fazer parte da cidade, da gente fazer parte do todo, e olhar questões como pessoas que deixam lixo, de ver o quanto às vezes as pessoas não colaboram para que a cidade se torne um lugar né, para que a cidade seja um ambiente saudável, onde a gente possa desfrutar né, de parques de praças né, a questão da limpeza. (Entrevista – participante 8)

[...] Uma outra coisa assim, é de olhar os espaços, os lugares, as pessoas, esta questão da desigualdade social, também talvez minha concepção de mundo tenha mudado neste processo também. De enxergar estas pessoas, de enxergar e eu digo só no sentido de ver mesmo, porque eu acho que enxergar de verdade a gente às vezes não enxerga, de ver essas pessoas, esses moradores de rua que ocupam os espaços com suas moradias e tal, é uma das coisas que eu acho que esta percepção mudou sim. [...] (Entrevista – participante 1)

[...] então eu acho massa coisa tipo, cara, quem anda de carro nunca percebe o que é uma montanha no meio da cidade, essa geografia, e a questão de chuva né, frio, sacar que os climas estão mudando, sacar que, que chove mesmo e tem que chover, que está muito tempo sem chover tá ligado, eu acho que ela traz um, um pouco da natureza assim pra tua percepção sabe? (Entrevista – participante 13)

Além disso, de bicicleta é possível acessar determinados espaços os quais não seriam possíveis a partir de meios de transporte motorizados e essa interação diferenciada com o meio urbano se dá também a partir da relação com o tempo.

[...] você consegue prestar atenção em coisas que raramente você prestaria atenção de carro ou de moto ou mesmo de ônibus. Uma subida, uma igreja, uma casa, um prédio, às vezes eles passam despercebidos, então muda mesmo, muda e muda muito. (Entrevista – participante 5).

A bicicleta é uma coisa que, eu sinto de não poder andar mais com ela, porque é uma, o olhar que a gente tem pra cidade de bicicleta é diferente. Então a gente passa pelo menos lugar de carro, de moto ou até de ônibus a gente não vê as coisas que a gente vê com a bicicleta, então eu me sinto mais perto da cidade e das pessoas de bicicleta do que com qualquer outro meio de transporte. A bicicleta permite que, o tempo de andar, é um tempo mais lento, um trajeto que demora mais pra você fazer e mesmo que você passe todo dia no mesmo lugar a observação que você tem das casas, do arruamento, tudo é, é mais intenso do que no carro. A bicicleta é uma parceirona, dá pra ir pra tudo que é canto com ela, é só não ter pressa. (Entrevista – participante 9)

Trechinho da ciclovia que segue a via férrea, adoro fazer isso [conduz a bicicleta abrindo os braços], sensação de voar, andar sem as mãos, mas nesse trecho aqui ó, só passa o trem ou passa o cara da ciclovia, observa coisas que não está no roteiro normal dos carros e está conhecendo a cidade, está interagindo com este ambiente urbano, isso é lindo, isso ressignifica a minha relação com a cidade e é isso um dos motivos que eu amo tanto Curitiba, eu vou para todos os lugares de bicicleta e é sempre divertido. (Percurso – participante 2)

O modo de deslocamento pela cidade é capaz de moldar percepções, mas o grau de intensidade depende das experiências individuais.

[...] eu meio que sempre pedalei, então não sei como seria se eu não pedalasse. Como eu pedalo desde lá dos 16 anos, acho que 16 anos é quando você começa a perceber efetivamente a cidade, até os 16 ou até você começar a dirigir você só entende o caminho escola-casa, casa-mercado e alguma atividade extracurricular. Então acho que sempre foi a mesma [percepção de cidade], mas não porque, não porque o ciclismo não ajudou, mas porque o ciclismo sempre fez parte. (Entrevista – participante 7)

Ah, não sei te dizer se mudou a percepção em função do pedal. Mas o pedal me permite conhecer lugares, pedalar, quando você pedalar numa velocidade menor do que a moto ou o carro te permite enxergar coisas que as vezes a correria com o carro e com a moto não permite enxergar, de descobrir lugares, é, assim, acho que muda um pouquinho sim. (Entrevista – participante 10).

As experiências perceptivas, ancoradas no corpo, acomodam saberes e por meio delas estabelecemos relações de reciprocidade entre intencionalidade, sentido e significações (MERLEAU-PONTY, 2018; SCHWENGBER, 2014). É atravessando,

percorrendo o espaço com nosso corpo, em sua presença relacional com outras pessoas e pela utilização e construção de objetos, que conhecemos e transformamos o espaço (CARERI, 2017) (da mesma forma, o corpo também é permanentemente recriado nestes atravessamentos) e o corpo em movimento perpassa um processo de educação estética e das sensibilidades que possibilita aos cidadãos estabelecerem novos olhares acerca da vida e da realidade (RECHIA, 2017).

Assim como vivemos nas cidades, elas vivem em nós, pois estabelecemos intercâmbios constantes com o entorno, internalizando-o ao mesmo tempo em que nele projetamos nossos corpos, com os quais confrontamos e experimentamos não apenas a nós mesmos, mas também a própria cidade, uma vez que ela existe pela experiência corporal e, assim, ambos se complementam e se definem (PALLASMAA, 2005, 2018).
Por meio do corpo

[...] com todos os seus sentidos que o habitante usa o espaço, cria/percebe os referenciais, sente os odores dos lugares dando-lhe sentido. **Significa dizer que o uso do espaço envolve o indivíduo e seus sentidos, o seu corpo; é através dele que marca sua presença**, é através dele que constrói e se apropria do espaço e do mundo no plano do; no modo como usa o espaço e emprega o tempo da vida cotidiana [...] a prática socioespacial tomada globalmente supõe o uso do corpo, emprego das mãos, dos membros, dos órgãos sensoriais, gestos do trabalho e das atividades fora do trabalho, isto porque o próprio corpo aparece como um elemento espacial (CARLOS, 2017, p.30, grifo nosso).

Ciclistas são cidadãos que possuem um “engajamento perceptual” (INGOLD, 2000) diferente com a cidade, considerando que andar de bicicleta é uma forma destacadamente corporal de vivê-la, habitá-la. Nesse sentido,

Andar de bicicleta, nos termos mais simples, transforma “lá fora” em “aqui”, na medida em que desarticula a mobilidade autônoma da experiência privatizada do automóvel e a rearticula para uma experiência mais visceral do urbano. **Esse processo nem sempre promove um engajamento mais “autêntico” com a cidade, como muitos usuários de bicicleta o teriam, mas necessariamente força um tipo diferente de engajamento** (FURNESS, 2013, p.322, tradução, grifo e sublinhado nossos).

Embora este engajamento com a cidade não se dê de maneira intensa para todos os usuários de bicicleta, uma observação diferenciada da cidade a partir do selim é inevitável. Os espaços são diferentemente vivenciados, lugares são descobertos,

percepções alteradas, locais de passagem podem tornar-se locais de pertencimento, outras sensibilidades são mobilizadas.

Também corroboramos com Züge Júnior (2014, p.90) quando afirma que outra relação com o espaço, o outro e suas possibilidades pode ser estabelecida quando pedalamos, recuperando leituras da cidade que vão além dos simulacros:

Subitamente o mundo se torna real, não é apenas um cenário que passa pelo espaço esquadrinhado pela moldura da janela do carro. As subidas se tornam reais, as descidas também. As distâncias, mensuráveis... E, claro, o olhar para o outro que ali está. [...] Ciclista urbano é, antes de tudo, leitor do real relevo da cidade e das intervenções humanas nesse relevo.

Se a cidade existe pela experiência corporal é possível pressupor que as pessoas que se deslocam de bicicleta incorporam formas de conhecimento da cidade que só fazem sentido no corpo e pelo corpo, capazes de alterar as maneiras nas quais afetam e são afetadas pelo espaço, pelo tempo, pelas outras pessoas.

O próximo item aborda de modo mais específico o corpo feminino de bicicleta e como este é afetado por algumas experiências vividas com a bicicleta.

7.4.2 O corpo feminino de bicicleta

Algumas participantes mulheres registraram em seus percursos situações que as fizeram se sentir desconfortáveis, constrangidas ou irritadas pela forma com a qual seus corpos foram observados ao utilizarem a bicicleta no espaço público.

Cara, eu estou pedalando, decidi sair de top porque está muito quente, eu coloquei uma camiseta, mas eu estava insuportavelmente com calor, eu vim de top, e daí um bando de homem acha que meu corpo é via pública e fica olhando, então, se eu, se eu soltar uns palavrões por aí você pode por que eu reclamei, só tira os palavrões pra não ficar tão feio [risos], porque normalmente é meu comportamento diante desses homens que acham que nosso corpo é via pública. (Percurso – participante 1)

Já estamos de volta no Passeio Público. Nossa o homem, o macho não pode ver perna de fora né, nunca vi. (Percurso – participante 11)

E aqui na esquina tem um povo pintando uma quadra, eram três homens e eles ficaram me olhando feio, eu não gostei. Eu estou de shorts e regata porque está bem quente hoje, graças a Deus, então provavelmente vou sentir muitos olhares, já senti atrás de um taxista, agora os pintores, e é isso, tomara que dê tudo certo. Lá vamos nós. [...], ó, vai se fuder, o motorista da moto buzinou pra mim, fazia muito tempo que eu não andava de bicicleta e não estou acostumada com esses assédios, tinha esquecido que eles aconteciam de monte mesmo. (Percurso – participante 14)

É possível notar que os olhares recebidos e não aprovados partiram do público masculino e, nos casos relatados, estiveram associados ao fato de as participantes estarem pedalando de top ou shorts, com o corpo mais exposto em dias de clima quente e altas temperaturas. Entretanto, essa questão envolve questões culturais mais abrangentes relacionadas ao ser mulher em presença no espaço público.

A participante 1 comenta que é raro pedalar sozinha e que tem mais medo da violência sexual que pode sofrer do que de roubarem sua bicicleta, considerando estas situações muito desagradáveis, mencionando também que percebe uma objetificação da mulher e um conservadorismo por parte da cultura local em relação à exposição corporal. Ela aponta que costuma reagir respondendo verbal ou fisicamente às provocações ou olhares que a incomodaram.

Não sei se em outros lugares que são mais quentes as pessoas têm, têm menos problemas com isso, mas eu acredito que não, que é uma cidade conservadora e as pessoas não estão acostumadas com você andando de top e tal. E eu sempre saio, se tiver quente eu não consigo ficar com camiseta, me dá um troço, um comichão assim, eu não aguento, [...] essa é uma situação assim bem, bem ruim que a gente tem que lidar, que a gente está nesta cidade né, em que a mulher muitas vezes é objeto e aí você tem estas situações. Eu costumo bater boca se precisar, já soquei carro, já bati em carro assim, dependendo da situação, ah, eu xingo, eu falo, eu mando à merda mesmo, principalmente quando está, pergunto o que que está olhando, já aconteceu várias vezes, porque eu fico com raiva. É muito constrangedor na verdade, é muito constrangedor. E as vezes eu falo pra pessoa se intimidar mesmo entendeu [...] (Entrevista – participante 1)

Essas situações podem ser entendidas como potenciais barreiras ou fatores limitantes para pedalar: “*outros empecilhos seriam segurança pública mesmo, tipo, ah, evitar lugares, talvez eu iria pra um lugar X, mas eu vou deixar de ir porque eu acho que ali não é tão seguro, acho que a gente como mulher mais ainda, tipo, a gente sai de casa com medo*” (Entrevista – participante 7).

Algumas atitudes mencionadas para mitigar ou reduzir os riscos de sofrerem algum tipo de lesão corporal associada ao fato de serem mulheres seriam pedalar acompanhada, evitar pedalar à noite ou ainda utilizar vestimentas que evitem ser reconhecidas como mulheres.

Pois é, eu estava pensando aqui sobre os assédios né, hoje foram dois, três acho, dois, três, não sei, e eu estou vestida bem menininha né, bastante corpo à mostra, mas várias vezes, eu acho que eu falei isso até na, nossa entrevista nós duas, que, ahh, às vezes eu me pego me vestindo de homem pra andar na rua, o que é nojento, mas, não sei se por isso ou não, nada nunca me aconteceu né, então, vou continuar fazendo. (Percurso – participante 14)

Eu tento não parecer muito mulher quando eu estou andando de bike à noite, tipo, colocar um capuz alguma coisa assim, deixa o cabelo preso, porque eu também acho que vai ser mais seguro do que se eu tiver, ai, de rabo de cavalo, sabe, tipo, triste né, mas verdade. (Entrevista – participante 12)

Partindo da perspectiva masculina, o participante 15 registrou uma situação que reforça o cerceamento da liberdade ou a sensação de insegurança que muitas mulheres possuem ao circularem no espaço urbano.

Acho um pouco triste, porque eu sinto que as pessoas têm um pouco de medo de mim, quando eu vou atravessar, eu atravessei a canaleta agora, tinha uma, uma mulher que estava atravessando junto comigo, a pé, por eu estar falando, ela olhou pra trás assim, mas [inaudível] com ar desconfiada sabe, como quem pudesse fazer um mal pra ela, eu acho isso tenebroso, tenebroso porque acaba com a, não acaba, mas, ajuda a eliminar, a desestimular a vida pública nas cidades né. (Percurso – participante 15)

Estas ocorrências mostram que o uso da bicicleta é atravessado pelas questões de gênero não somente em números, expressos pelo quantitativo que revela o público ainda predominantemente masculino que pedala na cidade, mas também nas desigualdades de gênero em relação aos significados que os diferentes corpos adquirem no espaço público e formas pelas quais eles podem ser simbolicamente “invadidos”. Um olhar mal-intencionado ou uma comunicação verbal desrespeitosa tornam-se comportamentos opressores quando atuam como obstáculos para muitas mulheres, desincentivando ou desestimulando a prática de pedalar na cidade.

* * *

Vimos nesta seção como o uso da bicicleta pode gerar diferentes maneiras de sentir a e na cidade, mobilizando experiências sensório-afetivas capazes de modelar as relações estabelecidas consigo e com o espaço urbano. Na sequência, vamos explorar com mais detalhes nuances a respeito de pedalar no tempo/espço do lazer.

8 A BICICLETA NO TEMPO/ESPAÇO DO LAZER

Os tópicos discutidos anteriormente demonstram as miríades de características que permeiam o uso da bicicleta e o quão complexas podem ser estas experiências, sendo uma das possibilidades de vivenciá-las no tempo/espaço do lazer. Para Stigger (2009, p.82), as atividades de lazer

São atividades realizadas em espaços/tempos em que os indivíduos estão livres do trabalho e de outras obrigações e, apesar de inúmeros constrangimentos, ocorrem de acordo com as suas possibilidades de escolhas. Mesmo que essas práticas sejam, na maioria das vezes, observadas (e mesmo vividas) na perspectiva do entretenimento e de possibilidade de repouso, as pessoas que as desenvolvem estão passando por processos educativos, na perspectiva do que venho sustentando. Isso porque elas se inserem no contexto das práticas da “cultura vivenciada no tempo disponível”, para utilizar a já referida expressão de Marcellino, e, portanto, se inserem nos processos de socialização pelos quais os indivíduos passam por toda a sua vida social.

Esta perspectiva remete ao fato de que as atividades de lazer, mesmo localizadas em tempos/espaços particulares, fazem parte dos processos socioeducativos que ocorrem na vida cotidiana das pessoas e, por isso, também educam (STIGGER, 2009).

Várias finalidades podem estar associadas ao uso da bicicleta e as percepções e compreensões a respeito de possíveis distinções nas manifestações dos diferentes “pedalares” se mostraram diversas e particulares e a própria existência destas distinções em alguns momentos pode ser problematizada.

Quando questionados em que medida o percurso registrado foi considerado uma experiência de lazer pelos participantes foram elencados elementos relacionados à intensidade e ritmo da pedalada, caracterizado por ser mais lento, baixo grau de dificuldade ou pouco dispêndio de energia, possibilidade de sair com a bicicleta, “dar uma volta” e prestar mais atenção no entorno, presença de áreas verdes no percurso, momento descontraído, diversão e, eventualmente, as estruturas percorridas (ciclovias). A agradabilidade do clima foi um item bastante ressaltado pelos participantes durante os percursos e a palavra “passeio” utilizada de maneira recorrente para referenciar a experiência registrada.

Durante o percurso, o participante 4 reflete sobre sua relação com o uso da bicicleta. Por encontrar-se aposentado de atividades laborais, deslocar-se ao trabalho não seria um objetivo da sua pedalada, a qual relata estar associada principalmente ao lazer e a saúde.

É uma sensação muito boa pedalar. Eu pedalo, tenho o pedal como uma atividade de lazer, não uso a bicicleta para me deslocar a serviço, até porque eu já sou aposentado, então a bicicleta pra mim é um instrumento de lazer, é meu brinquedinho, me faz muito bem. É uma das minhas ocupações como aposentado, entre outras coisas que eu faço, gosto de leitura, mas a bicicleta acaba sendo uma forma também de eu ocupar meu tempo não é, e me faz muito bem com relação à saúde. [...] (Percurso – participante 4).

A participante 12, após ressaltar as sensações agradáveis que as condições climáticas estão proporcionando ao percurso, reflete sobre o uso da bicicleta como meio de transporte ao trabalho, comentando as modificações que esta atividade sofreu em função da pandemia da Covid-19 e da realização do *home office*:

Está um dia bem gostoso hoje, dia perfeito pra andar de bike, porque está sol, mas não está muito quente, está um ventinho fresquinho, tanto que eu estou de jaqueta, então vai ser um passeio bem gostoso. Eu estou faz uns meses pedalando muito menos do que eu costumo pedalar, porque, por causa da pandemia, e eu usava muito a bike como deslocamento casa-trabalho e, vou parar aqui os carros vão atravessar, e eu usava muito a bike como deslocamento casa-trabalho e agora eu estou trabalhando de casa, então esse deslocamento não é mais necessário e daí eu estou saindo o mínimo possível, mesmo, mesmo sabendo que tem muita gente saindo treinar, saindo pedalar, eu não estou fazendo isso porque, bom, é um privilégio poder trabalhar de casa [...] eu ando bem destreinada, eu costumava fazer, mesmo pra diversão, uns trajetos mais longos do que eu estou pensando em fazer hoje, mas é porque eu estou meio fora de forma mesmo, não é treino, é passeio. (Percurso – participante 12).

No relato a participante também sugere encarar de diferentes maneiras as pedaladas que realiza ao comentar que o trajeto se tratava de um passeio e não um treino. Perspectiva semelhante foi trazida pela participante 16, que passa por determinado ponto da cidade, faz uma pausa em seu percurso para um registro fotográfico e, na sequência, distingue que a experiência vivida naquele momento se tratava de um passeio e não um treino, que parece ter sido a atividade realizada no dia anterior.

Estou passando aqui em frente o Bosque do Alemão, Portal Italiano, acho que vou parar ali pra tirar uma fotinha, básica né, que a gente sempre tira uma fotinha quando vai pedalar, então eu vou, vou entrar aqui pra tirar uma foto. Hoje é só um passeio, hoje não é treino, porque as minhas pernas estão doloridas de ontem [...] (Percurso – participante 16).

Diferenças entre pedalares também são marcadas pelo participante 10 ao comentar sobre o percurso realizado:

Ritmo que eu pedalo, pedalo prestando atenção nas coisas ao meu redor, então isso pra mim já caracteriza um lazer, é onde eu procuro curtir o pedal, não tenho tempo pra fazer, não tenho velocidade média pra fazer, não tenho, eu tiro aquela parte do dia, seja manhã ou seja tarde, pra pedalar, independente se eu vou fazer 60, 70 km ou vou fazer 25km, é só pra curtir mesmo o pedal, o clima, ainda mais que estava um dia bom, estava sol aquele dia, isso que eu caracterizo como um pedal de lazer. Geralmente quando, o oposto disso, quando é um, isso que eu faço saindo de casa, igual o dia que você me encontrou eu estava saindo aqui, aquele dia eu procuro só baixar a cabeça e pedalar, pedalar, pedalar, pedalar o mais rápido possível, me esforçar, puxar mais o meu físico possível, pegar subidas, melhorar meu tempo em determinados pontos e é isso que difere do meu pedal de lazer, daquele que eu procuro só fazer atividade física mesmo. (Entrevista – participante 10)

A participante 7 também demonstra haver distinções entre suas pedaladas:

Ó aqui é muito legal, porque tudo dá pra passar pela ciclovias, tudinho, atravessamos a João Gualberto agora, que é outro lugar que eu acho bom de pedalar, só que tem bastante subida e descida, pega por ali e vai até o parque Bacacheri, é um passeio bem gostoso. E deu bem certo a gravação porque já está sendo bem passeio, bem momento de lazer mesmo, às vezes a gente vai e vai pra dar uma treinada, fazer força, interparques normalmente [...] (Percurso – participante 7).

Entretanto, apesar das diferenças, afirmou em entrevista que mesmo quando sai de bicicleta para treinar considera aquele um momento de lazer.

[...] é um momento descontraído do meu dia, não tinha intenção nenhuma de, apensar que eu considero treino um lazer também, mas é, era uma atividade lúdica, estava me divertindo, estava passeando com o meu namorado, acho que é válido se mexer e as experiências na cidade mesmo, a conversa que a gente tem, o que a gente enxerga, o que a gente vê, acho que tudo isso caracteriza um momento de lazer, ficar um pouco mais desligado da rotina de trabalho e coisas assim. (Entrevista – participante 7).

O participante 4 reforça sua perspectiva de pedalar enquanto experiência de lazer explicando as diferentes relações entre tempo/espaço e velocidade quando comparada à outras experiências, as quais envolvem também o uso de outros equipamentos.

A questão da pedalada, do ciclista, envolve preparo físico, o que é relativo, porque vai depender do que você quer fazer, se é velocidade, se é resistência, se é tempo em cima de uma bike, se você quer vencer um percurso maior, um percurso menor, mas aí você tem dois aspectos, um relacionado ao teu corpo, o teu preparo e outro aspecto é o equipamento, que tipo de equipamento que você tem pra poder te satisfazer de acordo com o teu objetivo. A minha bicicleta é uma *Mountain bike*, portanto, pneu largo, não é *Speed*, não é bike de velocidade, é uma bike mais pra passeio, o objetivo aqui não é velocidade, a relação tempo/espaço não me preocupa, o que me preocupa, o que não é preocupação, mas o meu objetivo é sair, passar algumas horas pedalando, sem me preocupar com velocidade, sem me preocupar com o tempo, sem me preocupar em fazer um percurso em tempo recorde ou coisa parecida. Não é meu objetivo. Meu objetivo é passear, sair (Percurso – participante 4).

Para outros participantes, o uso da bicicleta como atividade de lazer implica uma estruturação diferenciadas de outros pedais, dependendo do objetivo da pedalada e distâncias a serem percorridas, pela necessidade de carregar água, comida, ferramentas, roupas e outros acessórios, principalmente em percursos mais longos ou viagens.

O participante 3 aponta diferenças entre os pedais, indicando tempo, intensidade e estado de espírito como elementos que se alteram dependendo da experiência vivida.

Tem diferença sim, porque eu acabo fazendo os três, lógico sempre tem um com mais frequência que outro, mas eu faço os três. O lazer ainda dependendo é o que faço, eu acabo fazendo menos, porque eu faço muito a parte de deslocamento. Então às vezes tem horário pra chegar, então você pedala numa intensidade e, de treino, é totalmente diferente porque meus treinos são guiados por um profissional da área, então eu faço com a determinação dele, então, tem uma frequência, um jeito de pedalar diferente [...] a bicicleta eu uso mais pra deslocamento do que pra treinar, treinar é só, aconteceu mais quando eu acabei me lesionando, como uma adaptação do que, ainda acaba sendo mais tranquilo. Mas dá diferença, assim, no lazer é muito mais tranquilo, você fica muito mais, é, menos tenso, o deslocamento, como você tem o horário, eu me vejo mais tenso fazendo o trajeto, depende do horário e o treino também, porque você tem que continuar em uma intensidade só, você não pode mudar a intensidade [...] (Entrevista – participante 3)

Na relação entre pedalar para o trabalho e pedalar no lazer a questão da relação estabelecida com o tempo parece ser um fator distintivo importante. Para alguns participantes pedalar para o trabalho, por exemplo, exige que o tempo seja calculado e controlado com maior precisão, em função do compromisso ou da responsabilidade no cumprimento de um determinado horário.

A diferença de pedalar pra ir ao trabalho é que tem que cumprir o horário né, então você tem que mensurar antes de sair de casa o tempo que vai levar pra chegar a tempo de troca de roupa e começar a trabalhar. No lazer, não tem esta preocupação, você não tem hora pra voltar, você pode até ir mais longe, pode chover no meio do caminho. (Entrevista – participante 9)

A intensidade e a velocidade da pedalada, como também o percurso, são alterados de acordo com a gestão entre o tempo disponível para chegar e a distância a ser percorrida e, dependendo do balanço realizado, a pedalada pode acontecer de maneira mais apressada ou tranquila. O ritmo e o esforço empregados ao pedalar para o trabalho dependem também das diferentes possibilidades e disponibilidades em lidar com a questão do suor, por exemplo, decorrente da atividade e da intensidade na qual é realizada.

Os percursos para o trabalho tendem a acontecer por trajetos mais rotineiros (como um “teleporte” ou no “piloto automático”, nas palavras do participante 13), entretanto, essa perspectiva é alterada quando alguns participantes afirmam que o trajeto de volta do trabalho, pro exemplo, pode propiciar outra relação com o deslocamento de bicicleta, pois as vivências podem ser ampliadas pela flexibilização em relação ao tempo e maiores possibilidades de adaptação do percurso.

A ida pro trabalho daí como já envolve horário, o horário de chegada e tal, então eu procuro fazer uma coisa mais direta [...] quando você está saindo do trabalho, retornando pra casa, aí você já não tem mais aquele limite de horário, então daí eu gosto de otimizar isso, já que eu estou com a bike, já pronto pra pedalar, eu busco caminhos alternativos mais longos pra eu aproveitar o pedal (Entrevista – participante 17).

Geralmente sensações de prazer são largamente associadas às experiências de lazer. Por isso, para alguns participantes, mesmo um deslocamento para o trabalho de bicicleta, ao proporcionar sensações prazerosas, que trazem bem-estar e felicidade, não estaria dissociado de uma experiência de lazer. O participante 2, por exemplo, explica a “não diferença” que percebe nos seus trajetos, explicitando algumas nuances envolvidas no seu ato de pedalar e que perpassam aspectos relacionados à cidade e seus espaços, sua relação com os elementos naturais e as sensações derivadas das experiências:

[...] qualquer uso de transporte que eu faço de bicicleta ele não é só transporte, ele é sempre uma experiência de prática corporal, experiência de lazer também [...] a experiência de eu estar ali pedalando, às 07h30 da manhã [indo ao trabalho], naquele ar super fresquinho, com aquele, aquela névoa que estava, aquele orvalho, neblina que estava, sentir ela no meu rosto, aquelas gotículas batendo no meu rosto e eu pedalando, e eu respirando, e eu sentindo a, com aquela sensação da velocidade, daí noooossa, não há como dizer que não é uma experiência de lazer digamos assim. [...] Eu acho que a não diferença pra mim é porque o modo que eu pedalo tanto em um momento quanto em outro é igual. [...] eu não vou poupando, eu não vou com uma roupa que não me permita ter aquela intensidade de prática física mesmo, de, até esta interface com o condicionamento físico, não tem diferença nenhuma, todas as vezes é uma experiência muito... muito especial. [...] eu saía do Boa Vista e ia regularmente lá pro Barigui a trabalho, então, ah, vai de boa pra qualquer lugar, então esta sensação de autoeficácia ali, me falo assim “nossa, eu jamais vou pisar num ônibus, Deus o livre”, não quero, vou de bicicleta, vai ser bem mais divertido, mais agradável, vou gastar caloria, vou ficar mais condicionado, vou experimentar a cidade de uma outra forma, vou ter uma experiência super gostosa de ir e de voltar, e pronto. [...] *If not to slide, then why to ride*, é trocadilho [risos], “se não é pra deslizar, então porque pedalar”, se não é pra aproveitar aquele momento que você vai deslizar com a bicicleta só porque você está na função de querer chegar logo ou qualquer coisa assim, então... não faça, não, tem que ter, tem que ter, então é uma regra de ouro que eu tenho ali,

porque eu não quero me obrigar a pedalar porque eu tenho que chegar rápido no lugar ou tenho horário que está mais justo [...]. (Entrevista – participante 2)

Já a participante 11 demarca que seu uso principal da bicicleta é na perspectiva do deslocamento. Ao mesmo tempo, ressalta que as sensações experienciadas no trajeto aproximam a experiência à perspectiva de passeio.

[...] o objetivo de você estar usando a bike naquele determinado momento é sair de um lugar A para um lugar B, normalmente esse é meu uso, mas um passeio não necessariamente tem um lugar B, às vezes tem, às vezes não tem, às vezes é dar uma volta, que é pra... E daí eu acho que muita gente usa nesse sentido, que é em relação ao esporte também, eu acho que eu não, eu não coloco a bike nesse sentido pra mim sabe? Tipo “ah, eu estou me exercitando”, “eu estou queimando calorias” [...] em relação ao passeio é engraçado, porque eu acho que eu mudei também um pouco do jeito que eu me deslocava pro trabalho, de bike, porque é uma atividade prazerosa. Então, o que acontece, eu estou indo pro trabalho, mas eu também estou curtindo, então, era como se aquele momento também fosse um passeio pra mim. [...] muitas vezes eu ia com bastante antecedência pro trabalho, então eu estava com tempo, eu gostava de chegar antes também pra evitar trânsito e tudo, e aí, eu colocava na minha JBL, na minha caixinha de som, musiquinha assim que eu gosto de ouvir e eu ia curtindo [...]. Então assim, de transformar, de fazer esse momento ser gostoso também, apesar de deslocamento, ele tinha um quê de passeio também. (Entrevista – participante 11)

O exercício físico está implicado na atividade de pedalar, no entanto, para alguns participantes ele pode ser considerado um benefício que é efeito “colateral” do uso da bicicleta, já outros encaram a atividade física como objetivo principal no pedalar.

De modo geral, é possível perceber que existem diferentes perspectivas de uso da bicicleta na cidade, guiadas pelas experiências individuais vividas, dependendo também dos sentidos e significados atribuídos à prática. Os diferentes propósitos, objetivos e destinos traçados ao utilizar a bicicleta estruturam e trazem elementos importantes que distinguem as experiências do pedalar, as quais não podem ser homogeneizadas, pois demandam formas também distintas de se relacionar com o espaço, com o tempo e com as maneiras de pedalar (mais rápidas, mais lentas, observando e explorando o espaço, percorrendo trajetos rotineiros...). É pertinente salientar, tal como aponta Cox (2015), que estes significados não são apenas atos de vontade ou produtos de circunstâncias inevitáveis, mas estão inseridos no contexto de estruturas sociais, políticas e espaciais mais amplas.

Percebemos, entretanto, que as “fronteiras” que delimitam as diferentes experiências com a bicicleta no trabalho, no deslocamento, no lazer, no esporte, ora se apresentam mais definidas e demarcadas, ora tais enquadramentos são desafiados,

evidenciando permeabilidades. Estas “fronteiras” por vezes são transformadas em “pontes” (CERTEAU, 2014)⁹², pois as vivências do lúdico, dimensão característica da experiência de lazer, e o prazer, bem como as sensações positivas e de bem-estar que o uso da bicicleta também proporciona não estão ausentes de um deslocamento para o trabalho. Além disso, andar de bicicleta no lazer é uma experiência de transporte e deslocamento na cidade, porém não necessariamente vinculada aos aspectos de utilidade que frequentemente balizam as lógicas da mobilidade, confrontando estes paradigmas, como refletimos anteriormente ao problematizar as linguagens da bicicleta no tópico 2.2.

Percebemos que pedalar como experiência de lazer parece estar associada às experiências sem pretensões de performance, pela diferenciação identificada entre as perspectivas “passeio” e “treino”, a primeira caracterizada pelo uso da bicicleta com fim em si mesma, sociabilidade ou contemplação do espaço urbano, e a segunda definida por “obrigações” imputadas à prática, como pedalar em determinadas intensidades e velocidades, percorrer distâncias dentro de um tempo pré-definido, explorar diferentemente os limites do corpo.

Andar de bicicleta como experiência de lazer proporciona maior flexibilidade de escolha em relação aos destinos e percursos traçados (sem perder de vista, entretanto, a inserção em um sistema mais amplo de mobilidade, que regula os espaços de circulação) e à escolha sobre as maneiras de pedalar, as quais potencializam dimensões humanas na relação com o meio a partir do lúdico. Além disso, seria uma forma de habitar a cidade a partir de uma relação de maior liberdade do sujeito na fruição do tempo e este é um aspecto relevante se retomarmos as discussões realizadas no tópico 2.1 a respeito das condições espaço-temporais vividas hoje de modo geral, em especial no espaço urbano.

Se o tempo e o espaço têm se tornado cada vez mais abstratos - pelo espaço em constante mutação e o tempo acelerado -, impondo estranheza às relações entre o habitante e a cidade (CARLOS, 2017), podemos inferir que as experiências de lazer com a bicicleta constituem oportunidades para retomar o sentido da cidade, oportunizando a construção de novas relações espaço-temporais entre habitante e cidade.

[...] o simples fato de locomover-se apenas com o próprio corpo através de caminhos escolhidos livremente a partir da observação das paisagens e dos percursos que mais agradam ao ciclista faz aflorar suas faculdades sensitivas e criativas e exigir de si uma observação mais dedicada da cidade. A ocupação atenta de seu espaço estimula o olhar do ciclista ao que lhe atrai e

⁹² As “fronteiras” são estabelecidas, multiplicadas, porém ambíguas, pois mudadas em pontos de passagem, “há por toda parte a ambiguidade da *ponte*, que ora solda, ora contrasta insularidades” (CERTEAU, 2014, p.196).

ao que lhe incomoda, aumentando sua sensibilidade em relação à cidade, que agora passa a ser vivida de forma mais familiar e contemplativa [...]. (COUTO, 2014, p.72)

A bicicleta pode mobilizar experiências humanizadoras e o lazer as potencia, isto é, a humanização dos sujeitos se dá a partir das experiências de lazer, pois por meio destas há a possibilidade de os sujeitos ampliarem suas potencialidades vivenciando tempos e espaços mais “abertos”, os quais permitem viver uma multiplicidade de fruições que podem gerar novos aprendizados, promover a sociabilidade, transformar pessoas, espaços e relações (GOMES, PINTO, 2009).

Pedalar, portanto, é uma prática que possui valências múltiplas⁹³, pois a bicicleta conduz com relativa agilidade à lugares, ao mesmo tempo em que possibilita a realização de uma atividade física, evocando simultaneamente diversas sensações (agradáveis e/ou desagradáveis, suaves ou tensas, que causam bem ou mal estar) e possibilidades singulares de apropriação do espaço urbano em uma escala mais “humana” de percepção, a partir da experimentação de uma relação espaço-tempo diferenciada, todos estes aspectos atuando simultaneamente a partir do corpo em movimento, também no contexto de experiências de lazer.

Ao mesmo tempo, é preciso salientar que o acesso às experiências de lazer como um todo e aquelas relacionadas ao pedalar nem sempre são equânimes. Para Magnani (2015, p.16)

O direito ao lazer significa também que, para ser reconhecido como tal, deve ter asseguradas as condições para sua expressão e exercício. Parafraseando Henri Lefebvre (1969), que cunhou a expressão “direito à cidade”, podemos também falar do direito ao lazer na cidade de nosso tempo, no sentido de que ela própria, para além das opções de entretenimento que possa abrigar e oferecer a seus moradores, é em si mesma um grande equipamento de lazer e, não obstante seus problemas e desigualdades, é objeto de disputas, controvérsias. (MAGNANI, 2015, p.16)

Nesse sentido, mesmo sendo o lazer um tempo/espaço que possibilita essas vivências, é preciso acesso a condições básicas de existência. Além disso, existem outras

⁹³ “Que as bicicletas oferecem uma solução para problemas urbanos complexos, que sua presença nas cidades dá suporte a espaços urbanos mais habitáveis, ou que oferecem uma “maneira rápida, divertida, saudável e acessível de se locomover pela cidade” (como diz o prefeito Emanuel) não são elas mesmas - fatos evidentes. Essas ideias sobre bicicletas são significativas dentro de condições históricas e sociais específicas e provocam controvérsia precisamente porque vão contra a corrente do pensamento atual em contextos urbanos e arenas políticas específicas, ou porque condições sociais e materiais particulares no terreno sugerem algo completamente diferente”. (VIVANCO, 2013, posição 239 *kindle*)

nuances que atravessam a prática, como a construção da identidade pelo consumo - de experiências, equipamentos, acessórios -, construindo modos de viver o lazer a partir de práticas segregadoras, alienantes, excludentes.

Da mesma forma, ao refletirmos sobre como a cadeia produtiva da bicicleta tem sido desenvolvida no Brasil, é possível identificar que sua construção tem se dado a partir do consumo baseado em um alto valor agregado aos produtos, alimentando a indústria da bicicleta no Brasil a partir de uma balança comercial desfavorável (ANDRADE, GUTH, 2018), a qual não necessariamente atende ou está alinhada ao perfil de pessoas que mais utiliza a bicicleta no país (pessoas de baixa renda para deslocamentos ao trabalho).

Estas são algumas perspectivas que, embora não tenham sido trazidas pelos participantes da pesquisa, exercem influência sobre as formas pelas quais as experiências de lazer com a bicicleta são constituídas. A seguir, discutiremos as perspectivas dos usuários de bicicleta sobre pedalar em Curitiba, investigando como percebem o ato de pedalar na cidade.

9 PEDALAR EM CURITIBA: É POSSÍVEL, MAS...

Complicado. Perigoso. Bacana. Tranquilo. Chato. Péssimo. Desafiador. Possível. Bom.

Neste momento, analisamos perspectivas dos usuários de bicicleta sobre pedalar em Curitiba, identificando elementos influentes para a formulação de pontos de vista a respeito da prática na cidade.

A existência de vias ciclísticas, isto é, a infraestrutura existente em Curitiba é um elemento que se mostrou importante para proporcionar experiências minimamente estruturadas e consideradas positivas, as quais moldaram a percepção de que o uso da bicicleta na cidade, em certa medida, é possível. A opinião de parte significativa dos participantes é que Curitiba é uma cidade ciclável.

Eu vejo que quem mora, vive aqui, reclama muito do que tem, mas não tem noção da realidade de fora, então eu, como vim de fora, eu acho Curitiba uma cidade muito estruturada, tanto para transporte público quanto para uso de ciclovia, a quantidade de ciclovia que tem não é o ideal em relação à quando se compara à Europa, mas eu acho aqui pra pedalar excelente. (Entrevista – participante 10).

Normalmente eu uso a bicicleta em diversas atividades, tanto pra ir ao trabalho como para o lazer, para fazer alguma atividade extra. Me faz muito bem pedalar, me faz muito bem e Curitiba é muito bom de pedalar, tem diversas ciclovias e ciclofaixas, não é todo lugar né, mas tem, tem muito, comparando com outras cidades é muito bacana. (Percurso - participante 17)

Ah, é muito bacana, Curitiba tem lugares fantásticos, lugares maravilhosos, eu acho que tem melhorado bastante as vias de acesso pra ciclista [...] de uma forma geral pedalar em Curitiba é muito bacana assim, a gente tem a possibilidade de passar por lugares que são considerados pontos turísticos e que são de uma beleza única, Jardim Botânico, Passeio Público, o próprio Centro Cívico, quando a gente passa por ali, o Museu do Olho [Museu Oscar Niemayer], assim, tem, é muito bacana assim, acho bem, bem legal. Acho que falta ainda melhorar muito, mas pra gente que pedala e está vendo que a cada dia tem um trequinho a mais, um pedacinho novo, eu acho que estão, eu acho que eles estão pensando nisso. (Entrevista - participante 8)

Registro percurso – participante 12



Segundo Vivanco (2013), não há dúvidas que infraestruturas, instalações de apoio e políticas direcionadas ao uso da bicicleta impactam na experiência e motivação para pedalar. Curitiba é a 5^o capital do país no quesito extensão da malha cicloviária e investimentos em infraestrutura para bicicleta (ANDRADE, GUTH, 2018). Dadas as atuais configurações de mobilidade do contexto curitibano, as infraestruturas cicloviárias são importantes para proporcionar experiências com a bicicleta com maior perspectiva de segurança.

Como identificado pela maioria dos participantes, a cidade de Curitiba oferece boas oportunidades para pedalar, mas vale ressaltar que esta perspectiva é de cidadãos que possuem acessos relativamente facilitados às estruturas cicloviárias existentes na cidade ou que apresentam um grau de afinidade e habilidade com a prática de pedalar que os permite fazer uso também de estruturas não cicloviárias para se deslocar de bicicleta, como ruas e canaletas de ônibus. Podemos pensar, portanto, que estas oportunidades oferecidas pela cidade ainda são limitadas, pois as infraestruturas não abrangem a totalidade do espaço urbano.

Vivanco (2013) aponta para um debate associado a base de valor que perpassa a bicicleta ao gerar padrões distintos e geralmente positivos de vida urbana, com impactos

no bem-estar e qualidade de vida pelo melhor uso do espaço, indo além dos aspectos econômicos e relacionados à saúde, por exemplo. O autor, no entanto, problematiza que

Uma força motriz das iniciativas contemporâneas de revitalização urbana e habitabilidade em que as bicicletas têm desempenhado um papel é atrair trabalhadores em serviços, investimentos e turismo, processos que muitas vezes desviam o investimento público e a atenção política dos bairros de baixa renda. (VIVANCO, 2013, p.65)

Essa lógica é verificada em Curitiba e tem suas bases também no processo histórico de produção do seu espaço urbano. Ao descrever características do uso da bicicleta na cidade, vimos que grande parte da malha cicloviária concentra-se principalmente nas regiões centro-norte. As áreas próximas aos setores estruturais e as regiões Sul e Leste da cidade (regiões de maior vulnerabilidade social e que apresentam demanda expressa de uso da bicicleta), são eixos ainda deficitários de estruturas cicloviárias.

Nesse sentido, evidenciamos que a desigualdade na existência e localização de infraestruturas para bicicleta pode se tornar uma questão controversa, pois transportar-se pela cidade não se trata apenas de origens e destinos, é também uma questão de justiça social. Entendemos que as estruturas existentes não deveriam atender apenas à segmentos específicos e privilegiados da população e que investimentos públicos mais equânimes para implantação e manutenção de estruturas precisam ser realizados para viabilizar o acesso à cidade para todos no seu conjunto. Golub et al (2016) argumentam que se os investimentos em relação ao uso da bicicleta devem servir a todos os usuários da rua é vital considerar uma estrutura de justiça social mais ampla.

Ao mesmo tempo em que são reconhecidas as potencialidades de pedalar em Curitiba, diversas problemáticas também emergem dos relatos. A própria falta de opções e o fato de a cidade não ser suficientemente preparada e possuir uma concepção ainda residual da mobilidade por bicicleta são situações associadas ao planejamento urbano e que contornam as experiências na cidade:

[...] a mobilidade da cidade não é pensada no ciclista. Na verdade, assim, a mobilidade da cidade ela só é pensada em um meio de transporte que é o carro, o ônibus e não pra outros meios de transporte. [...] Então pedalar em Curitiba pra mim é isso, é você não ter opções de lugares pra pedalar e você ter que adaptar sempre aonde você vai pedalar [...]. (Entrevista – participante 1)

O estudo realizado por Camargo (2014) apontou que as barreiras mais citadas sobre pedalar em Curitiba foram a falta de segurança e falta de ciclovias. Também Bandeira et al (2017) apontam que a presença restrita de infraestrutura cicloviária é um fator que pode influenciar para os baixos índices de prevalência do uso da bicicleta ano lazer.

As canaletas de ônibus também foram citadas como parte integrante da cultura de pedalar em Curitiba, enquanto estruturas que, embora não tenham sido originalmente concebidas para ciclistas, viabilizam a experiência ao preencherem algumas lacunas, oferecendo rotas que conectam lugares importantes da cidade com menos interrupções, circulação com percepção relativa de maior segurança, vias menos compartilhadas com carros e pedestres, dentre outras.

No que se refere às estruturas, Curitiba é também conhecida por seu número expressivo de áreas verdes, conseqüentemente, questões referentes aos parques da cidade foram mencionadas por alguns participantes. São locais tendencialmente apropriados durante a prática de pedalar, a qual, entretanto, é desafiada pela circulação em faixas estreitas que impedem deslocamentos lado a lado e por conflitos no compartilhamento do espaço com pedestres, os quais dificultam a manutenção de uma determinada constância no pedalar.

Percebemos também que tão frequentes e essenciais quanto questões estruturais estão elementos atitudinais e simbólicos, elencados por vários participantes enquanto os principais desafios a serem enfrentados por ciclistas na cidade. As principais dificuldades nessa dimensão residem na falta de empatia e educação no trânsito, as quais por vezes superam os problemas de infraestrutura.

Eu acho que é possível [pedalar em Curitiba], mas tem seus desafios assim, tipo, a gente faz, tanto que tem bastante gente que anda. Eu ando e consigo fazer as coisas que eu preciso, pelo menos dentro da minha bolha ali, do meu espaço, dentro do bairro que eu moro e das distâncias que eu precisava percorrer e dos lugares onde eu frequentava. Então sempre muito possível, mas sempre tipo, bem, ninguém respeita direito, tem ciclovia, mas a ciclovia, não tem direito também, eu ando muito na canaleta porque, eu sei que não é certo, mas me deixa bem mais confortável do que andar em outros espaços. Então, tipo, é legal, é possível, sou feliz, vou continuar fazendo [andar de bicicleta na cidade], mas não é fácil, tipo, tem muita dificuldade ainda, eu acho que, eu acho que a educação no trânsito é a principal assim, ninguém tem muita empatia assim. (Entrevista – participante 14)

A falta de respeito no trânsito, especialmente por parte de motoristas, é uma característica que acompanha as diversas experiências de pedalar em Curitiba, fazendo com que a prática seja considerada perigosa e complicada.

[...] vou falar minha experiência baseada nos meus sentimentos com relação a outros pedais sabe? Eu acho perigoso pedalar em Curitiba, sabe? Mesmo a gente tendo todas as cicloviarias e tal eu acho perigoso porque, pra uma pessoa que não tem tanta intimidade com a bike, ela é mais complicada. [...] os motoristas, os outros modais, eles não respeitam o ciclista, o ciclista não tem tanto espaço assim, por mais que a gente tenha nosso espaço determinado, muitas vezes a gente é desrespeitado nesse sentido, então uma das coisas que a gente gosta de sair da rotina do asfalto ali, ir pra estrada de chão, é isso. Fugir do trânsito. (Entrevista - participante 5).

[...] às vezes você volta pra casa com raiva, porque mesmo você fazendo às vezes tudo certinho, às vezes tem motorista que tira fina, passa muito perto e a maioria das vezes você tem que subir na calçada pra pedalar [...] ainda é difícil por Curitiba ser uma cidade boa assim, você vê que tem ainda muita faixa de ciclista e tal, mas eu acho que tinha que ter mais placa de sinalização, sabe, pro ciclista ver, pros motoristas verem que tipo “ó, tem gente que pode passar”, porque, eu pedalo com a blusa às vezes, o corta vento laranjado, o capacete é amarelo limão, o cara vai falar que não me viu? Não tem como né? [risos]. Então às vezes a pessoa, eu não sei o que acontece, a pessoa parece que passa de propósito perto, então é complicado. Por isso que a gente sai pra estrada de chão, porque a estrada de chão se você ouvir o barulho de um carro você já vai ou vir de longe, e na cidade não, na cidade tem motoqueiro, tem carro, é complicado. (Entrevista – participante 16).

Um aspecto importante verificado no relato acima é que hostilidades aos ciclistas muitas vezes acontecem mesmo quando estes circulam nas ruas adotando atitudes consideradas “corretas” perante os códigos de trânsito (formais e informais). As “finas” que motoristas praticam em ciclistas, ao serem realizadas conscientemente, podem ser entendidas como uma atitude de afirmação que motoristas encontram para reforçar a lógica estabelecida de que as ruas “pertencem” aos automóveis, uma maneira de demonstrar também que a presença da bicicleta é indesejada naquele espaço.

Apesar do número relevante de estruturas cicloviárias, os comportamentos de motoristas em relação aos ciclistas são dificuldades atitudinais que exercem influência não apenas na qualidade da experiência com a bicicleta na cidade como também na escolha por pedalar ou não na cidade e este é um dos motivos pelos quais alguns participantes preferem percorrer estradas rurais da região metropolitana em suas experiências de lazer, vivenciando uma perspectiva ciclística diferenciada, em que estas questões parecem ser amenizadas.

Em uma perspectiva um pouco mais positiva, porém ainda desconfiada e cautelosa, o participante 4 percebe indícios de mudanças comportamentais por parte de

motoristas na cidade, mas eles ainda não são suficientes para modificar sua perspectiva sobre pedalar na cidade. O participante 6 também parece manter uma relação majoritariamente tranquila com motoristas.

[...] até que o motorista curitibano está melhorando, pessoal já está respeitando, o pessoal tem, mas tem que tomar muito cuidado, não é uma coisa que você possa confiar, se o cara resolver não parar, ele vai bater em você e vai dizer “é, você que entrou na minha frente”. Então eu, Daniella, não gosto de pedalar em Curitiba, eventualmente eu pedalo, mas dificilmente eu o farei em dia de semana, pedalar no feriado que tem menos pessoas circulando, menos carros, sábado à tarde, domingo pela manhã, que foi o que eu fiz aqui, entendeu, então aí tudo muda, aí as coisas dão uma mudada. (Entrevista – participante 4)

Ah, eu acho que aqui é até tranquilo. Eu vejo muita gente reclamar de motorista tal. Eu, pra mim, nunca encontrei alguém pra ficar buzinando pra mim sabe? Pra mim, eu acho bom, falta bastante ciclovía na verdade, mas é, na rua assim, não tem como reclamar dos motoristas. (Entrevista – participante 6).

Apesar de entendermos que experiências positivas com motoristas são vivenciadas elas não são predominantes, pois o desrespeito e aversão ao ciclista ainda sobressaem nas narrativas que envolvem pedalar em Curitiba, somados aos aspectos de qualidade das estruturas, compartilhamento das vias com pedestres e sensações de insegurança.

O povo de Curitiba, de maneira geral, os motoristas não gostam de ciclistas, eles acham que a gente atrapalha. Depois eles acham que o único que lugar que a gente pode andar é na ciclofaixa, o que não é uma verdade né, a gente pode usar o mesmo espaço do carro, e aí, não, eles acham que a gente atrapalha o trânsito, isso é muito característico em tudo que é lugar que você vai em Curitiba. Os lugares que têm a ciclofaixa ou a ciclovía, elas são muito mal conservadas, a impressão que eu tenho é que sobrou um asfalto e eles jogam lá e a gente passa em cima, porque é muito desconfortável. [...] você fica muito desgastado andando pela ciclovía, é melhor andar no asfalto, que é liso e menos dolorido, menos cansativo, do que pela ciclofaixa, além do que ainda tem gente andando em cima da ciclofaixa, não tem carro estacionado [inaudível], mas pessoas que andam, tem o lugar da calçada, algumas que são compartilhadas [...] é muito arriscado, porque eles não respeitam, os carros não respeitam, os ônibus então tocam em cima, eu acho que é uma falta de compreensão do que é bicicleta, do quanto é importante uma pessoa em cima de uma bicicleta, está tirando um carro da rua, está facilitando o trânsito pra todo mundo e a bicicleta não é respeitada, mesmo nos lugares onde é muito bem sinalizada. [...] se tiver um lugar aonde você vai passar e o carro vai passar, ele não vai parar, o carro ele entende que a prioridade é o carro, quando na verdade não é o carro, mas ele entende que “ah não, o carro tem prioridade”, o carro não tem, o carro é o último aliás, primeiro o pedestre, depois a bicicleta e por último o carro. A minha maior dificuldade é essa, a gente não tem tranquilidade. (Entrevista – participante 9)

A percepção de falta de compreensão sobre como acontece e o que envolve a prática de pedalar na cidade é uma questão recorrente. Este desconhecimento acaba

reverberando no planejamento urbano a partir de estruturas que não atendem à demanda e gerando julgamentos nem sempre empáticos por parte de observadores “externos” em relação às atitudes de ciclistas ao tentarem contornar estas questões.

Desafiador em uma palavra. Eu acho que a cidade tenta ser preparada para, mas os ambientes não são planejados por pessoas que de fato utilizam a bicicleta. [...] a ciclovia da Avenida das Torres, acho que eu nunca usei ela e eu sempre passava por ela, e eu me sentia envergonhada, porque como, também motorista, quando eu vejo um ciclista fazendo besteira, eu fico de cara, e eu já ia pela estrada, tipo, pela rua do carro, me preparando para receber um xingamento, porque a pessoa que está no carro ela não tem obrigação de saber que a aquela ciclovia é uma bosta e não funciona, mas ela não funciona. Então tem meios fios altíssimos, eu não entrava, por exemplo, com a minha [bicicleta] *speed*, eu me recuso a subir os meios fios da ciclovia, porque vai estragar minha bicicleta, então não vou fazer isso. Com a [bicicleta] *mountain* tudo bem, você vai e sobe, beleza, que é uma bicicleta feita para apanhar, mas eu acho que nesse sentido o ciclista não tem tanto espaço, porque pela visão do motorista, existe a ciclovia e o ciclista não usa. Pela visão do policial, existe a ciclovia, mas o ciclista está usando a canaleta. Mas se a pessoa efetivamente estivesse pedalando ela ia ver que é inviável essas vias calmas ou este tipo de “ciclovia”, não é funcional e não é bom. Mas, é, isso, essas vias acabam trazendo um público não tão ciclista para o ciclismo. Uma pessoa que não está tão habituada se sente mais segura, porque naquele ambiente tem uma ciclovia que é específica para ele. Então ele vai se sentir mais seguro de ir com a família dele, de fazer um passeio, então acho que por um lado é positivo a ciclovia em Curitiba, porque ela chama mais ciclistas, e eu acho que quanto mais pessoas estiverem pedalando mais atenção vai ter voltada pra isso, mais investimentos vão ser feitos, enfim, vai ser bom pro esporte. Mas, efetivamente, a ciclovia não é boa e acaba se tornando desafiador, porque você tem que, tipo, você não usa a ciclovia, você acaba sendo julgado pelas pessoas que veem que você não está usando, e não é tão seguro também. (Entrevista - participante 7).

As questões de comportamentos de falta de respeito, agressividade e indiferença de motoristas, a insegurança no trânsito e a quantidade de carros com os quais o espaço precisa por vezes ser compartilhado geram um determinado estresse e demandam um constante estado de alerta, sendo apontadas como barreiras significativas no que diz respeito a pedalar na cidade.

[...] o trânsito é uma barreira, então, quando a rua não é apropriada para pedalar, Curitiba tem vários trechos de rua de pedrinha assim sabe, quadradinha, tipo essas coisas assim, tem várias ruas assim e eu acho um saco, porque como eu ando de fixa, pneu fininho, a gente fica tipo chacoalhando assim. Tem vários trechos que são ciclovias, mas parece que os caras nunca testaram porque, tipo, não tem rampa ou acaba do nada assim, então essas coisas são obstáculos. Algumas partes ou algumas ruas que você pega que daí você não tem opção, é obrigada a ir junto com os carros, só que são ruas em que os carros vão muito rápido, então você meio que é obrigado a ir muito rápido também e isso aumenta o perigo. E, é ônibus também, porque o ônibus ele, tanto na canaleta quanto fora, o ônibus, ele é, ele é intimidador [...] os motoristas costumam não se importar muito com bicicleta assim, então, aquela coisa de tirar uma fina de você sabe, acontece bastante e às vezes parece que é de propósito assim, tanto com carro quanto com o ônibus, isso acontece

bastante, mas assim, eu ainda acho que pelo menos na região central a gente tem uma ciclovia legalzinha assim, dá pra se locomover de um lado do centro pro outro, até de alguns bairros pra outros [...]. (Entrevista participante 12)

As pessoas, principalmente os motoristas, não veem o ciclista como uma pessoa, é um estorvo [...] eu acho bem, que a gente é muito inimigo no trânsito assim, visto como inimigo de todo mundo, então as pessoas por não terem essa educação de pensar na gente como todo mundo e um sistema que anda junto, veem como inimigo e acaba não respeitando do jeito que deveria ser assim. (Entrevista – participante 14)

É isso, do espaço que eu acho que a gente ainda não tem definido, de entender a bike como mais um dos meios de transporte, que as pessoas todas entendam isso, que, vai num nível que às vezes demora mais tempo, é uma barreira que é um processo, que é todas as pessoas entenderem a importância de dar o espaço da bike, de ter um espaço pra bike, é que isso acontece com tudo que não dá dinheiro, então, tudo o que não dá dinheiro pro sistema ele demora mais pra acontecer, porque ninguém está lucrando com isso, quem que vai lucrar com um incentivo de bike gente? Ninguém. Então todo esse processo demora e ele acontece entre a gente, é uma revolução da base assim, mas enfim, é, tipo, a gente entre a gente espalhando a palavra e que faz isso acontecer com mais facilidade assim, porque é mais difícil vir de incentivo público, e aí a importância da gente colocar nosso voto em pessoas que estão trabalhando nesse sentido, com políticas públicas pra que a gente consiga ter mais espaço, ter mais voz e que valorizem mais os ciclistas, assim como valorizam os outros meios. (Entrevista – participante 11)

Diante destes relatos, é possível identificar que Curitiba oferece espaços físicos relevantes para a circulação de bicicleta a ponto de a existência dessas infraestruturas ser destacada por quem pedala na cidade, no entanto, ainda são consideradas insuficientes, apresentam falhas no planejamento em relação à conectividade e eficiência da malha construída, além de aspectos relacionados à má qualidade e problemas de manutenção.

Mais da metade da infraestrutura cicloviária da cidade é organizada como passeio compartilhado ou ciclofaixas sobre a calçada e, ainda que apresentem diferenças estruturais, ambas as tipologias se localizam sobre as calçadas.

Portanto, ao trafegar nestes locais na maior parte dos seus trajetos usuários de bicicleta precisam estar constantemente negociando o espaço e priorizando a circulação de pedestres nos locais (mesmo nas estruturas demarcadas como preferenciais para bicicletas por questões de segurança e enquanto prerrogativa do trânsito - o maior cuidado do menor), implicando diretamente na dinâmica do pedalar pela necessidade de reduzir constantemente a velocidade ou desviar de pedestres.

Além disso, a implantação de estruturas cicloviárias sobre a calçada demanda subir e descer os meios-fios, ações que, dependendo da bicicleta utilizada pelo ciclista trazem dificuldades para a pedalada, tanto pelas sensações corporais geradas (“solavancos”, “socos”), quanto por danos que podem ser causados ao equipamento.

Outra consequência desta lógica de organização é que ao pedalam nas estruturas sobre as calçadas, ciclistas tornam-se de certa forma invisíveis aos motoristas. Por isso, quando as bicicletas transitam nas ruas sem estruturas cicloviárias aumentam as chances de conflitos, tanto em função de uma perspectiva historicamente construída, legitimada e consolidada de que a rua é lugar de circulação apenas de automóveis, quanto pelo fato de os motoristas não estarem habituados com a presença de ciclistas nas ruas. Somado a isso está a característica de Curitiba ser uma capital com altos níveis de motorização, o que acaba não favorecendo o desenvolvimento de uma cultura favorável ao uso da bicicleta, pela hegemonia simbólica e numérica da presença dos automóveis em circulação na cidade.

Por isso, parte significativa das maneiras de fazer dos ciclistas da cidade são do tipo “táticas”,

Mil maneira de *jogar/desfazer o jogo do outro*, ou seja, o espaço instituído por outros, caracterizam a atividade sutil, tenaz, resistente, de grupos que, por não ter um próprio, devem desembaraçar-se em uma rede de forças e de representações estabelecidas. Tem que “fazer com”. Nesses estratégias de combatentes existe uma arte de dar golpes, dos lances, do prazer em alterar as regras do espaço opressor” (CERTEAU, 2014, p.74)

As experiências com a bicicleta na cidade ocorrem postuladas pela ausência de um “próprio” (CERTEAU, 2014), isto é, de espaços entendidos como legítimos à circulação de ciclistas. Essa falta de “próprio” se dá tanto no âmbito material quanto imaterial, refletindo a centralidade dos automóveis e a não ação (que é um tipo de ação) do poder público em torno das políticas públicas voltadas a mobilidade.

Verificamos também que o uso da bicicleta na cidade esbarra nas questões culturais e simbólicas, associadas principalmente às atitudes hostis por parte de motoristas e por uma falta de empatia no que se refere aos desafios enfrentados por ciclistas, tanto da perspectiva de quem compartilha o espaço urbano quanto dos responsáveis pelo seu planejamento, mostrando como estas questões afetam padrões locais de interação social.

As bicicletas, ao longo de sua história

[...] assumiram muitas formas físicas e técnicas distintas, formas utilizadas na busca de diversas agendas sociais, políticas e tecnológicas. [...] **elas são uma expressão importante da maneira como as coisas comuns adquirem vidas sociais e, por sua vez, moldam as relações sociais** de maneiras às vezes extraordinárias. Parece justo concluir que aqui está outra dimensão da “necessidade” de bicicletas, que é para nos lembrar de como complicadas e profundas são as maneiras pelas quais os humanos interagem com os objetos que criam (VIVANCO, 2013, p.130, tradução e grifo nossos).

Os relatos evidenciam como as circulações na cidade são atravessadas por questões que transcendem os aspectos materiais, demonstrando o quão complexo pode ser o ato de pedalar na cidade e as implicações sobre a vida pública urbana. Por isso, Vivanco (2013) afirma ser um equívoco pensar apenas em possibilidades relacionadas ao ambiente construído (como ciclovias ou mesmo políticas e programas pró-bicicletas, na perspectiva “construa e eles virão” [*build-it-and-they-will-come*]) como fórmulas mágicas para transformar cidades em lugares amigáveis para bicicletas [*bikefriendly*]. Nessa direção, os espaços físicos onde o pedalar acontece não são apenas realidades preexistentes, havendo uma simbiose entre o espaço vivido e as narrativas que o habitam, pois são também “produções discursivas”, que a partir das ações e narrativas culturais adquirem sentido e valor (COX, 2019).

Ampliações e melhorias nas questões estruturais são fundamentais e necessárias e o espaço material certamente orchestra as performances do pedalar, mas considerar que apenas soluções técnicas conduziram mudanças sociais é uma forma de determinismo tecnológico (COX, 2019; VIVANCO, 2013). As estruturas por si só não parecem ser suficientes para fazer alavancar as culturas da bicicleta, uma vez que atitudes e relações sociais estabelecidas também parecem condicionar os rumos que o uso da bicicleta pode tomar. Nesse sentido, locomover-se pelo espaço é também uma ação perpassada pelos imperativos da cultura (VIVANCO, 2013).

Demonstrações públicas de disputa por espaço e exercício do poder são verificadas nas relações estabelecidas entre os diversos modais que compõem os sistemas de mobilidade das cidades e os diferentes níveis de reconhecimento ou legitimidade alcançados pela prática de pedalar fazem com que tais relações sejam mais ou menos conturbadas, de acordo também com os significados mobilizados. Entretanto, realidades repetidas não precisam tornar-se aceitáveis e a compreensão das forças que atuam sobre elas é uma forma de abrir os caminhos para que essas mesmas forças possam ser resistidas (CERTEAU, 2014; COX, 2019).

Somos seres criadores de significados e a bicicleta está implicada na construção e reprodução de identidades sociais (COX, 2019). Estas identidades exprimem-se e confrontam-se no espaço urbano, também por meio das formas com as quais nos deslocamos no espaço e, segundo Jensen (2013, posição 334 *kindle*), “o que acontece quando as pessoas negociam o ambiente material e se envolvem em interações sociais à

medida que se movem é crucial para a funcionalidade das cidades e o bem-estar de seus habitantes”.

A mobilidade é, portanto, um fenômeno complexo, pois não se reduz aos movimentos mecânicos que fazem o corpo deixar um lugar para posicionar-se em outro, mas exerce influência na constituição do ser ao estar imbuída tanto de conteúdos materiais quanto de conteúdos culturais e significados simbólicos, que interferem e modificam as compreensões humanas de si, do outro, do espaço, do tempo, da vida (JENSEN, 2013).

Além disso, esse processo é permeado de contradições e disputas pois, como aponta Jensen (2013), as capacidades de movimento ou os capitais de mobilidade são diferentes e as condições estabelecidas “ligam” ou “desligam” pessoas, objetos e espaços, desenvolvendo processos individuais e coletivos que podem ser tanto inclusivos como excludentes. Ambientes físicos, espaços materiais e design estão conectados às “situações móveis”, assim como estão entrelaçadas as interações sociais e as performances corporizadas dos sujeitos, permeadas por normas, significados e culturas, elevando o grau de dinamicidade destes processos (JENSEN, 2013).

Na visão de Borja e Muxí (2000, p.15, tradução nossa), a mobilidade universal é também um direito de cidadania e condição para uma cidade democrática, pois “supõe informação e intercâmbio, oportunidades de formação e ocupação, possibilidades de acesso a ofertas urbanas e apropriação da cidade como um conjunto de liberdades”. Se é no território que a cidadania se dá, para que novas formas de cidadania possam ser construídas mudanças no uso e na gestão do território se impõem (SANTOS, 2014).

A partir destas considerações, é possível perceber que há uma tentativa de estruturação da cidade no que se refere à circulação de bicicletas, mas ainda existem obstáculos de natureza material e simbólica para uma fruição mais plena do direito de pedalar.

9.1 “*SOU PEDRADO E SOU PEDRA AO MESMO TEMPO*”: CONSTRUINDO ALTERIDADES MÓVEIS

Neste momento, abordamos como as experiências tácitas em relação aos diferentes modais constituíram oportunidades para despertar ou aprofundar a perspectiva da alteridade relacionada à prática de pedalar na cidade.

Alteridade. Característica, estado ou qualidade de ser distinto e diferente, de ser outro (Dicionário Michaelis). Identificamos que a compreensão e o reconhecimento das

dinâmicas que envolvem o uso da bicicleta decorrentes da experimentação corporal provocaram modificações no imaginário construído em torno do pedalar, as quais reverberaram em alterações nos comportamentos e atitudes pessoais de vários participantes para com ciclistas quando encontram-se na condição de motoristas.

Alguns participantes relatam como reproduziam o quadro simbólico ilustrado anteriormente, isto é, que não enxergavam a presença de ciclistas na cidade ou que os entendiam como obstáculos ou pessoas inconvenientes que atrapalhavam o trânsito, demonstrando como esta concepção foi alterada quando passaram a utilizar a bicicleta.

Então, a bike, nesse sentido, ela me fez abrir os olhos pra alguns cuidados que eu não tinha antes. Antes de eu estar com a bike eu olhava o ciclista como um cara que estava me “atrapalhando”, entre aspas assim sabe? Retardando o fluxo do trânsito. Hoje, hoje eu já percebo o seguinte: eu tenho mais cuidado. Quando eu vejo um ciclista e eu posso proteger um ciclista eu faço isso, eu sempre, principalmente se estiver de carro. [...] Porque eu já vivi aquela experiência, eu sei que ali às vezes ele está cansado ou ele está num tiro ali pra ganhar um pouco de embalo estas coisas assim, então sempre penso nisso, sempre dou a preferência pra eles. (Entrevista – participante 5)

Eu como motorista mudei, me tornou um motorista muito melhor, muito mais cuidadoso, principalmente com ciclista, que eu acho que nunca tive situação nenhuma nem de encostar, nem de nada, nem de passar a vácuo, mas eu me estressava com ciclista, eu era... se eu via um ciclista na rua eu achava ruim, esse era o meu... hoje eu jamais vou achar ruim. (Entrevista – participante 3)

[...] eu também não tinha muita paciência com o ciclista, achava que o ciclista atrapalhava e quando eu comecei a andar de bicicleta comecei a perceber que não, que é o contrário. Então parar, olhar lá pra frente, perceber todo o trânsito, ver que tem uma bicicleta, parar, esperar o ciclista passar, ficar longe do cantinho. Então muita coisa mudou, até com relação a outros motoristas, alertar “ó, cuida do ciclista, é menos um carro na rua, é menos gente dentro do ônibus”. Então mudou muito, a minha percepção do ciclista quando me tornei ciclista foi melhor até quando eu estou dirigindo e olha que eu dirijo bastante. (Entrevista – participante 9).

Essas mudanças de perspectivas, entretanto, não estão associadas apenas aos cuidados com a pessoa de bicicleta quando na condição de motorista, mas são ampliadas também para os aspectos estruturais do espaço urbano e as condições que oferece para a circulação de bicicletas, a partir do desenvolvimento de uma percepção mais empática sobre esta questão.

[...] hoje quando eu estou de carro eu presto muito, muito mais atenção ao ciclista, que é algo que provavelmente eu não tinha esta percepção antes assim. Então quando eu estou andando pela cidade eu fico muito atenta a isso. [...] tem coisas que eu não percebia antes, tipo, antes a ciclovias tanto faz pra mim se ela tem um buraco ou não, tanto faz se eles botaram uma guia rebaixada ou se eles fizeram uma rampa de acesso ali [...]. Então estas coisas não me

importavam antes, hoje eu olho, me importo e eu digo “puta, que bosta isso daqui né”. (Entrevista – participante 1).

[...] Curitiba é uma cidade que é muito faz de conta, faz de conta que é tudo bom pra andar de bicicleta e não é. Quando eu não andava de bicicleta eu achava que Curitiba era uma cidade muito bem preparada pra bicicleta, hoje eu vejo que ela não é. É uma cidade que falta muita coisa, ela tinha que ter mais atenção com o ciclista, mais cuidado. (Entrevista – participante 9)

Vale destacar também o esforço empregado por alguns participantes em compartilhar percepções e clarificar outros motoristas sobre condutas e modos de proceder no trânsito em relação à pessoa de bicicleta, na tentativa de estender processos educativos. O participante 2, por exemplo, comenta que, dirigindo, passou a reconhecer que as pessoas que não andam de bicicleta têm dificuldades em desenvolver certas compreensões a respeito das demandas suscitadas e situações vividas na prática, como carros ultrapassando bicicletas. Ele relata operar um processo educativo com sua esposa, explicando como certas atitudes tomadas por motoristas são sentidas por ciclistas:

[...] minha esposa, que me conhece, sabe o que é a importância do ciclismo pra mim e eu sempre falo pra ela, e ela demorou pra assimilar que ela tem que manter uma distância maior do ciclista e passar mais devagar e dar, dar esse espaço pra ele, e não só passar de modo que não esbarre. Demorou pra eu catequisar ela pra isso, porra, então imagina pras outras pessoas mais comuns, porque minha esposa é da Educação Física também, daí eu falo “C., se você passa a isso daqui [de distância], pra você pode estar sobrando porque você pode estar olhando deste lado aqui [lado do motorista no carro], o ciclista está lá do outro e parece que você está longe, mas pra ele parece que você vai atropelar e passar por cima dele. A velocidade e a massa do carro vai gerar uma impressão assim de sufoco pro cara, você tem que passar com muita margem, tem que passar com mais de um braço inteiro esticado desse cara, e de preferência, passe mais devagar, não simplesmente se embale, dê bastante margem, troque de faixa”. Daí ela começou a fazer isso na minha frente, mas toda vez eu sempre falo pra ela também. Então acho que a galera não tem realmente noção do que que é a sensação. (Entrevista – participante 2).

Em uma perspectiva diferente de alteridade, alguns participantes demonstram que suas experiências com outros modais influenciam nas atitudes pessoais e nos processos de tomadas de decisão enquanto ciclistas. Experiências como motoristas, por exemplo, contribuem para moldar comportamentos quando utilizando a bicicleta, pela melhor compreensão do *modus operandi* dirigir e suas particularidades, auxiliando na antecipação de situações e tomadas de decisão preventivas.

Apesar do sentimento de irritação com algumas situações vivenciadas como ciclista no meio urbano na relação com outros modais, especialmente veículos, o participante 4 comenta a respeito da consciência ampliada que sua experiência como motorista é capaz de proporcionar:

[...] eu me sinto assim irritado justamente porque você começa a confrontar assim a falta de consideração, a falta de respeito e principalmente que aí eu sou, atuo dos dois lados, eu sou ciclista, sou pedestre e sou motorista, tenho o meu carro, eu sou pedrado e sou pedra ao mesmo tempo, entendeu? Então essa relação te deixa mais, de um lado te ajuda muito, porque você é consciente, você tem uma, a tua relação assim, você imaginar o que o motorista vai fazer, o tempo que ele vai levar pra chegar até você, o que pode acontecer, então o aspecto preventivo acho que melhora muito quando você é ciclista, mas você também tem o teu carro, dirige, dirige em cidade, então me parece que melhora muito entendeu. (Entrevista – participante 4)

Nessa mesma perspectiva, a participante 11, que atualmente possui apenas bicicleta e ocasionalmente empresta o carro de familiares, reitera que sua experiência como motorista propiciou um melhor entendimento do seu lugar no trânsito quando circula de bicicleta, auxiliando na administração dos seus comportamentos como ciclista (como se posicionar para se fazer visível, não escolher qualquer rua para transitar) e essa vivência também contribuiu para que motoristas e seus veículos fossem vistos não como inimigos, mas de maneira mais empática de sua parte.

Da mesma forma o participante 17, a partir de sua experiência enquanto motorista profissional, compreende as dificuldades de circulação enfrentadas por veículos de grande porte e quando possível ajusta suas condutas para facilitar a locomoção.

Olha, como eu sou motorista profissional, certo, então eu atendo disso muito. [...] como eu sei que veículo pesado tem dificuldade de rodar, porque eu sinto essas dificuldades, então eu sempre estou dando preferência para o ônibus, sempre, certo, então num lugar que eu sei, eu paro, dou sinal, chamo o motorista do ônibus que eu sei que tem dificuldade. (Entrevista – participante 17)

Tendo em vista os dados, percebemos que as experiências com a bicicleta, ao atravessarem os corpos, proporcionaram a atribuição de outros significados às práticas e ao espaço urbano, possibilitando um engajamento diferente com a cidade e o desenvolvimento de outros pontos de vista, os quais refletiram-se em mudanças de atitudes e perspectivas no deslocar-se na cidade. Percebemos também que experiências diversificadas com os diferentes modais podem proporcionar compreensões mais profundas a respeito das diversas práticas de mobilidade e suas nuances, isto é, como são materializadas e principalmente como são experienciadas na cidade, favorecendo o desenvolvimento de “alteridades móveis”.

Segundo Santos (2014, p.70-71)

O ato de perceber ultrapassa os sentidos e ganha a razão. É assim que se opera a metamorfose do sensorial, mudado em conhecimento. Este se alimenta da relação entre sujeito e objeto, relação em que este, permanecendo o que é e interagindo com o sujeito, contribui para que, nesta interação, o sujeito evolua. É essa mesma evolução que permite revisitar o objeto, vendo-o de forma nova, despojando-o dos símbolos que escondem a sua realidade profunda.

Por meio do nosso ser corporal percebemos, vivemos, sentimos, aprendemos, interagimos, construímos, desconstruímos e reconstruímos maneiras de ser e estar no mundo. Nos justificamos como seres humanos, nos projetamos em nossas existências com e por meio de nossos corpos (SCHWENGBER, 2014). Baseando-se em Merleau-Ponty, Caminha (2019, p.104, grifo nosso) também afirma que

Os **movimentos do corpo** enquanto vida que pulsa no mundo sensível nos possibilita, efetivamente, ter percepções dinâmicas, abertas e plurais. Faz-nos perceber a **condição humana como ser interrogante e capaz de elaborar múltiplas perspectivas, que se renovam** e intensificam pela percepção do corpo (CAMINHA, 2019, p.104, grifo nosso).

Se “somos” no mundo (e aqui pensamos as cidades) estamos, de um jeito ou de outro, vinculados ao espaço. Se é pelo corpo e todos os sentidos humanos na existência espaço-temporal que os lugares são usados, construídos e ganham sentido, por meio das percepções e vivências que envolvem as ações cotidianas mais “banais” (CARLOS, 2017), a minimização nas possibilidades de o corpo habitar sensorialmente o espaço pode contribuir para a ampliação, aprofundamento e (re)produção de alienações.

A partir das distintas experiências corporais vivenciadas de bicicleta no contexto urbano os sujeitos podem reinterpretar o uso da rua e espaços públicos, também pelas interações sociais singulares proporcionadas, as quais podem articular diferentes formas de exercício da cidadania (SPINNEY, 2009; ALDRED, 2014).

O espaço como produto das sensações e a exposição ao “outro” espacial, seja ele humano, material ou natural, pode levar ao reconhecimento daquilo que não pode ser controlado, gerando uma forma de “humildade” ambiental que as formas de transporte encapsuladas evitam (COX, 2019). Recorremos a Santos (2014, p.71) quando afirma que se nossa existência é produzida pelo cotidiano, este mesmo cotidiano será “um dia ou outro, a escola da desalienação”. A bicicleta pode exercer papel fundamental neste processo: seu uso cotidiano pode possibilitar uma descoberta e progressiva desalienação, inicialmente do próprio corpo, mas também em relação às maneiras pelas quais o ambiente urbano é vivido e compartilhado com outros.

10 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa abordou a temática do uso da bicicleta em articulação com o espaço urbano e o lazer evidenciando dinâmicas sociais destas experiências, tendo como base as experiências concretamente vivenciadas de sujeitos que se deslocaram de bicicleta na cidade de Curitiba/PR no tempo/espaço do lazer. Esta tese trabalhou com alguns dos principais conceitos de Certeau, com ênfase nas “práticas” e “maneiras de fazer” dos sujeitos.

A partir das realidades dos atores sociais investigados e suas experiências com a bicicleta, a cidade e os espaços percorridos, identificamos que andar de bicicleta é uma prática introduzida desde a infância/adolescência, mas que no decorrer da vida dos sujeitos estas experiências são de alguma maneira interrompidas ou distanciam-se de seu cotidiano, passando a ser esporádicas. De modo processual e, de acordo com o desenrolar da vida, a bicicleta ressurge como prática potente nas experiências cotidianas dos sujeitos, em sua maioria na vida adulta. Necessidades associadas ao transporte, influência de círculos de amizade e percepção da necessidade de engajamento em uma atividade física, são elementos disparadores para mobilizar este reencontro.

Na contemporaneidade, as experiências infanto-juvenis com a bicicleta têm sido cada vez mais restritas, dadas as formas complexas e não equânimes como muitas cidades têm sido organizadas. A intensidade e violência do trânsito, a falta de espaços dedicados à bicicleta e a insegurança pública, constituem elementos que tendem a cercear o direito das crianças de pedalar na cidade, limitando sua autonomia e contribuindo nesse processo de apagamento da bicicleta no percurso de vida das pessoas. Consideramos que as cidades precisam estar mais bem preparadas, a partir de iniciativas de âmbito macro e microestrutural, para evitar a formação das lacunas evidenciadas acima, e propiciar que o uso da bicicleta seja contínuo ao longo da vida.

Com relação aos percursos realizados de bicicleta na cidade, a maior parte concentrou-se nas regiões central, sul e norte da cidade e foram percorridos durante o dia e em dias variados da semana, com predomínio do domingo, fazendo uso majoritariamente de infraestruturas cicloviárias e canaletas dos ônibus exclusivos. Verificamos que a presença de estruturas cicloviárias ainda é deficitária na região sul da cidade, local onde uma das alternativas encontrada foi pedalar nas canaletas de ônibus. Nesse sentido, identificamos a necessidade de equalização das políticas públicas de mobilidade voltadas para a bicicleta no que diz respeito à localização das estruturas

dedicadas, que precisam ser acessíveis a todos os cidadãos, independentemente de onde residem.

A partir das experiências situadas, identificamos que as maneiras de fazer dos usuários de bicicleta participantes da pesquisa apresentaram-se marcadas por negociações/demarcações e “transgressões”. As primeiras relacionam-se principalmente ao compartilhamento do espaço urbano por ciclistas em relação aos diferentes modais envolvidos no deslocamento nos diferentes espaços de circulação. As negociações com motoristas nos cruzamentos (especialmente os não semaforizados), e com pedestres nas infraestruturas cicloviárias, foram frequentes e revelaram-se mais amistosas ou hostis dependendo dos sujeitos envolvidos e da situação em curso. As negociações entre pares e com motoristas de automóveis, quando da circulação em outros espaços, foram menos frequentes. As segundas envolvem atitudes consideradas desobediências ciclísticas, relacionadas ao avanço de semáforos, pedalar nas calçadas e pedalar nas canaletas exclusivas de ônibus, transgressões dos praticantes ordinários de bicicleta na cidade ao subverterem códigos formais e informais histórica e culturalmente estabelecidos para a circulação na cidade, procedimentos empregados pelas percepções de segurança ou insegurança em determinados locais percorridos (tanto pública quanto no trânsito), para economia de energia corporal e manutenção do “momentum” da pedalada.

Como vimos, ao descrever o campo de operação, cerca de metade das estruturas cicloviárias existentes em Curitiba são compartilhadas com pedestres e localizam-se em sua maioria sob as calçadas, isto é, cruzam ruas sem efetivamente por elas. Sendo assim, as maneiras de fazer identificadas também refletem as formas como o espaço urbano está estruturado, pois as negociações com motoristas nos cruzamentos e as negociações do espaço com pedestres foram as situações mais recorrentes vivenciadas nos percursos registrados.

Mesmo sendo a quinta capital do país no quantitativo de infraestrutura cicloviária, as estruturas existentes em Curitiba ainda não atendem satisfatoriamente a demanda ciclista da cidade. Além disso, os índices de deslocamentos por automóveis revelam a mobilidade altamente motorizada que a caracteriza. Esta conjuntura contribui para que comportamentos “transgressores” sejam adotados por parte dos ciclistas, pois apesar da circulação de bicicletas nas ruas ser legalmente garantida pelo Código de Trânsito Brasileiro, o que nos permite entendê-las também como infraestruturas cicloviárias, as tensões e hostilidades vivenciadas ao compartilhar o trânsito com automóveis dificultam a circulação nas ruas, potencializadas pelo fato de as estruturas cicloviárias não estarem

situadas em raios de visibilidade dos motoristas, os quais não tornam-se habituados a compartilhar o espaço viário com ciclistas.

As canaletas de ônibus também são outro indício da influência da estruturação urbana nas maneiras de fazer com a bicicleta, pois são espaços de referência para o transporte público de Curitiba utilizados com frequência por ciclistas. O tema é controverso e constitui um paradoxo. Apesar do reconhecimento dos riscos iminentes e do sentimento de estar agindo de forma errante ao pedalar nas canaletas (além da noção de co-responsabilidade em caso de acidentes), as canaletas são utilizadas por alguns ciclistas em função da sensação de segurança que transmitem, uma vez que ali o espaço da rua não é compartilhado com um número grande de automóveis, mas sim apenas com ônibus do transporte público, bem como por preencherem lacunas relacionadas à conectividade e acesso aos espaços urbanos com as quais quem circula de bicicleta na cidade se depara.

Percebemos, portanto, que andar de bicicleta na cidade é uma tarefa complexa e que mover-se é estar em constante interação com cidadãos e as estruturas urbanas, a partir de maneiras de fazer que, ora são consenso, ora contraposição, ora negociação ao que é dado pelas normas formais ou informais socialmente instituídas. Além de se mover, pedalar na cidade envolve negociar tanto espaços, quanto representações e, principalmente no caso de cidades altamente motorizadas, pode tornar-se quase uma antidisciplina, arte do “fraco”, fazendo uso de táticas e astúcias para jogar e subverter as determinações estratégicas (CERTEAU, 2014).

Vimos que o uso da bicicleta é capaz de mobilizar experiências sensório-afetivas múltiplas e contrastantes, que se alteram de maneira fugaz a cada metro pedalado, sendo decorrentes da combinação de elementos naturais, artificiais e simbólicos. Envolvem a relação estabelecida com o relevo, a natureza, as questões climáticas, com as materialidades do equipamento bicicleta, com as materialidades urbanas (especialmente no que se refere às estruturas, sejam elas dedicadas ou não ao uso da bicicleta), bem como as imaterialidades (associadas aos processos identitários dos sujeitos, às capacidades de afetação, aos significados atribuídos às ações por si e pelo outro). Notamos que o uso da bicicleta possibilita estreitar laços com a cidade, os quais serão mais intensos ou brandos de acordo com a recepção de cada sujeito às experiências vividas e da forma como elas ocorreram. Ao mesmo tempo, revela problemáticas sociais mais amplas por serem superadas, como assédios enfrentados pelo corpo feminino em presença no espaço público.

O corpo que se move de bicicleta na cidade, portanto, está evidentemente mais exposto ao ambiente, tanto natural quanto construído, quando comparado às formas motorizadas de locomoção, tendo em vista as especificidades que envolvem o conjunto “humano-máquina” e que andar de bicicleta é uma prática em que as sensibilidades e emoções tendem a ser intensificadas.

Percebemos que as diferentes finalidades de uso da bicicleta guardam particularidades e materializam formas diferentes de habitar espaço-tempo. As pessoas identificam as diferentes finalidades de uso da bicicleta (treino, transporte, lazer, passeio) e as “fronteiras” entre uma ou outra são em alguma medida demarcadas, porém não são determinadas. As experiências com a bicicleta no lazer foram, em certa medida, diferenciadas de outras experiências ao se mostrarem mais flexíveis na relação com o tempo disponível, escolha do percurso, intensidade e velocidade do deslocamento, elementos que dependem do objetivo individual no uso da bicicleta, mas que ainda estão interconectados às macroestruturas sociais e culturais, as quais também ordenam o espaço urbano.

A abertura a uma comunicação diferente do sujeito com o mundo enveredada pelo uso da bicicleta pode ser potencializada a partir das experiências de lazer, ao representarem tempos/espacos nos quais as diversas experiências culturais, dentre elas a prática de pedalar, estão mais propensas a escapar de determinadas amarras sociais, ainda que reconhecidamente permaneçam cerceadas por questões de diversas ordens (estruturais, culturais, sociais, políticas, econômicas, educativas).

Na perspectiva dos usuários participantes, pedalar em Curitiba é possível, no entanto, aspectos estruturais e, principalmente, simbólicos demarcam a experiência no que diz respeito a como a bicicleta é vista pelos demais modais na cidade. Prevalece uma relação tendencialmente mais conturbada com motoristas e a necessidade de disputa pela circulação nas ruas num espaço urbano excessivamente motorizado. Nesse sentido, parece haver também a ausência de um “próprio” para ciclistas na cidade, tanto física quanto simbolicamente, pois as ruas são convencionalmente entendidas “para os carros”, as canaletas exclusivas para os ônibus, as calçadas disponíveis para pedestres e o modo como a infraestrutura cicloviária existente na cidade está organizada demanda compartilhar constantemente o espaço com pedestres (os primeiros na pirâmide de preferência do trânsito). As pessoas que utilizam a bicicleta, na falta de um “próprio”, acabam transitando entre os “próprios” conquistados pelos demais modais. São poucos espaços dedicados para ciclistas e as infraestruturas cicloviárias existentes são, de fato,

utilizadas, porém ainda não atendem satisfatoriamente a demanda, pela falta de conectividade, efetividade e qualidade. Embora a circulação de bicicletas nas ruas seja legítima e legalmente amparada, muitos comportamentos registrados por motoristas demonstram que sua presença no espaço viário ainda é simbolicamente considerada ilegítima.

Descobrimos que vivenciar o que significa e como funciona deslocar-se no meio urbano de bicicleta pode levar ao desenvolvimento de sentimentos de alteridade, que se refletem não apenas em mudanças nos comportamentos adotados no trânsito quando se “muda de posição”, isto é, quando se assume o deslocamento a partir de outros modais, mas também em mudanças na compreensão a respeito do “outro” e suas representações naquele espaço. A ampliação da compreensão das facilidades e dificuldades que este “outro” enfrenta ao circular na cidade se dá, principalmente, a partir do momento em que o corpo protagonizou a ação, quando a experiência que até então era do “outro”, passa a ser a experiência do “eu”. Podemos imaginar, neste caso, que quanto mais motoristas se tornarem ciclistas e quanto mais diversificadas forem as experiências modais, maiores as chances do desenvolvimento de “alteridades móveis”.

Na qualidade de construções humanas, as cidades são carregadas de complexidades e pluralidades, estão imersas em coerências e ao mesmo tempo em contradições e as suas atividades e funcionalidades são diversificadas e se entrecruzam, reunindo um emaranhado de objetos e representações que podem ser tanto herdadas como abertas à novas elaborações. A partir deste enredamento, posicionando a cidade como um ambiente do habitar da vida e o corpo enquanto mediação e relação com o mundo, há um co-engajamento entre corpo e cidade. Utilizar a bicicleta significa não apenas percorrer espaços, mas habitá-los, vivê-los, constituindo um modo potencialmente diferente de ver a si mesmo, aos outros e à própria cidade, dando novos sentidos e significados ao espaço habitado por meio de aprendizagens que perpassam o corpo.

Incitando o corpo a passar de periférico à primordial, andar de bicicleta coloca em evidência sua organicidade e desafia os sentidos, implicando diferentemente corpo-tempo-espaço, a partir de lógicas tendencialmente não hegemônicas, promovendo sensações que diferem em muitos pontos daquelas experienciadas nos deslocamentos motorizados, as quais podem ser vivenciadas em tempos e espaços mais “abertos” como os das experiências de lazer. Vimos que o corpo habita espaço e tempo, por isso, quando o sentido do espaço e o sentido do tempo são alterados, também as concepções em relação ao corpo serão, de diferentes maneiras, redefinidas, isto é, as existências estão

permanentemente abertas a revisões na medida em que os horizontes traçados para habitar espaço e tempo também são passíveis de redefinições. Nesse sentido, o uso da bicicleta no tempo/espaço do lazer pode favorecer o desenvolvimento do sentido de lugar, de cidadania, como também nas questões ambientais ao mudar a perspectiva de relação com a cidade, seus espaços.

As discussões realizadas nos mostraram que toda uma gama de questões objetivas e subjetivas estão envoltas na prática de pedalar no meio urbano, moldando hábitos de deslocamento no espaço urbano, revelando formas de cidadania e (des)construindo maneiras de ser e apreender o mundo. Por trás da relativa simplicidade da bicicleta estão escondidas inúmeras complexidades. Seu uso oportuniza aprimorar a conexão com o nosso próprio ser corpo e com isso também potencializa o desenvolvimento de uma percepção mais sensível da cidade, uma possibilidade diferente de afetar e ser afetado pela urbe e seus cidadãos, enxergando-os pelo ponto de vista do selim. A cidade é apreendida tanto em suas oportunidades e positivities, quanto em suas adversidades, percalços e tensões, simultaneamente em seus prazeres e desprazeres, dependendo dos espaços de circulação e das interações humanas no caminho.

Tendo em vista estas questões, os discursos que fundamentam e balizam ações em relação à bicicleta, no âmbito civil e das políticas públicas, precisam estar alinhados às nuances objetivas, porém também precisam levar em consideração as subjetividades que envolvem o ato de pedalar na cidade. A constituição de políticas de mobilidade precisa imputar à mobilidade urbana por bicicleta autonomia e agência, em articulação às demais formas de se deslocar pela cidade.

A bicicleta pode ser entendida como um artefato plural e múltiplo em suas formas, possibilidade de usos e potencialidades, servindo à propósitos que ultrapassam a dimensão do deslocamento de pessoas e objetos no espaço. É instrumento que congrega, à uma só vez, muitas competências, tanto no âmbito individual quanto no coletivo, capaz de mobilizar transformações e contribuir para minimizar problemáticas de diversas naturezas, as quais se interpõem principalmente na vida nas cidades contemporâneas. Sua funcionalidade enquanto uma forma saudável, sustentável, prática, econômica de se deslocar é evidente, mas pode ser extrapolada ao ser considerada também um objeto com potencial para alargar as possibilidades humanas e o próprio engajamento móvel do ser corporal com o mundo, considerando, entretanto, que essa inserção não é sempre coesa, desdobrando-se igualmente em inúmeras contradições e limitações, pois é incorporada por pessoas e para pessoas que convivem em sociedade.

Ainda que este estudo não tenha se debruçado em analisar especificamente estas questões, é pertinente salientar que experiências alienantes e opressoras perpassam o uso da bicicleta como, por exemplo, a precarização dos serviços de *delivery* realizados com a bicicleta, os quais tendencialmente contam com poucas garantias legais, ausência de pontos de apoio para o atendimento de necessidades básicas, como local para realizar refeições, utilizar sanitários ou descansar. Ou ainda, quando as pessoas precisam optar pelo deslocamento por bicicleta estritamente pela necessidade ou falta de alternativas e não pelo desejo de o fazer, pelas circunstâncias desiguais no acesso à cidade de bicicleta dependendo da região da cidade onde se vive, as questões que perpassam a economia e a indústria da bicicleta pela subutilização dos produtos e equipamentos, as formas alienantes de viver a bicicleta alicerçadas excessivamente no consumo, dentre outras questões correlatas.

Pedalar na cidade é um processo instável e que não acontece de maneira coesa. Os conflitos e tensões inevitavelmente enfrentados – especialmente relacionados ao trânsito, à segurança e às disputadas no compartilhamento do espaço urbano, acentuadas em culturas normalizadas para os veículos motorizados – podem gerar frustração, aversão e até o distanciamento da prática. Ao mesmo tempo, e talvez paradoxalmente, tais estranhamentos aos quais as pessoas que pedalam na cidade estão suscetíveis podem gerar um certo tipo de interrogação. Na negociação constante dos sentidos, das representações, é que reside a possibilidade de transformação, na medida em que questões socialmente naturalizadas colidem com novas perspectivas, adquirindo distintas significações e contornos pela desconstrução de paradigmas.

A dominação das ruas por automóveis e a infraestrutura cicloviária deficitária, por exemplo, são padrões usuais e legitimados em muitas sociedades, destacadamente naquelas que apresentam altos índices de mobilidade motorizada, onde pedalar é uma prática marginalizada. Nestas circunstâncias, a atenção e o traquejo necessários para compartilhar as vias com os demais veículos visando garantir uma mínima segurança pessoal, constituem, portanto, parte significativa ou mesmo dominante da experiência de trafegar de bicicleta pela cidade.

Esta conjuntura, ao levar ao centramento dos sujeitos nos riscos iminentes, exerce influência significativa no pedalar e tem sua parcela de importância, inclusive, na decisão de muitas pessoas por não pedalar na cidade, porém, nosso entendimento é que ela não anula ou inviabiliza por completo a possibilidade da construção de

interações/sensações/experiências que, em alguma medida e sob a mediação da bicicleta, conectam diferentemente cidadão-cidade.

Destacamos o lazer como uma condição temporal-espacial-atitudeal do existir humano, dimensão que constitui o ser e que é caracterizada pela “soltura”, por possibilitar experiências potencialmente mais plásticas e centradas na ludicidade. É modulado por processos regulatórios inclinados a engessar e alienar, mas é também tempo/espço possível para fazer emergir resistências e perseveranças, pois as alienações, ainda que duradouras, esbarram nas possibilidades de transformação.

Sob a inspiração de Certeau (2014), acreditamos que as pessoas, mesmo sujeitas às submissões diversas, são capazes de agir de maneira perspicaz, obstinada e inventiva, dentro de suas possibilidades e condições, deixando suas marcas nos contratos sociais estabelecidos e desencaminhando lógicas nas quais estão imersas, ainda que tais rupturas se deem em uma perspectiva muitas vezes microescalar.

Nesse sentido, as atitudes humanas no tempo/espço do lazer podem conduzir intervenções ou gerar experiências que reformem ou transformem maneiras de ser-estar no mundo, considerando que tais experiências podem estar carregadas de elementos politizantes explícitos ou vividos de forma sub-reptícia ou inconsciente, os quais podem ser capazes de promover microrrevoluções, no âmbito individual ou no coletivo.

O uso da bicicleta no contexto das experiências de lazer também pode favorecer a percepção do corpo em sua organicidade integrada ao contexto da cidade, oportunizando refletir linguagens corporais, códigos e expressões que revelam simbioses ou distanciamentos, produzindo sentimentos, sensibilidades, significando e ressignificando existências e cotidianos.

Curitiba é uma cidade que ainda carece de iniciativas robustas que irrompam efetivamente na inclusão da bicicleta como possibilidade modal no cotidiano dos seus cidadãos, considerada na sua inteireza e não de maneira secundária. Tais iniciativas, além da implantação de infraestruturas especializadas, precisam sobretudo estimular a dessacralização do automóvel e a ação democratizadora do uso da bicicleta, impulsionando não somente outras formas de se deslocar pela cidade, mas também novos processos educativos e formas de interagir com ela e seus cidadãos.

Há um desequilíbrio na balança do planejamento e da mobilidade urbana, em que essa forma de circulação acaba sendo priorizada em detrimento de outras. Nesse sentido, buscamos mostrar que essas escolhas urbanísticas influenciam não somente aspectos “racionais” da configuração espaço-tempo urbano, como também afetam e são afetadas

por questões sociais, ocasionando também mudanças em nosso ser corporal e, conseqüentemente, nas formas pelas quais apreendemos o espaço onde vivemos e interagimos.

Compreender, evidenciar, reforçar as questões sensoriais, afetivas, emocionais, culturais, procedimentais que permeiam a prática de pedalar, entendendo de que maneira estes elementos influenciam e são influenciados pelo meio urbano e as experiências de lazer, pode contribuir e oferecer suporte para a elaboração de políticas públicas relevantes e compatíveis com a demanda, de programas de promoção do acesso e uso da bicicleta na cidade, ampliação/aprimoramento/readequação da infraestrutura cicloviária, requalificação de espaços públicos e modificação de hábitos culturais, com vistas à promover uma vida de melhor qualidade no meio urbano, mais social e ambientalmente sustentável, pois as conseqüências ambientais, urbanísticas e de saúde associadas à motorização em massa são cada vez mais sentidas e esclarecidas.

As políticas, nos âmbitos municipais, estaduais e nacionais, ainda estão demasiadamente voltadas aos aspectos objetivos da prática, elaboradas por vezes negligenciando nuances tácitas que incidem sob deslocar-se de bicicleta na cidade. As vivências, operações e conhecimentos que emergem a partir das práticas cotidianas construídas pelos próprios usuários da bicicleta pouco aparecem. O desafio, portanto, reside em articular as microexperiências dos praticantes ordinários da cidade com os sistemas e macroestruturas tecnocráticas que a governam.

A dimensão das experiências concretas e singulares de ciclistas no cenário urbano podem evidenciar de modo mais detalhado sensações, significados, procedimentos e maneiras de fazer mobilizadas. As análises de cunho qualitativo, embora ainda menos comuns, vêm crescendo no meio acadêmico e são igualmente capazes de fornecer informações relevantes a respeito da cultura do pedalar nas cidades e outros contextos, contribuindo na compreensão deste fenômeno social.

Dessa forma, entendemos como relevante a tentativa de contribuir na constituição do conhecimento científico a respeito da bicicleta captando a dimensão da experiência do corpo em movimento no ato de sua utilização na cidade, partindo do ponto de vista das pessoas que pedalam e suas percepções em relação a si mesmas, aos outros, ao meio urbano e às experiências de lazer, as quais, por sua vez também precisam ser compreendidas não apenas na sua abstração, mas nas suas formas concretamente situadas.

Dentre os limites que envolvem esta pesquisa estão a baixa diversidade socioeconômica dos participantes (em sua maioria classe média com ensino superior), a

ausência de percursos realizados em regiões periféricas ou de vulnerabilidade social da cidade e análise de experiências essencialmente individuais vividas com a bicicleta.

Pesquisas futuras, portanto, podem debruçar-se na investigação de diferentes grupos sociais que utilizam a bicicleta na cidade, a partir de trajetos contemplando as dez regionais da cidade, por exemplo, adaptando e ampliando essa perspectiva de investigação para que alcance números estatisticamente representativos que permitam maiores generalizações, uma vez que neste estudo nossa escolha foi por aprofundar as experiências individuais e não abranger uma totalidade de experiências com a bicicleta na cidade de Curitiba. A análise das experiências de ciclistas que pedalam em grupos organizados de “pedal”, além de experiências que acontecem no meio rural e em cicloturagens, também são temas que têm se destacado e ainda carecem de investigação. As questões relativas à segurança viária e pública são pautas igualmente urgentes de serem abordadas, pois as situações de assaltos e acidentes com ciclistas tem aumentado, contribuindo para a manutenção dos baixos índices de uso da bicicleta em muitos contextos.

Finalizamos estas considerações com a perspectiva de Cox (2019) quando afirma que as pesquisas com a bicicleta transcendem o âmbito acadêmico, envolvendo-se igualmente na busca por espaços físicos e direitos para a bicicleta nas cidades, principalmente nos contextos em que sua presença ainda é marginalizada.

Colapsar hábitos e formas de pensar historicamente solidificadas e enraizadas nos planejamentos urbanos, políticas públicas, atores sociais ou ações cotidianas é uma tarefa complexa. Toda modificação exige um esforço contínuo, atitudes concretas e tempo, gerando incertezas, enfrentando combatividades e não aceitação. Além disso, requer revisão não somente de nossas próprias convicções, como também dos paradigmas mais ampliados que vêm sustentando o comportamento humano, as culturas de organização urbana e mobilidade.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, Carolina Cássia Conceição. *“É uma sensação de vácuo”*: Contribuições da sociologia da mobilidade sobre o uso da bicicleta na cidade de São Paulo. 2018. 166f. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.
- ABRAMET. Cresce em 45% número de ciclistas atropelados no Brasil, apontam médicos de tráfego. 16 de dezembro de 2019. Disponível em: <https://www.abramet.com.br/a-abramet/comunicacao-abramet/noticias/cresce-numero-de-ciclistas-atropelados/>. Acesso em 30 mar. 2021.
- AGIER, Michel. **Antropologia da cidade**: lugares, situações e movimentos. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2011.
- ALDRED, Rachel. ‘On the outside’: constructing cycling citizenship. *Social & Cultural Geography*, Vol. 11, No. 1, February 2010. <https://doi.org/10.1080/14649360903414593>
- ALDRED, Rachel; JUNGnickel, Katrina. Constructing Mobile Places between ‘Leisure’ and ‘Transport’: A Case Study of Two Group Cycle Rides. *Sociology*, 46(3), 2012, p. 523–539.
- ALDRED, Rachel. A Matter of Utility? Rationalising Cycling, Cycling Rationalities, *Mobilities*, 10:5, 2014, p. 686-705. DOI: 10.1080/17450101.2014.935149.
- ALDRED, Rachel. Adults’ attitudes towards child cycling: a study of the impact of infrastructure. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, [S.l.], v. 15, n. 2, apr. 2015. Disponível em: <<https://journals.open.tudelft.nl/ejtir/article/view/3064>>. Acesso em 25 jan. 2021. doi: <https://doi.org/10.18757/ejtir.2015.15.2.3064>.
- ALMEIDA, Felipe Quintão de; BRACHT, Valter; GHIDETTI, Filipe Ferreira. A presença da fenomenologia na educação física brasileira: implicações para o estudo do corpo e outras problematizações. *Educación Física y Ciencia*, vol. 15, núm. 2, 2013, pp. 1-16
- ALONSO, Angela. Métodos qualitativos de pesquisa: uma introdução. In: **Métodos de Pesquisa em Ciências Sociais**: Bloco Qualitativo. Sesc São Paulo/CEBRAP. São Paulo, 2016.
- AMARAL, Silvia Cristina Franco. Panorama da pesquisa em Políticas públicas de lazer no Brasil. In: **Perspectivas contemporâneas sobre Ócio, Lazer e Tempo Livre**. Revista do Centro de Pesquisa e Formação Sesc. Edição Especial - agosto de 2018, p.45-54.
- ANDRADE, Victor et al. (Orgs.) **Mobilidade por Bicicleta no Brasil**. 1. ed. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2016. p. 11–20.

ANDRADE, Victor et al. Produção de conhecimento para a promoção da mobilidade por bicicleta no Brasil: possibilidades e desafios. In: ANDRADE, Victor et al. (Orgs.) **Mobilidade por Bicicleta no Brasil**. 1. ed. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2016. p. 11–20.

ANDRADE, Victor; GUTH, Daniel (Orgs). **A economia da bicicleta no Brasil**. 2018. Disponível em: <http://economiadabicicleta.org.br/>. Acesso em 26 mar. 2019. <https://aliancabike.org.br/economia-da-bicicleta-no-brasil/>

AUGÉ, Marc. **El elogio de la bicicleta**. Barcelona: Gedisa, 2008.

BANDEIRA, Alexsandra da Silva et al. Factors associated with bicycle use for commuting and for leisure among Brazilian workers. **Sport Sci Health** 13, p.63–68, 2017.

BECERRA, Janeth Mosquera et al. Transport and health: a look at three Latin American cities. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 29(4):654-666, abr, 2013.

BELOTTO, José Carlos Assunção. **Ciclomobilidade**: um estudo de caso sobre a participação da UFPR na implantação do CicloParaná, programa paranaense de mobilidade não motorizada por bicicleta. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Territorial Sustentável) – Universidade Federal do Paraná – Setor Litoral, Matinhos - PR, 2017.

BELOTTO, José Carlos Assunção et al. (orgs). **A cidade em equilíbrio**: contribuições teóricas ao 3o. Fórum Mundial da Bicicleta. Curitiba: Proec/UFPR, 2014, 313p.

BEM PARANÁ/SMCS. “Campus da UFPR no Juvevê são ligados à Avenida João Gualberto por ciclofaixas; veja o trajeto”. **Bem Paraná**/Secretaria Municipal de Comunicação Social de Curitiba. 26 de fevereiro de 2020. Disponível em: <https://www.bemparana.com.br/noticia/campus-da-ufpr-no-juveve-sao-ligados-a-avenida-joao-gualberto-por-ciclofaixas-veja-o-trajeto#.YBA5d-hKhnI>. Acesso em 25 janeiro 2021.

BORJA, Jordi; MUXÍ, Zaida. **El espacio público, ciudad y ciudadanía**. Barcelona, 2000.

BOYER, Robert. Recreational bicycling as a “gateway” to utility bicycling: The case of Charlotte, NC, **International Journal of Sustainable Transportation**, 12:6, 2018, p. 407-415, DOI: 10.1080/15568318.2017.1382622

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRENNER, N. et al. **Cities for people, not for profit**: critical urban theory and the right to the city. Abingdon/Nova York, Routledge, 2011.

BRITTO, Fabiana Dultra; JACQUES, Paola Berenstein. Cenografias e corpografias urbanas: um diálogo sobre as relações entre corpo e cidade. **Cadernos PPG-AU/UFBA** Vol. 7, edição especial - Paisagens do Corpo, 2008.

BRITTO, Fabiana Dultra; JACQUES, Paola Berenstein. Corpo & Cidade: coimplicações em processo. **Rev. UFMG**, Belo Horizonte, v.19, n.1 e 2, p.142-155, jan./dez. 2012.

CARERI, Francesco. **Walkscapes: o caminhar como prática estética**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2013.

CARLOS, Ana Fani Alexandre. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007, 123p.

CARLOS, Ana Fani Alexandre. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: FFLCH, 2007.

CARLOS, Ana Fani Alexandre. **O poder do corpo no espaço público: o urbano como privação e direito à cidade**. GEOUSP – Espaço e Tempo, São Paulo, v. 18, n. 2, p. 472-486, 2014.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço-Tempo da Vida Cotidiana na Metrópole**. São Paulo: Labur Edições, 2017, 2ª edição revisada, 317p.

CAMARGO, Edina Maria de. **Barreiras e facilitadores para o uso de bicicleta em adultos na cidade de Curitiba** - um estudo com grupos focais. 2012, 91f. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Setor de Ciências Biológicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2012.

CAMARGO, Edina Maria de; FERMINO, Rogério César; AÑEZ, Ciro Romelio Rodriguez; REIS, Rodrigo Siqueira. Barriers and facilitators to bicycle use for transport and leisure among adults. **Rev Bras Ativ Fis Saúde**, 2014, p. 256-265. DOI:<http://dx.doi.org/10.12820/rbafs.v.19n2p256>.

CAMARGO, Edina Maria; ALBERICO, Claudia Oliveira; LOPES, Adalberto Aparecido Santos, SCHIPPERIJN, Jasper; REIS Rodrigo Siqueira. Characteristics of the built environment on GPS-determined bicycle routes used by adolescents. **Rev Bras Ativ Fis Saúde**. 2019; 24: e0106. DOI: 10.12820/rbafs.24e0106

CAMINHA, Iraquitã de Oliveira. **10 Lições sobre Merleau-Ponty**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2019.

CERTEAU, Michel de. **A cultura no plural**. Campinas, SP: Papyrus, 2012.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: 1 artes de fazer**. 22 Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014. 316p.

CESANI, Eric; DRANKA, Lucas. Diretrizes para desenvolvimento de Aplicativo GPS em dispositivos moveis para ciclistas de Curitiba. **Brazilian Journal of Information Design**, Vol.9 (2), 2012, p.123(16).

CICLOIGUAÇU. Contagem Volumétrica Classificada 2018. Disponível em: https://cicloiguacu.org.br/wp-content/uploads/2018/11/relatorio_setede-setembro.pdf. Acesso em: 22 janeiro 2021.

COUTO, David Pinheiro Lima. **Da Galera de Bike ao Cicloativismo: bicicleta e política na cidade de Curitiba/PR**. 2015. 263 f. Dissertação (Mestrando em Sociologia Política) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2015

COX, Peter. **Cycling cultures**. Chester: University of Chester Press, 2015, p. 203-215.

COX, Peter. **Cycling: a sociology of vélomobility**. New York, NY: Routledge, 2019.

COX, Peter; BUNTE, Heike. Social practices and the importance of context. In: EUROPEAN CYCLISTS FEDERATION. **Framing the Third Cycling Century: Bridging the Gap between Research and Practice**. German Environment Agency, 2018, p.122-131.

CRESSWELL, Tim. Towards a politics of mobility. **Environment and Planning D: Society and Space**, 2010, volume 28, pages 17-31.

DENATRAN. Frota Nacional (Dezembro 2020) – Por município e tipo. Departamento Nacional de Trânsito. Disponível em: <https://antigo.infraestrutura.gov.br/component/content/article/115-portal-denatran/9484>. Acesso em 22 jan. 2021.

DUARTE, Fabio; PROCOPIUK, Mario; FUJIOKA, Kelli. ‘No bicyclelanes!’ Shouted the cyclists. A controversial bicycle project in Curitiba, Brazil. **Transport Policy**, 32 (2014)180–185. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.01.010>.

EICHLER, Roman. The Resistance of Fun: Fixed-Gear Cycling in Urban Public Spaces. **Space And Culture**. v. 20, n. 2, p.239-254, 3 abr. 2017.

FALCOUS, Mark. Why We Ride: Road Cyclists, Meaning, and Lifestyles. **Journal of Sport And Social Issues**. v. 41, n. 3, p.239-255, 22 mar. 2017.

FERRAZ, Marcus Sacrin A. **Fenomenologia e ontologia em Merleau-Ponty**. 2008. 271f. Tese (Doutorado em Filosofia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Departamento de Filosofia, Universidade de São Paulo, 2008.

FERRAZ, Ingrid Steil; GOMES, Nivaldo Simões; KOBBS, Fabio Fernando; SILVA, Maclovio Correa Da; CASAGRANDE JUNIOR, Eloy Fassi. Avaliação do uso da primeira Via Calma em Curitiba/PR para ciclomobilidade. urbe, **Revista Brasileira de Gestão Urbana** [online]. 2017, vol.9, n.2, pp.341-353. DOI: 10.1590/2175-3369.009.002.AO13 ISSN 2175-3369

FERREIRA, Fernanda Lousie; DALAMARIA, Luciele Pereira; BIESEK, Simone. Acompanhamento nutricional de adolescentes ciclistas profissionais da cidade de Curitiba-PR. **Revista Brasileira de Nutrição Esportiva**, São Paulo. v. 8. n. 46. p.228-237. Jul./Ago. 2014.

FILHO, Osmar Coelho; JÚNIOR, Nilo Luiz Saccaro. **Cidades cicláveis: avanços e desafios das políticas cicloviárias no Brasil**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - Brasília : Rio de Janeiro: Ipea, 2017.

FLICK, Uwe. How many qualitative interviews is enough?. In: BAKER, Sarah Elsie; EDWARDS, Rosalind. **How many qualitative interviews is enough**. Discussion Paper. NCRM - National Centre for Research Methods. 2012. (Unpublished). Disponível em: http://eprints.ncrm.ac.uk/2273/4/how_many_interviews.pdf. Acesso em 19 fev 2019.

FLICK, Uwe. **Introdução à metodologia da pesquisa: um guia para iniciantes**. Porto Alegre: Penso, 2013.

FONTANELLA, Bruno Jose Barcellos et al. Amostragem em pesquisas qualitativas: proposta de procedimentos para constatar saturação teórica. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 27(2):389-394, fev, 2011.

FORSYTH, Ann; KRIZEK, Kevin. Urban Design: Is there a Distinctive View from the Bicycle?, **Journal of Urban Design**, 16:4, 2011, p. 531-549. DOI: 10.1080/13574809.2011.586239

FREITAS-FIRKOWSKI, O. L. C., MOURA, R. Curitiba: entre transformações e permanências. In: L. C. Ribeiro, & M. G. Ribeiro (Orgs.) (pp. 342 - 368). **Metrópoles brasileiras: síntese da transformação na ordem urbana 1980 a 2010**. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2018.

FUJIOKA, Kelli Anne. **Discurso hegemônico e controvérsias em projetos cicloviários de Curitiba**. 2014. 113 f. Dissertação de Mestrado em Gestão Urbana, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba.

FURNESS, Zack. Biketivism and Technology: Historical Reflections and Appropriations. **Social Epistemology: A Journal of Knowledge, Culture and Policy**, v.19, n.4. p. 401-417, out/dez. 2005.

FURNESS, Zack. Bicycles. In: ADEY, Peter; BISSEL, David; HANNAM, Kevin; MERRIMAN, Peter; SELLER, Mimi. **The Routledge Handbook of Mobilities**, Routledge, 2013, p.316-325.

GEBARA, Ademir. Considerações para uma história do lazer no Brasil. In: BRUHNS, Heloisa T. **Introdução aos Estudos do Lazer**. Campinas: Ed.da UNICAMP, 1997. p.61-77.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. 3.ed. São Paulo: Perspectiva, 2015. 262 p.

GHIDETTI, Filipe Ferreira; ALMEIDA, Felipe Quintão de; BRACHT, Valter. Merleau-Ponty, Linguagem e Fenomenologia na Educação Física. **Poiésis**, Tubarão. v.8, n.14, p. 318-333, Jul/Dez 2014.

GIARD, Luce. História de uma pesquisa. In: CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**: 1 artes de fazer. 22 Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014. 316p.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008. 220p.

GOLUB, Aaron; HOFFMANN, Melody L.; LUGO, Adonia E.; SANDOVAL, Gerardo F. **Bicycle Justice and Urban Transformation**: Biking for all?, NY: Routledge, 2016

GOMES, Christianne Luce. Estudos sobre a temática do lazer na América Latina: um panorama. In: Perspectivas contemporâneas sobre Ócio, Lazer e Tempo Livre. Revista do Centro de Pesquisa e Formação Sesc. Edição Especial - agosto de 2018, p.55-65.

GOMES, Christianne Luce. Lazer – ocorrência histórica. In: GOMES, Christianne Luce. (Org.). **Dicionário crítico do lazer**. Belo Horizonte: Autêntica, 2004, p. 133-141.

GOMES, Christianne Luce. Lazer: necessidade humana e dimensão da cultura. **Licere**, v.1, n.1, jan./abr. 2014.

GOMES, Christianne Luce; DEBORTOLI, José Alfredo Oliveira; SILVA, Luciano Pereira. Lazer, Práticas Sociais e Mediação Cultural: notas introdutórias. In: GOMES, Christianne Luce; DEBORTOLI, José Alfredo Oliveira; SILVA, Luciano Pereira (Org.). **Lazer, Práticas Sociais e Mediação Cultural**. Campinas, SP: Autores Associados, 2019.

GOMES, Christianne Luce; MELO, Vitor Andrade de: Lazer no Brasil: trajetória de estudos, possibilidades de pesquisa. **Movimento**, Porto Alegre, v. 9, n. 1, p. 23-44, jan./abr. 2003. Disponível em: <<https://seer.ufrgs.br/Movimento/article/download/2661/1294>>. Acesso em: 18 abr. 2020.

GOMES, Christianne Luce; PINTO, Leila. O Lazer no Brasil: analisando práticas culturais cotidianas, acadêmicas e políticas. In: GOMES, Christianne et al (orgs). **Lazer na América Latina/Tiempo libre, ócio e recreación em Latinoamérica**. Belo Horizonte: editora UFMG, 2009, 398p.

GOMES, Christianne Luce; ISAYAMA, Hélder Ferreira. Multiplicidade de olhares sobre o lazer como direito social. In: GOMES, Christianne Luce; ISAYAMA, Hélder Ferreira (Org.). **O Direito social ao lazer no Brasil**. Campinas, SP: Autores Associados, 2015, p.1-6.

GÜNTHER, Harmut.; ELALI, Gleice Azambuja; PINHEIRO, José Q. Multimétodos. In: CAVALCANTI, Sylvia; ELALI, Gleice Azambuja. (orgs). **Temas básicos em Psicologia ambiental**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

HEMPKEMEYER, Sheila; GUIMARÃES, Leandro Belinaso. Bicicleta, cidade e educação: movimentos de pesquisa. **Athenea Digital** - 16(2): 289-305 (julio 2016).

HENDERSON, Karla A.; SIVAN, Atara. Lazer, perspectivas internacionais – prólogo. In: HENDERSON, Karla A.; SIVAN, Atara. **Lazer: Perspectivas internacionais**. São Paulo: Edições Sesc São Paulo, 2018.

HINO, Adriano A. F. et al. Built Environment and Physical Activity for Transportation in Adults from Curitiba, Brazil. **Journal of Urban Health: Bulletin of the New York Academy of Medicine**, 2013. doi:10.1007/s11524-013-9831-x

HORTON; Dave; COX, Peter; ROSEN, Paul. Introduction. In: HORTON; Dave; COX, Peter; ROSEN, Paul. (orgs). **Cycling and Society**. London: Ashgate, 2007, p. 1–23.

HARMS, Lucas; BERTOLINI, Luca, TE BRÖMMELSTROET, Marco. Spatial and social variations in cycling patterns in a mature cycling country exploring differences and trends. **Journal of Transport & Health**, v. 1, n. 4, 2014, p. 232–242.

ILLICH, Ivan. Energy and equity. London: Calder and Boyars, 1974

INGOLD, Tim. **The Perception of the Environment: Essays on livelihood, dwelling and skill**. London: Routledge, 2002.

Ippuc. Estudo preliminar sobre o perfil do ciclista da rede de ciclovias de Curitiba. 1995. 54p. Disponível em:
https://ippuc.org.br/visualizar.php?doc=https://ippuc.org.br/arquivos/site/documentos/D346/D346_007_BR.pdf. Acesso em 22 novembro 2020.

IPPUC. **Pesquisa com Usuários de Bicicletas na Canaleta Sul: Avenida República Argentina – Avenida Winston Churchill / FRANÇA**, Ivelyse Rocha da; LEAL, Mara Cilese da Cruz Deconto. Curitiba: IPPUC, 2016.

IPPUC. **Distribuição modal**. Instituto de pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, 2017. Disponível em:
https://ippuc.org.br/visualizar.php?doc=http://admsite2013.ippuc.org.br/arquivos/documentos/D536/D536_017_BR.pdf. Acesso em 08 jun. 2020.

IPPUC. **Plano de estrutura cicloviária** – plano preliminar para discussão. Instituto de pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, 2018. Disponível em:
http://www.ippuc.org.br/visualizar.php?doc=http://admsite2013.ippuc.org.br/arquivos/documentos/D327/D327_029_BR.pdf. Acesso em 26 mar. 2019.

IPARDES. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. **Projeção da população dos municípios do paraná para o período 2018 a 2040**. Nota técnica. Disponível em:
http://www.ipardes.pr.gov.br/ipardes/pdf/nota_tecnica_populacao_projetada.pdf. Acesso em 23 mar. 2019.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. 3 ed. – São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

JENSEN, Ole B. **Staging mobilities**. International library of sociology: Taylor and Francis. Edição do Kindle, 2013.

JONES, Phil. Performing the city: a body and a bicycle take on Birmingham, UK. **Social & Cultural Geography**, Vol. 6, No. 6, December, 2005.

JONES, Phil. Sensory indiscipline and affect: a study of commuter cycling, **Social & Cultural Geography**, 13:6, 645-658, 2012. DOI: 10.1080/14649365.2012.713505

JONES, Phil; EVANS, James. The spatial transcript: Analysing mobilities through qualitative GIS. **Area**, 44(1), 2012, p. 92–99.

JONES, Tim; AZEVEDO, Laura Novo de. Economic, social and cultural transformation and the role of the bicycle in Brazil. *Journal of Transport Geography* 30 (2013) 208–219. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.02.005>

JUNGNICKEL, Katrina; ALDRED, Rachel. Cycling's Sensory Strategies: How Cyclists Mediate their Exposure to the Urban Environment. **Journal Mobilities**. Volume 9, Issue 2, 2014, p.238-255. DOI: 10.1080/17450101.2013.796772

JUNIOR, Odir Züge. O uso da bicicleta como fator de mudança nas formas de consumo do cidadão: uma investigação. In: BELOTTO, José Carlos Assunção et al. (orgs). **A cidade em equilíbrio: contribuições teóricas ao 3o. Fórum Mundial da Bicicleta**. Curitiba: Proec/UFPR, 2014, 313p.

JUNQUEIRA, Thais Lanna. Para transporte ou passeio? Propagandas brasileiras de bicicletas (décadas de 1950-1970). **Record**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 2, p. 1-23, jul./dez. 2015.

KAGER, Roland; HARMS, Lucas. Synergies from improved cycling-transit integration: towards an integrated urban mobility system. **The International Transport Forum**. ITF Discussion Paper 2017-23. OECD/ITF Leipzig - Germany, July, 2017.

KERR, Jacqueline et al. Perceived Neighborhood Environmental Attributes Associated with Walking and Cycling for Transport among Adult Residents of 17 Cities in 12 Countries: The IPEN Study. **Environmental Health Perspectives**, v. 124, n. 3, March 2016.

KIENTEKA, Marilson et al. Validade e fidedignidade de um instrumento para avaliar as barreiras para o uso de bicicleta em adultos. **Rev Bras Cineantropom Desempenho Hum**, 2012, 14(6):624-635.

KIENTEKA, Marilson; FERMINO, Rogério César; REIS, Rodrigo Siqueira. Fatores individuais e ambientais associados com o uso de bicicleta por adultos: uma revisão sistemática. **Rev Bras Ativ Fis e Saúde**, Pelotas/RS, 19(1):12-24, Jan/2014 (b). DOI: <http://dx.doi.org/10.12820/rbafs.v.19n1p12>

- KIENTEKA, Marilson; REIS, Rodrigo Siqueira; RECH, Cassiano Ricardo. Personal and behavioral factors associated with bicycling in adults from Curitiba, Paraná State, Brazil. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 30(1):79-87, jan, 2014.
- KIENTEKA, Marilson; REIS, Rodrigo Siqueira. Validade e fidedignidade de um instrumento em Português para avaliar o padrão de uso de bicicleta em áreas urbanas. **Rev Bras Cineantropom Desempenho Hum**, 2017, 19(1):17-30.
- KIENTEKA, Marilson et al. Aspectos quantitativos e qualitativos sobre as barreiras para o uso de bicicleta em adultos de Curitiba, Brasil. **Rev Bras Cineantropom Hum**, 2018, 20(1):29-42. DOI: <http://dx.doi.org/10.5007/1980-0037.2018v20n1p29>
- KRECL, Patricia; CIPOLI, Yago Alonso; TARGINO, Admir Créso; TOLOTO, Matheus De Oliveira; SEGERSSON, David; PARRA, Álvaro; POLEZER, Gabriela; KUNZ, Elenor. Kinein: o movimento humano como tema. **Revista Kinein**, UFSC, Florianópolis, v. 1, n. 1, s/p, 2000.
- KROESEN, Maarten; HANDY, Susan. The relation between bicycle commuting and non-work cycling: results from a mobility panel. **Transportation**, 2013. DOI 10.1007/s11116-013-9491-4
- KUNZ, Elenor. Se-Movimentar. In: GONZÁLEZ, Fernando Jaime; FENSTERSEIFER, Paulo Evaldo (orgs). **Dicionário crítico de Educação Física**. 3ª ed. Ijuí: Unijuí, 2014, p.608-610.
- KUSENBACH, Margarethe. Street phenomenology: the go-along as ethnographic research tool. **Ethnography**. Vol 4(3), 2003, p. 455–485[1466–1381(200309)4:3;455–485;035818].
- LAKATOS, Marina de Andrade; MARCONI, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 2003.
- LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991.
- LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5ª ed. São Paulo: Centauro, 2001.
- LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. 3ed. Belo Horizonte, MG: Editora UFMG, 2008.
- LEITE, Rogério Proença. Contra-usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na Manguetown. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. Vol. 17, n. 49, junho/2002.
- LEMONS, Leticia Lindenberg; HARKOT, Marina Kohler; SANTORO, Paula Freire. Mulheres de bicicleta: como pedalam as mulheres em São Paulo. In: ANDRADE, Victor et al (orgs). **Mobilidade por Bicicleta no Brasil**. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2016. p. 191-209.

LOPES, Adalberto Aparecido dos Santos et al. Characteristics of the environmental microscale and walking and bicycling for transportation among adults in Curitiba, Paraná State, Brazil. **Cad. Saúde Pública**, 2018; 34(1):e00203116.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, vol.17, n.49, p.11-29, 2002. <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-69092002000200002>.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. Etnografia como prática e experiência. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, ano 15, n. 32, p. 129-156, jul./dez. 2009.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. o direito social ao lazer na cidade do nosso tempo. In: GOMES, Christianne Luce; ISAYAMA, Hélder Ferreira (Org.). **O Direito social ao lazer no Brasil**. Campinas, SP: Autores Associados, 2015, p.7-22.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. Do mito de origem aos arranjos desestabilizadores: notas introdutórias. In: MAGNANI, José Guilherme Cantor; SPAGGIARI, Enrigo (Org). **Lazer de perto e de dentro: Uma abordagem antropológica**. São Paulo, Edições SESC, 2018.

MARCASSA, Luciana; MASCARENHAS Fernando. Lazer. In: GONZÁLEZ, Fernando Jaime; FENSTERSEIFER, Paulo Evaldo (orgs). **Dicionário crítico de Educação Física**. 3ª ed. Ijuí: Unijuí, 2014, p. 408-412.

MARCELLINO, Nelson Carvalho. **Lazer e Educação**. Campinas: Papyrus, 1987.

MARTIN, José San. Percepção. In: GONZÁLEZ, Fernando Jaime; FENSTERSEIFER, Paulo Evaldo (orgs). **Dicionário crítico de Educação Física**. 3ª ed. Ijuí: Unijuí, 2014, p.496-499.

MASCARENHAS, Fernando. **O lazer como prática da liberdade**. 2 ed. Goiânia: Editora da UFG, 2004.

MASCARENHAS, Fernando. Lazer e utopia: limites e possibilidades de atuação política. **Movimento**, Porto Alegre, v. 11, n. 3, p. 155-182, setembro/dezembro de 2005.

MASCARENHAS, Fernando. **Lazer e Sociedade: Cenários e Perspectivas**. Palestra exibida dia 22 de junho de 2020. Canal Sesc São Paulo no Youtube - playlist IDEIAS (1hora 37minutos 05segundos). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=e6TB-VPZ6QQ&list=PL0a5GJ0VyQFDtvDTdE8nYO0h8754eBiZv&index=199>.

MEDEIROS, Rafael Milani. **Formação de política pública para o aumento da participação modal da bicicleta em Curitiba**. 2012. 169 f. Dissertação de Mestrado em Gestão Urbana, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba.

MEDEIROS, Rafael Milani; DUARTE, Fabio. Policy to promote bicycle use or

bicycle to promote politicians? Bicycles in the imagery of urban mobility in Brazil. **Urban, Planning and Transport Research**, 1:1, 203, p.28-39. DOI: 10.1080/21650020.2013.866875

MELO, Victor Andrade de. História do uso do tempo livre: a emergência do lazer (Inglaterra, século XVIII). In: Perspectivas contemporâneas sobre Ócio, Lazer e Tempo Livre. Revista do Centro de Pesquisa e Formação Sesc. Edição Especial - agosto de 2018, p.66-76.

MELO, Victor Andrade de; SCHETINO, André. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. **Estudos Feministas**, Florianópolis, 17(1): 296, janeiro- abril/2009.

MELO, Victor Andrade de; ALVES Júnior, Edmundo de Drummond. **Introdução ao Lazer**. Barueri, SP: Manole, 2003.

MELLO, Sérgio Carvalho Benício de; SILVA, Cédrik Cunha Gomes da. Pedala, Brasil: a complexidade por trás de uma política nacional de mobilidade urbana. In: BELOTTO, José Carlos Assunção et al. (orgs). **A cidade em equilíbrio**: contribuições teóricas ao 3o. Fórum Mundial da Bicicleta. Curitiba: Proec/UFPR, 2014, 313p.

MERLEAU-PONTY, Maurice. **Fenomenologia da percepção**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2018.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. O desafio da pesquisa social. In: MINAYO, M. (Org). **Pesquisa Social**: Teoria método e criatividade. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.p.9-29.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. Análise qualitativa: teoria, passos e fidedignidade. **Ciência & Saúde Coletiva**, vol.17, no.3, Rio de Janeiro, Mar. 2012. Disponível em: <http://www.scielo.org/pdf/csc/v17n3/v17n3a07> Acesso em 28/10/2016.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. Amostragem e saturação em pesquisa qualitativa: consensos e controvérsias. **Revista Pesquisa Qualitativa**. São Paulo (SP), v. 5, n. 7, p. 01-12, abril. 2017.

MISKYW; Mauro; STIGGER, Marco Paulo; SILVEIRA, Raquel da. Esporte, lazer e educação física em etnografias: análise das produções do GESEF no GTT Lazer e Sociedade nos eventos do CBCE. In: VIVAN, Aline Tschoke; ATHAYDE, Pedro; LARA, Larissa. (Orgs). **Lazer e sociedade**. Natal, RN: EDUFRN, 2020.

NETO, Vicente Correa Lima. Desenvolvimento Orientado ao Transporte: o potencial de aplicação pela companhia brasileira de trens urbanos. **Boletim regional, urbano e ambiental**. IPEA, n 5, jun. 2011, p.113-121. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5566/1/BRU_n05_Desenvolvimento_orientado.pdf. Acesso em 27 mar. 2019.

NETO, Alziro Carvalho; BUENO, Raul; MATTOS, Rodrigo Rinaldi de. A colaboração dos ciclistas para a construção da territorialidade. In: ANDRADE, Victor et al (orgs).

- Mobilidade por Bicicleta no Brasil**. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2016. p. 191-209.
- OLIVEIRA, Dennison de. **Curitiba e o mito da cidade modelo**. Curitiba: Editora da UFPR, 2000.
- OLIVEIRA, Danielle Soares Pires de. Pedalando e aprendendo: o uso da bicicleta em Porto Alegre no viés da Antropologia. In: BELOTTO, José Carlos Assunção et al. (orgs). **A cidade em equilíbrio**: contribuições teóricas ao 3o. Fórum Mundial da Bicicleta. Curitiba: Proec/UFPR, 2014, 313p.
- OLSEN, Andreas Hansborg; BÆKGAARD, Vries. **A study of mobilities ‘in situ’- Understanding cycling as an embodied practice**. 2015. 106f. Dissertação (Mestrado em Cidades Sustentáveis) - Faculty of Engineering and Science, Aalborg University, Copenhagen, 2015.
- PACHECO, Carla Vanessa; VELOZO, Emerson Luís. A bicicleta e o ciclismo na literatura científica brasileira e suas relações com a educação do corpo. **Revista ESPACIOS**, vol. 38, nº 01, 2017.
- PADILHA, Valquíria. Trabalho, tempo livre e consumo sobre o manto da racionalidade do capital. In: *Perspectivas contemporâneas sobre Ócio, Lazer e Tempo Livre*. Revista do Centro de Pesquisa e Formação Sesc. Edição Especial - agosto de 2018, p.77-89.
- PALLASMAA, Juhani. **Os olhos da pele** [recurso eletrônico]: a arquitetura e os sentidos. Porto Alegre: Bookman, 2012.
- PALLASMAA, Juhani. **Habitar**. São Paulo: Gustavo Gili, 2017.
- PALLASMAA, Juhani. **Essências**. São Paulo: Gustavo Gili, 2018.
- PARK, Hyochul et al. Analyzing the time frame for the transition from leisure-cyclist to commuter-cyclist. **Transportation**, 38, 2011, p. 305–319. DOI 10.1007/s11116-010-9299-4
- PARKIN, John; RYLEY, Tim; JONES, Tim. Barriers to Cycling: An Exploration of Quantitative Analyses. In: In: HORTON, Dave; COX, Peter; ROSEN, Paul. (orgs) **Cycling and Society**. London: Ashgate, 2007, p. 67-82.
- PATRICIO, Luis Claudio Brito; MEDEIROS, Rafael Milani. Curitiba/PR. In: SOARES, André Geraldo; GUTH, Daniel; AMARAL, João Paulo; MACIEL, Marcelo (orgs). **A bicicleta no Brasil 2015**. São Paulo: D. Guth, 2015.
- PATRÍCIO, Luis Claudio Brito; KRUSZIELSKI, Leandro. Dia de bicicleta ao trabalho: uma potencial ferramenta para planejamento e promoção da mobilidade sustentável. *Journal of Environmental Management and Sustainability – JEMS Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade* - GeAS Vol. 5, N. 3. Setembro. / Dezembro. 2016.

PERFIL DO CICLISTA. **Pesquisa Perfil do Ciclista**: Parceria Nacional pela Mobilidade por bicicleta. 2018. Disponível em: <http://www.ta.org.br/perfil/perfil18.pdf>. Acesso em 26 mar. 2019.

PMC. “Plano cicloviário terá contribuições da sociedade organizada”. **Agência de notícias Prefeitura Municipal de Curitiba**. 05 de abril de 2019. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/plano-cicloviario-tera-contribuicoes-da-sociedade-organizada/49888>. Acesso em 27 mar. 2019.

PNUD. **Relatório de Desenvolvimento Humano Nacional** – Movimento é Vida: Atividades Físicas e Esportivas para Todas as Pessoas. Brasília: PNUD, 2017.

PRADO, Gheysa Caroline. **Modelo para promoção da mobilidade urbana ativa por bicicleta**: uma abordagem do design de serviço para o comportamento sustentável. 2019. Tese (Doutorado em Design) - Setor de Artes, Comunicação e Design da Universidade Federal do Paraná.

Orientador : Prof. Dr. Alexandre Vieira Pellegrini

PRATI, Gabriele; PUCHADES, Víctor Marín; PIETRANTONI, Luca. Cyclists as a minority group? **Transportation Research**, Part F, 47, 2017, p. 34–41.

RAQUEL, Roberta. A contribuição da bicicleta para a democratização das cidades. In: BELOTTO, José Carlos Assunção et al. (orgs). **A cidade em equilíbrio**: contribuições teóricas ao 3o. Fórum Mundial da Bicicleta. Curitiba: Proec/UFPR, 2014, 313p.

RECHIA, Simone. **Parques Públicos de Curitiba**: a relação cidade-natureza nas experiências de lazer. Campinas, 2003. Tese de Doutorado em Educação Física, Departamento de Educação Física. Unicamp.

RECHIA, Simone. O pulsar da vida urbana: o espaço, o lugar e os detalhes do cotidiano. In: CARVALHO, João Eloir (Org). **Lazer no espaço urbano**: transversalidade e novas tecnologias. Curitiba: Champagnat, 2006.

RECHIA, Simone. Cidadania e o direito ao lazer nas cidades brasileiras: da fábula à realidade. In: GOMES, Christianne Luce; ISAYAMA, Hélder Ferreira. (Org.). **O Direito social ao lazer no Brasil**. Campinas, SP: Autores Associados, 2015.

RECHIA, Simone et al. A cidade e o lazer sobre duas rodas: uma questão de espaço, tempo e ação!. **Pensar a Prática**, Goiânia, v. 19, n. 3, jul./set. 2016.

RECHIA, Simone. **Atividades físicas e esportivas e as cidades**. Background paper. Brasília: PNUD, 2017. <https://doi.org/10.5216/rpp.v19i3.39007>

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4 ed. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2012.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo**: globalização e meio técnico-científico informacional. 5 ed. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2013.

SANTOS, Milton. **O Espaço do cidadão**. 7 ed. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2014.

SARTORI, Ludmila Miranda. **O uso da bicicleta na Orla da Lagoa da Pampulha: relações entre requalificações urbanas, o direito à cidade e experiências de lazer nos espaços públicos**. [manuscrito] / Ludmila Miranda Sartori – 2018. 183 f.: il. Orientadora: Simone Rechia. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional. Bibliografia: f. 157-179

SCHWENGBER, Maria Simone Vione. Linguagem corporal. In: GONZÁLEZ, Fernando Jaime; FENSTERSEIFER, Paulo Evaldo (orgs). **Dicionário crítico de Educação Física**. 3ª ed. Ijuí: Unijuí, 2014, p.428-430.

SCHETINO, André Maia. **Pedalando na Modernidade: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX para o XX**. Rio de Janeiro: Apicuri. 2008. 103 p.

SENNET, Richard. **Carne e Pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental**. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SERPA, Angelo. **Por uma geografia dos espaços vividos: geografia e fenomenologia**. São Paulo: Contexto, 2019, 128p.

SILVA, Débora Alice Machado da Silva [et al]. **Importância da recreação e do lazer**. Cadernos interativos – elementos para o desenvolvimento de políticas, programas e projetos intersetoriais, enfatizando a relação lazer, escola e processo educativo. Brasília: Gráfica e Editora Ideal, 2011.

SKINNER, David; ROSEN, Paul. Hell is other Cyclists: rethinking transport and identity. In: HORTON, Dave; COX, Peter; ROSEN, Paul. (orgs) **Cycling and Society**. London: Ashgate, 2007, p. 83–96.

SOARES, André, GUTH, Daniel (Org.). **O Brasil que pedala: a cultura da bicicleta nas cidades pequenas**. Rio de Janeiro: Ed. Jaguaririca, 2018.

SCOTT, Georgia Claire. **What is like to ride a bike: understanding cyclist experiences**. 2018. 211f. Tese (Doctor of Philosophy) - Curtin University Sustainability Policy (CUSP) Institute, Curtin University, Curtin, 2018.

SHELLER, Mimi; URRY, John. The new mobilities paradigm. **Environment and Planning A**, volume 38, 2006, pages 207-226. DOI:10.1068/a37268

SPINNEY, Justin. Cycling the City: non-place and the sensory construction of meaning in a mobile practice. In: HORTON, Dave; COX, Peter; ROSEN, Paul. (orgs) **Cycling and Society**. London: Ashgate, 2007, p. 25–46.

SPINNEY, Justin. Cycling the City: Movement, Meaning and Method. **Geography Compass** 3/2, 2009, p. 817–835. DOI: 10.1111/j.1749-8198.2008.00211.x.

SPINNEY, Justin. 'Improvising Rhythms: Re-reading Urban Time and Space through Everyday Practices of Cycling'. In: T, Edensor. (org) **Geographies of Rhythm**: Nature, place, mobilities and bodies, England: Ashgate, 2010, p.113-128.

SPINNEY, Justin. A Chance to Catch a Breath: Using Mobile Video Ethnography in Cycling Research, **Mobilities**, v. 6, n. 2, p.161-182, maio 2011.

STIGGER, Marco Paulo. Estudos etnográficos sobre esporte e lazer: pressupostos teórico-metodológicos e pesquisa de campo. In: STIGGER, Marco Paulo; GONZÁLEZ, Fernando Jaime; SILVEIRA, Raquel da. (Orgs). **O esporte na cidade**: Estudos etnográficos sobre sociabilidade esportivas em espaços urbanos. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.

SURDI, Aguinaldo César; KUNZ, Elenor. A Fenomenologia como Fundamentação para o Movimento Humano Significativo. **Movimento**, Porto Alegre, v. 15, n. 02, p. 187-210, abril/junho de 2009.

TE BRÖMMELSTROET, Marco. The Art of Using Mobility Language. Palestra apresentada por Marco te Brömmelstroet no evento **Digital WorldBike - Virtual Cycling Conference**, Meetyoo conferencing, 31 de março de 2020. 1 vídeo (25min 06 seg). Publicado pelo canal Urban Cycling Institute. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=LRMgqFtMr_Y&feature=youtu.be&fbclid=IwAR1FT2qX2AVhKqQEFPLx486PtITfDxjz2yyNaJpNdXjIEyQ1yJBmRqXxIiE. Acesso em: 28 abril 2020.

TE BRÖMMELSTROET, Marco et al. Travelling together alone and alone together: mobility and potential exposure to diversity. **Applied Mobilities**, 2:1, 2017, p.1-15. DOI: 10.1080/23800127.2017.1283122

TE BRÖMMELSTROET, Marco; NELLO-DEAKIN, Samuel; QUILLIEN, Jenny; BHATTACHARYA, Indranil. Towards a pattern language for cycling environments: merging variables and narratives, **Applied Mobilities**, 2018. DOI:10.1080/23800127.2018.1505261

TORRES-FREIRE, Carlos; CALLIL, Victor; CASTELLO, Graziela. **Impacto social do uso da bicicleta em São Paulo**. São Paulo: Cebrap, 2018.

TORRES-FREIRE, Carlos; CALLIL, Victor; PICANÇO, Monise Fernandes. **Impacto social do uso da bicicleta no Rio de Janeiro**. São Paulo: CEBRAP, 2019.

TRIGUEIRO, André. Prefácio - Mobilidade por Bicicleta no Brasil. In: ANDRADE, Victor et al (orgs). **Mobilidade por Bicicleta no Brasil**. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2016. p. 292.

TRINDADE, Rodrigo. **Avaliação do modal bicicleta para a redução da emissão de dióxido de carbono (CO2) em Curitiba/PR**. Dissertação - Universidade Federal do Paraná, Setor de Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente Urbano e Industrial, 2016.

URIARTE, Urpi Montoya. Olhar a Cidade: Contribuições para a Etnografia dos Espaços Urbanos. **Ponto Urbe** [Online], 13, 2013. Disponível em: <http://journals.openedition.org/pontourbe/774>. Acesso em 23 de out. 2019.

UVINHA, Ricardo Ricci; STOPPA, Edmur. Lazer no Brasil: tendências e perspectivas em uma sociedade contemporânea. In: HENDERSON, Karla A.; SIVAN, Atara. **Lazer: Perspectivas internacionais**. São Paulo: Edições Sesc São Paulo, 2018.

VINUTO, Juliana. A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. *Temáticas*, Campinas, 22, (44): 203-220, ago/dez. 2014.

VIVANCO, Luis Antonio. **Reconsidering the bicycle**: An anthropological perspective on a new (old) thing. New York, NY: Routledge, 2013.

XING, Y., HANDY, S.L., MOKHTARIAN, P.L.: Factors associated with proportions and miles of bicycling for transportation and recreation in six small US cities. **Transport Research**. D 15(2), 73–81 (2010). Doi:10.1016/j.trd.2009.09.004

Links de acesso às figuras

- Figura 1

Disponível em: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte/19>. Acesso em 27 set. 2019.

- Figuras 2 e 4, 5, 6

Disponível em:

http://www.ippuc.org.br/visualizar.php?doc=http://admsite2013.ippuc.org.br/arquivos/documentos/D327/D327_029_BR.pdf. Acesso em 23 mar. 2019.

- Figura 3

Disponível em:

https://ippuc.org.br/visualizar.php?doc=https://admsite2013.ippuc.org.br/arquivos/documentos/D593/D593_007_BR.pdf. Acesso em 23 mar. 2019

- Figura 7

Disponível em: <http://www.ta.org.br/perfil/perfil18.pdf>. Acesso em 01 out. 2019.

- Figura 10

Disponível em: <https://mid.curitiba.pr.gov.br/2013/00136703.pdf>. Acesso em 25 jan. 2021.

APÊNDICES

ANEXO 1 – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE ESCLARECIDO

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Nós, Simone Rechia e Daniella Tschöke Santana, da Universidade Federal do Paraná, estamos convidando você usuário de bicicleta da cidade de Curitiba/PR a participar de um estudo intitulado PEDALAR NA CIDADE DE CURITIBA/PR: INTERFACES ENTRE ESPAÇO URBANO E AS EXPERIÊNCIAS NO ÂMBITO DO LAZER. Esta pesquisa se justifica pela importância do deslocamento por bicicleta na cidade, que além de auxiliar no processo de construção de cidades mais socialmente justas e sustentáveis, pode promover o acesso à cidade de modo mais eficiente, econômico e com baixo impacto ambiental. Também pensamos que a bicicleta pode ser uma potente ferramenta que possibilita outras formas de se relacionar com o espaço urbano, pois permite que os deslocamentos sejam eficientes, mas conservando certa escala de percepção, reconhecimento e investigação urbanas. Mesmo assumindo diferentes sentidos e significados ao longo do tempo, por influência também da cultura em que está inserida, o uso da bicicleta esteve sempre relacionado a uma possibilidade de prática corporal no tempo e espaço de lazer. Espera-se que os resultados desta pesquisa possam oferecer suporte para a elaboração de políticas públicas relevantes e compatíveis com a demanda dos usuários, podendo estar relacionadas à elaboração de programas de promoção do acesso e uso da bicicleta na cidade, aprimoramento da infraestrutura cicloviária, requalificação de espaços públicos e modificação de hábitos culturais.

a) O objetivo desta pesquisa é investigar as maneiras de fazer de usuários da bicicleta da cidade de Curitiba/PR, buscando identificar como o pedalar articula-se ao espaço urbano e às experiências de lazer.

b) Caso você participe da pesquisa, será necessário registrar e narrar de forma autônoma um percurso realizado de bicicleta, utilizando aplicativos de celular e um microfone de lapela (a forma de uso destes equipamentos será explicada pelas pesquisadoras e você também receberá orientações por escrito). A definição da rota ficará a seu critério, mas o percurso deverá acontecer na cidade de Curitiba/PR. O trajeto deve possuir duração mínima de 10 minutos e máxima de 60 minutos. Você deverá descrever o que passar por sua mente durante a pedalada - sentimentos, emoções, lugares, estruturas, pessoas, situações, etc. Também será necessário responder à uma entrevista semi-estruturada, composta de perguntas sobre seu perfil pessoal, o uso da bicicleta, a relação com a cidade.

c) Para tanto você deverá comparecer nos locais previamente combinados entre você e as pesquisadoras, em dois momentos: (1) para o recebimento dos instrumentos de pesquisa e/ou as orientações de uso e segurança, com duração aproximada de 20 minutos; (2) para a devolução dos instrumentos às pesquisadoras e realização da entrevista, que levará aproximadamente 60 minutos.

d) É possível que você experimente algum desconforto, principalmente relacionado a constrangimentos em relação à determinadas questões da entrevista, ter que disponibilizar de tempo não previsto para a realização da mesma ou ainda não ser beneficiado(a) diretamente com os resultados desta pesquisa.

e) Alguns riscos relacionados ao estudo podem ser durante o registro e narração do percurso, pois é possível que você tenha - ter dificuldades em manusear os instrumentos de pesquisa; tenha sua experiência de lazer modificada em função da participação na pesquisa; sinta certo constrangimento em falar consigo mesmo (a) durante a pedalada; tenha sua capacidade de concentração e atenção alterada/reduzida em função da narração simultânea à pedalada; passe por situações imprevistas relacionadas ao trânsito, à presença de outras pessoas compartilhando o espaço urbano, à segurança e infraestrutura (assaltos, acidentes, ataques de cachorros, problemas mecânicos na bicicleta). É possível que você também experimente possíveis constrangimentos em relação à natureza das perguntas da entrevista ou tenha que dispor de mais tempo do que o previsto para responder às perguntas.

Aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa
em Seres Humanos do Setor de Ciências da
Saúde/UFPR.
Parecer CEP/SD-PB.nº 3415914
na data de 26/06/2019 dh

Participante da Pesquisa ou Responsável Legal _____
Pesquisador Responsável ou quem aplicou o TCLE _____
Orientador _____

f) Os benefícios esperados com essa pesquisa são poder auxiliar na construção de decisões mais efetivas pelos responsáveis do planejamento urbano em relação às necessidades dos usuários de bicicleta da cidade de Curitiba/PR. Os **benefícios indiretos podem ser** contribuir com a construção e evolução do conhecimento científico a partir do compartilhamento das suas experiências pessoais em relação ao uso da bicicleta na cidade de Curitiba/PR; auxiliar na melhoria na infraestrutura cicloviária; proporcionar bases para a promoção de políticas públicas e ações de incentivo ao uso da bicicleta (modificação do espaço urbano, elaboração de programas, educação, segurança...), tanto do poder público quanto da sociedade civil organizada; melhorar a qualidade de vida no ambiente urbano pela reflexão em torno da mobilidade com foco nas experiências dos habitantes da cidade; divulgação dos resultados em periódicos e eventos científicos.

g) As pesquisadoras Simone Rechia e Daniella Tschöke Santana, responsáveis por este estudo poderão ser localizadas no Departamento de Educação Física da Universidade Federal do Paraná, situado na rua Coração de Maria, nº 92 / BR116 – bairro Jardim Botânico, Curitiba/PR, na sala do Grupo de Estudos e Pesquisa em Lazer, Espaço e Cidade (Geplec), pelos emails simone@ufpr.br / daniella.santana@ufpr.br e telefone (41) 3360 4329 ou celular (41) 996052499, em horário comercial, para esclarecer eventuais dúvidas que você 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 você 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 – mapas, narrações, gravações das entrevistas – será utilizado unicamente para essa pesquisa e serão deletados/excluídos ao término do estudo, dentro de 05 anos.

k) As despesas necessárias para a realização da pesquisa (revisor de língua portuguesa, impressões, celular, resmas de Papel A4, passagens aéreas, microfone de lapela, encadernações simples e capa dura, gravador de áudio) não são de sua responsabilidade e você não receberá qualquer valor em dinheiro pela sua participação.

Revisor de língua portuguesa, Passagens de transporte público, Impressões, Smartphone, Resmas de Papel A4, Passagens aéreas, Microfone de lapela, Encadernações simples e capa dura, Gravador de áudio

l) Quando os resultados forem publicados, não aparecerá seu nome, e sim um código.

m) 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. O Comitê de Ética em Pesquisa é um órgão colegiado multi e transdisciplinar, independente, que existe nas instituições que realizam pesquisa envolvendo seres humanos no Brasil e foi criado com o objetivo de proteger os participantes de pesquisa, em sua integridade e dignidade, e assegurar que as pesquisas sejam desenvolvidas dentro de padrões éticos (Resolução nº 466/12 Conselho Nacional de Saúde).

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 3415914
na data de 26/06/2019

ANEXO 2 - ROTEIRO DE ENTREVISTA

PERFIL DO PARTICIPANTE

Nome: _____ Idade: _____

Bairro de residência: _____

Bairro onde trabalha: _____

Escolaridade: _____

Profissão: _____

Você possui carro, moto ou outro modal particular? _____

USO DA BICICLETA

Pergunta norteadora: Como se construiu e como é atualmente sua relação com o uso da bicicleta?

1. Como foi que você começou a pedalar? O que te motivou? [quais seus interesses ao pedalar?]
2. Que papel andar de bicicleta possui na sua vida?
3. Você se considera ciclista? Porquê? [Que características você atribui ao ciclista?]
4. Com que frequência você utiliza a bicicleta? Por quanto tempo geralmente você pedala?
5. Você utiliza equipamentos de segurança para pedalar? Se sim, quais e em que situações? (Capacete, luvas, lanternas, espelhos...)
6. Você costuma pedalar sozinho@ ou acompanhado@?
7. Você percebe diferenças em pedalar em “diferentes finalidades”, para o trabalho/estudo ou no lazer, por exemplo? Em que sentido?

CIDADE – ROTA

Pergunta norteadora: Como você descreveria pedalar na cidade de Curitiba?

1. O que você mais repara enquanto pedala?
2. Você considera que sua percepção da cidade mudou de alguma forma depois que começou a usar a bicicleta? Se sim, o que mudou?

3. Você já descobriu algum lugar que antes não conhecia na cidade andando de bicicleta? Pode descrever como isso aconteceu?
4. O que é mais importante quando você planeja um trajeto de bicicleta? (caminho mais curto, topografia, segurança, presença de ciclovia, condições da pista...)
5. Qual é sua relação com os outros componentes do trânsito (ônibus, motoristas, outros ciclistas, pedestres, infraestrutura, sinalização...)?
6. Quais as principais barreiras, limitações ou dificuldades você percebe ao pedalar?
7. Como você se sente em relação à segurança pública, a assaltos? (Altera seu trajeto por causa disso?) Que estratégias você utiliza para lidar com as diferentes situações que surgem?
8. Você costuma pedalar nas canaletas? Em que situações?

- Percurso narrado

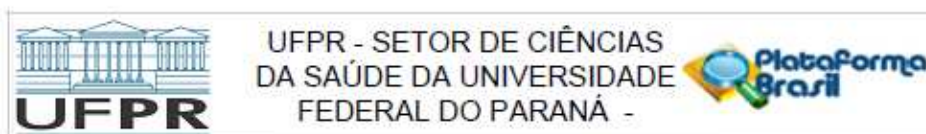
1. Qual foi o destino do seu percurso?
2. Porque você escolheu registrar este percurso em específico?
3. Porque você o considerou uma experiência de lazer?
4. Você já havia realizado este trajeto alguma vez?
5. Você foi sozinho@ ou acompanhad@?
6. Como foi a experiência de narração do percurso? (pontos positivos, pontos negativos, dificuldades, facilidades...)

CORPOREIDADE / EMOÇÕES

Pergunta norteadora: Como você se sente, corporal e emocionalmente, quando anda de bicicleta em Curitiba?

1. Você realiza alguma atividade secundária enquanto pedala (utiliza celular, fones de ouvido)? Se sim, isto afeta a experiência?
 2. Você percebe cheiros ou sons quando está pedalando?
 3. Para onde você costuma olhar enquanto pedala?
 4. Qual sua opinião com relação à topografia, clima e distância a serem percorridas na cidade?
- Você gostaria de comentar sobre algum assunto de seu interesse em relação ao tema que não foi abordado em nossa conversa?

ANEXO 3 – PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: PEDALAR NA CIDADE DE CURITIBA/PR: INTERFACES ENTRE ESPAÇO URBANO E AS EXPERIÊNCIAS NO ÂMBITO DO LAZER

Pesquisador: Simone Aparecida Rechia

Área Temática:

Versão: 2

CAAE: 13398519.8.0000.0102

Instituição Proponente: Programa de Pós-Graduação em Educação Física

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 3.415.914

Apresentação do Projeto:

Projeto de tese de Daniella Tschöke Santana, orientado por Simone Aparecida Rechia, do Programa de Pós-Graduação em Educação Física. Trata-se de pesquisa qualitativa que envolve entrevista e o método "go-along", que envolve o registro e narração de um percurso realizado por bicicleta, onde os participantes descreverão a experiência no momento em que pedalam em um trajeto entre 10 e 60 minutos. Os participantes serão usuários de bicicleta da cidade de Curitiba/PR que a utilizam nos seus deslocamentos com certa periodicidade, sendo estabelecido o mínimo de três vezes por semana.

Objetivo da Pesquisa:

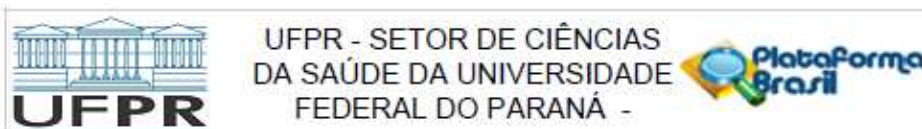
Objetivo Geral

Investigar as microgeografias e as maneiras de fazer de usuários da bicicleta da cidade de Curitiba/PR, buscando identificar como o pedalar articula-se ao espaço urbano e às experiências no âmbito do lazer.

Objetivos Específicos

- Descrever as experiências vividas por usuários da bicicleta em Curitiba/PR, a partir da análise de um trajeto percorrido e registrado pelos participantes no âmbito do lazer, captando percepções do sujeito em movimento;

Endereço: Rua Padre Camargo, 285 - 1º andar		CEP: 80.060-240
Bairro: Alto da Glória		
UF: PR	Município: CURITIBA	
Telefone: (41)3360-7259	E-mail: cometica.saude@ufpr.br	



Continuação do Parecer: 3.415.914

- Analisar a retórica dos participantes, identificando os significados, os sentidos, os códigos e os mecanismos de ação estabelecidos na prática de pedalar na cidade;
- Estabelecer interfaces entre o pedalar, o espaço urbano e as experiências de lazer, problematizando, na perspectiva dos participantes da pesquisa, as maneiras de fazer dos usuários da bicicleta em Curitiba/PR.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Como benefícios apontados para os participantes: "estimular a reflexividade dos participantes a respeito do uso da bicicleta na cidade e as experiências de lazer; reconhecer condições e elementos destas experiências que nem sempre se apresentam à consciência e que, posteriormente e se assim o desejarem, podem ser qualificados ou reivindicados; contribuir com a construção e evolução do conhecimento científico a partir do compartilhamento das suas experiências pessoais."

Os riscos indicados são os seguintes:

"Os participantes podem não ser beneficiados diretamente com os resultados. Também podem experimentar possíveis desconfortos ou constrangimentos em relação à natureza das perguntas do roteiro de entrevistas semi-estruturadas ou exceder o tempo previsto para as entrevistas (01 hora).

No percurso narrado em um trajeto de bicicleta, elencamos os seguintes riscos:

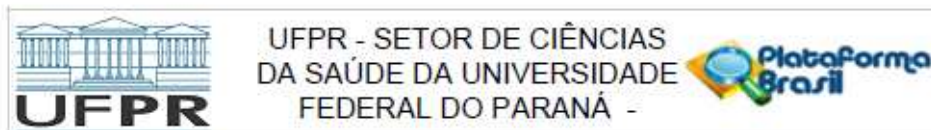
- ter dificuldades em manusear os instrumentos de pesquisa;
- ter sua experiência de lazer modificada em função da participação na pesquisa;
- constrangimento em falar consigo mesmo durante a pedalada;
- capacidade de concentração e atenção alterada/reduzida em função da narração simultânea à pedalada;
- passar por situações imprevistas relacionadas ao trânsito, à presença de outras pessoas compartilhando o espaço urbano, à segurança e infraestrutura (assaltos, acidentes, ataques de cachorros, problemas mecânicos na bicicleta)."

Sobre a possibilidade de ocorrência destes riscos é afirmado que "a possibilidade de ocorrência de desconfortos ou constrangimentos durante as entrevistas existe, porém é avaliada como baixa. Os riscos relacionados à realização do percurso narrado são considerados moderados."

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

As pendências apresentadas anteriormente foram atendidas.

Endereço: Rua Padre Camargo, 285 - 1º andar	
Bairro: Alto da Glória	CEP: 80.060-240
UF: PR	Município: CURITIBA
Telefone: (41)3360-7259	E-mail: cometica.saude@ufpr.br



Continuação do Parecer: 3.415.914

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Termos apresentados adequadamente.

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.

*Em caso de projetos com Coparticipantes que possuam Comitês de Ética, seu TCLE somente será liberado após aprovação destas instituições.

O TCLE deverá conter duas vias, uma ficará com o pesquisador e uma cópia ficará com o participante da pesquisa (Carta Circular nº. 003/2011CONEP/CNS).

Favor agendar a retirada do TCLE pelo telefone 41-3360-7259 ou por e-mail cometica.saude@ufpr.br, necessário informar o CAAE.

Considerações Finais a critério do CEP:

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.

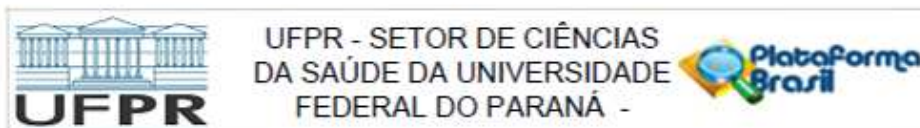
Demais alterações e prorrogação de prazo devem ser enviadas no modo EMENDA. Lembrando que o cronograma de execução da pesquisa deve ser atualizado no sistema Plataforma Brasil antes de enviar solicitação de prorrogação de prazo.

Emenda – ver modelo de carta em nossa página: www.cometica.ufpr.br (obrigatório envio)

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_1343216.pdf	07/06/2019 11:14:35		Aceito
Outros	Check_List_Documental_ALTERADO.pdf	07/06/2019 11:13:35	Simone Aparecida Rechia	Aceito
Outros	projeto_detalhado_ALTERADO_Daniella_T_Santana.docx	07/06/2019 11:02:43	Simone Aparecida Rechia	Aceito

Endereço: Rua Padre Camargo, 265 - 1º andar
 Bairro: Alto da Glória CEP: 80.060-240
 UF: PR Município: CURITIBA
 Telefone: (41)3360-7259 E-mail: cometica.saude@ufpr.br



Continuação do Parecer: 3.415.914

Outros	CARTA_DE_RETORNO_PENDENCIAS_EMITIDAS_PELo_CEP.docx	07/06/2019 11:01:02	Simone Aparecida Rechia	Aceito
Folha de Rosto	folha_de_rosto_assinada_07_05_nova.pdf	09/05/2019 14:55:21	Simone Aparecida Rechia	Aceito
Outros	Check_list_preenchido.pdf	07/05/2019 14:19:38	Simone Aparecida Rechia	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	projeto_detalhado_Daniella_T_Santana.docx	07/05/2019 14:11:39	Simone Aparecida Rechia	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLE.docx	06/05/2019 21:52:13	Simone Aparecida Rechia	Aceito
Outros	Extrato_da_ATA_189_Homologacao_Daniella_Tschoke_Santana.pdf	06/05/2019 21:05:29	Simone Aparecida Rechia	Aceito
Outros	Parecer_Daniella_T_S_prof_Gilmar.pdf	06/05/2019 21:03:36	Simone Aparecida Rechia	Aceito
Outros	Parecer_Daniella_T_S_prof_Magnani.pdf	06/05/2019 21:03:23	Simone Aparecida Rechia	Aceito
Outros	Parecer_Daniella_T_S_prof_Stigger.pdf	06/05/2019 21:03:08	Simone Aparecida Rechia	Aceito
Outros	Parecer_Daniella_T_S_prof_Simone.pdf	06/05/2019 21:02:55	Simone Aparecida Rechia	Aceito
Outros	Parecer_Daniella_T_S_prof_Victor.pdf	06/05/2019 21:02:34	Simone Aparecida Rechia	Aceito
Declaração de Pesquisadores	declaracao_de_compromisso_da_equipe_da_pesquisa.pdf	06/05/2019 20:35:03	Simone Aparecida Rechia	Aceito
Outros	carta_de_encaminhamento_do_pesquisador_ao_cep.pdf	06/05/2019 20:33:54	Simone Aparecida Rechia	Aceito
Outros	roteiro_entrevista_semi_estruturada.pdf	06/05/2019 20:32:48	Simone Aparecida Rechia	Aceito
Outros	Concordancia_dos_servicos_envolvidos.pdf	06/05/2019 20:32:06	Simone Aparecida Rechia	Aceito

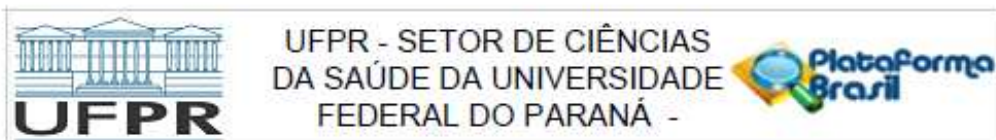
Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

Endereço: Rua Padre Camargo, 285 - 1º andar
 Bairro: Alto da Glória CEP: 80.060-240
 UF: PR Município: CURITIBA
 Telefone: (41)3360-7259 E-mail: cometica.saude@ufpr.br



Continuação do Parecer: 3.415.914

CURITIBA, 26 de Junho de 2019

Assinado por:
Ilana Kassouf Silva
(Coordenador(a))

Endereço: Rua Padre Camargo, 265 - 1º andar
Bairro: Alto da Glória CEP: 80.060-240
UF: PR Município: CURITIBA
Telefone: (41)3360-7259 E-mail: cometica.saude@ufpr.br