

CICLOVIAGEM, LAZER E EDUCAÇÃO AMBIENTAL: PROCESSOS EDUCATIVOS VIVENCIADOS NA SERRA DA CANASTRA

Recebido em: 19/12/2014

Aceito em: 10/09/2015

*Luiz Gonçalves Junior*¹
*Clayton da Silva Carmo*²

Universidade Federal de São Carlos (UFSCar)
São Carlos – SP – Brasil

*Denise Aparecida Corrêa*³
UNESP-Bauru
Bauru – SP – Brasil

RESUMO: O objetivo desse estudo foi identificar e analisar os processos educativos vivenciados por um grupo de cicloturistas participantes do “Projeto de Educação Ambiental e Lazer” (PEDAL) durante uma cicloturismo na região da Serra da Canastra. A pesquisa envolveu notas de campo, as quais foram submetidas à análise qualitativa inspirada na fenomenologia. A análise dos dados permitiu identificar processos educativos relacionados à aprendizagem técnica, a empatia e a experiência sensível ao ambiente. Consideramos que a experiência promovida pela utilização da bicicleta pode favorecer fruição crítica do lazer e da educação ambiental.

PALAVRAS CHAVE: Atividades de Lazer. Educação Ambiental. Ciclismo.

CYCLETURISM, ENVIRONMENTAL EDUCATION AND LEISURE: EDUCATIVE PROCESS EXPERIENCED IN SERRA DA CANASTRA

ABSTRACT: The objective of this study was identify and analyses the educative process experienced by a group of cycleturismers that are participates of the “Environmental Education and Leisure Project” (PEDAL) during a cycleturism at the region of Serra da Canastra. The research involved field notes that were submitted to qualitative analyses inspired in phenomenology. The analyses of the data identified the educative process associate to technical learning, the empathy and the sensible

¹ Professor Associado do Departamento de Educação Física e Motricidade Humana e do Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal de São Carlos (DEFMH-PPGE/UFSCar). Diretor Científico da Sociedade de Pesquisa Qualitativa em Motricidade Humana (SPQMH). Coordenador do Núcleo de Estudos de Fenomenologia em Educação Física (NEFEF). Coordenador da Cátedra Joel Martins.

² Professor da Secretaria da Educação do Estado de São Paulo (SEE-SP). Doutorando do PPGE/UFSCar e bolsista PDSE-CAPES junto a Universidad Austral de Chile (UACH). Pesquisador do NEFEF. Secretário da SPQMH.

³ Professora do Departamento de Educação Física da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (DEF-UNESP/Bauru). Pesquisadora do NEFEF. Presidente da SPQMH.

experience to the environment. Consider that the experience promoted by the utilization of the bike can encourage critical enjoyment of leisure and environment education.

KEYWORDS: Leisure Activities. Environmental Education. Bicycling.

Introdução

*Sobre o caminho de concreto,
Passam os homens e as mulheres
Enxertados nos veículos
Que apagam, o sangue e a alma.
Passam no automóvel,
Esses homens loucos, essas mulheres loucas [...]*⁴

O “Projeto de Educação Ambiental e Lazer” (PEDAL)⁵ surgiu no ano de 2008 a partir do interesse comum entre amigos/as em viajar para lugares que tivessem paisagens não urbanas, que favorecessem o contato com trilhas, matas, rios, cachoeiras, lagos, represas, praias, praças, parques, museus, fazendas históricas, unidades de conservação, centros de educação ambiental, entre outros, buscando uma alternativa de vivências desvinculadas do lazer de consumo. Somado a isso, a preocupação ambiental.

O desenvolvimento do grupo foi se deslocando da origem fundamentalmente voltada a fruição de lazer, para também pesquisas acadêmicas, especialmente centradas em estudos socioculturais do lazer e da educação ambiental. De tais derivaram a possibilidade de divulgação de estudos em periódicos, congressos e junto a estudantes

⁴ Os automóveis, Réjean Ducharme citado por Granier (2005, p.120).

⁵ Para saber mais sobre o PEDAL acesse as seguintes páginas:

- Sobre o histórico do grupo <<http://www.ufscar.br/~defmh/spqmh/pedal.html>>;

- Relatos de viagem <<http://pedaldafederal.blogspot.com.br/>> ou facebook https://www.facebook.com/PEDAL-Projeto-de-Educa%C3%A7%C3%A3o-Ambiental-e-Lazer-1572440986332037/timeline/?ref=aymt_homepage_panel

- Projeto de extensão universitária “PEDAL-Consciente” <<http://pedalconsciente.blogspot.com.br/>>.

de Educação Básica e Superior, incluindo o desenvolvimento do projeto social de extensão universitária “PEDAL-Consciente”⁶.

Observamos que o uso da bicicleta é referenciado pelo termo ciclismo e este, de acordo com a forma de utilização, se diferencia em três tipos: transporte, esporte e lazer (ROLDAN, 2000). Este último caracterizado pela ausência do elemento competitivo abrange o ciclismo de longa distância, o ciclismo recreativo e a cicloturismo.

As experiências abordadas nesse estudo correspondem à última vertente, a da cicloturismo, a qual, inspirados em Ferreira (2014), conceituamos como viagem em que se utiliza a bicicleta como principal meio de deslocamento, tendo como característica básica percorrer longas distâncias, já que para pequenas distâncias podemos denominar de passeio ciclístico. A característica principal que diferencia uma cicloturismo de um passeio ciclístico, ou de um deslocamento para ir e voltar ao trabalho, é a bagagem, contendo roupas, alimentos, utensílios de cozinha, ferramentas para manutenção da bicicleta, necessários para o percurso da viagem, incluído paradas para alimentação e pernoite.

Nesse sentido, quando:

Se deseja percorrer locais bem desenvolvidos turisticamente e pretende hospedar-se em hotéis ou pousadas, o volume a ser carregado será pequeno. Se deseja estar auto suficiente para percorrer áreas selvagens ou desoladas o volume é bem maior, utilizando inclusive bagageiros especiais na roda da frente e no guidão (FERREIRA, 2014, s/p.).

6 “O projeto utiliza o ciclismo como opção de vida saudável e sustentável, observando o uso da bicicleta no contexto do lazer, do esporte e do transporte. O projeto se desenvolve em quatro módulos: Meio Ambiente e Ciclismo na Terra; Mobilidade Urbana; Mecânica Básica de Bicicleta; Escolinha de Ciclismo e Saúde. A proposta é incentivar o uso da bicicleta como transporte, respeitando as Leis de Trânsito; dialogar/refletir sobre o ser humano no meio ambiente; inserir os adolescentes em atividades de lazer e promoção de saúde; promover o convívio social entre os adolescentes” (GONÇALVES JUNIOR, 2014).

Explicitamos que as cicloturismos do PEDAL não envolvem a preocupação com *performance*, tampouco a relação tempo-distância, mas o contato com novas paisagens, lugares, pessoas, idiomas e culturas, bem como a sensação de liberdade e prazer proporcionados nos percursos das cicloturismos, as quais, com duração de dias ou semanas, implicam em estudo prévio mais pormenorizado de roteiros e pontos de parada para alimentação e descanso.

Em janeiro de 2009 o PEDAL fez sua primeira cicloturismo partindo da cidade de São Carlos com destino ao município balneário de Águas da Prata-SP e, a partir daí, passou organizar e realizar ao menos uma cicloturismo coletiva por ano, normalmente nos meses de janeiro, período de férias dos/as participantes. O grupo possui um histórico de aproximadamente 4.200 quilômetros percorridos em um total de sete cicloturismos, sendo a mais recente delas realizada em 2015, percorrendo especialmente a orla dos estados de Sergipe, Alagoas, Pernambuco e Paraíba, tendo também no currículo do grupo uma cicloturismo internacional realizada entre Montevidéu (Uruguai) e Buenos Aires (Argentina). Neste estudo nos centraremos na quarta cicloturismo do grupo, realizada em janeiro de 2012 na região da Serra da Canastra (MG).

Diante do exposto, o objetivo desse estudo foi identificar e analisar os processos educativos vivenciados pelo grupo PEDAL no contexto de uma cicloturismo realizada entre a cidade de São Carlos (SP) e a região da Serra da Canastra (MG). Entendemos que os processos educativos ocorrem em uma relação mútua de aprendizagem e não só em uma situação em que um ensina ao outro, tendo como pressuposto fundamental para seu desenvolvimento o diálogo equitativo e a intencionalidade dirigida para a cooperação, superação, o ser mais, demandando autonomia, possibilidade de decisão e de transformação. Tais condições permitem aos

envolvidos compreender em contexto, valores e códigos do grupo, da comunidade e da sociedade em que vivem, tendo a possibilidade de refletir criticamente sobre sua própria condição de pertencimento ao mundo com os outros, educando e educando-se, tornando-se pessoa⁷.

Interfaces entre Cicloturismo, Lazer e Educação Ambiental

Explicitamos nossa compreensão de lazer em concordância com Gonçalves Junior e Santos (2006), ao observarem que historicamente se tem dado valor no estudo desse campo, basicamente, para quatro aspectos: tempo, espaço, atividade e atitude. No entanto, nossa compreensão atravessa esses aspectos contrapondo a vivência do lazer como fragmentada em tempo (livre/disponível x de trabalho), tampouco como sendo possível de se realizar apenas delimitada em espaços (equipamentos específicos de lazer x outros espaços), nem mesmo fechada em atividades (lúdicas x não lúdicas), mas prioritariamente enquanto intencionalidade.

Prosseguem Gonçalves Junior e Santos (2006) na apresentação desta compreensão afirmando, porém, observarem haver interferências da prática social trabalho na prática social lazer e vice-versa, bem como de outras práticas sociais. Também chamando a atenção para a necessidade de políticas públicas que deem destaque para a construção de equipamentos específicos de lazer. Quanto à atividade, destacam que devam ser significativas e cheias de sentido para o ser que a realiza e que este não seja compelido, alienado ou oprimido, implicando, portanto, a intencionalidade atribuída pelo ser ao lazer (e demais práticas sociais), não desconsiderando o contexto sociopolítico, que envolve opressão (de uns sobre outros) e desigualdades (entre uns e outros).

⁷ Para aprofundamento sugerimos a leitura de: Oliveira *et al.* (2014); Brandão (2002); Freire (2005a; 2005b).

Em suma, embora certamente consideradas as categorias tempo, espaço e atividade em nossas pesquisas, que têm como pressuposto o referencial fenomenológico-existencial, temos como fundamental a categoria *intencionalidade* na compreensão do lazer, ou seja, a intencionalidade quanto a que atividade fazer ao assumir tempo-espaço, distinto daquele do trabalho ou, quiçá, ter atitude autônoma nas práticas sociais de lazer e de trabalho, inclusive não fragmentando tais dimensões da vida enquanto atividades e/ou espaços e/ou tempos estanques (GONÇALVES JUNIOR, 2008).

Destacamos que nosso olhar para ciclotviagem, enquanto prática social de lazer aporta-se epistemologicamente na Ciência da Motricidade Humana. Conforme Sérgio (1999), entendemos a Motricidade Humana como o “[...] movimento intencional da transcendência, ou seja, o movimento de significação mais profunda” (p.17) na qual o essencial “[...] é a experiência originária, donde emerge também a história das condutas motoras do sujeito, dado que não há experiência vivida sem a intersubjetividade que a práxis supõe. O ser humano está todo na motricidade, numa contínua abertura à realidade mais radical da vida” (p.17-18).

Em outras palavras, a passagem de potência, de energia a ato é movimento, e todo movimento humano contém em si um pré-ato, uma intenção, um projeto, e por isso envolve sempre um risco. Segundo Sérgio (1999, p.24): “Quando eu [...] pretendo superar meus limites, aventuro-me, arrisco-me, de muitas e variadas maneiras, dado que sei o que projecto fazer, mas não sei o que provoco fazendo”.

Sob a ótica da Motricidade Humana, a ação humana ao mundo dá-se a partir da intencionalidade e faz da existência humana um permanente movimento de busca pela satisfação das carências, superação dos limites ou ampliação das possibilidades ou

modos de existência (SÉRGIO; TORO-AREVÁLO, 2005). Isso nos faz compreender que nossa opção epistemológica:

[...] se converte em compromisso vital de reconhecimento de um sujeito capaz de oferecer resistência, de transformar, de lutar, de contradizer, de construir, desconstruir e de criar a si mesmo. Nesse sentido, a aposta pelo encaminhamento e a geração de propostas de humanização com sujeitos criadores que através de suas práticas (com os outros e sobre si mesmo) se emancipam, geram espaços de pensamento crítico e transformam seus contextos socioculturais (HURTADO-HERRERA, 2005, p.70).

No contexto do presente artigo, a perspectiva da Motricidade Humana auxiliou na observação dos processos educativos orientados ao desenvolvimento humano, permitindo estabelecer compreensões de como as pessoas se constituem ao constituírem a prática da ciclotviagem.

Mais especificamente voltamos o olhar no contexto da ciclotviagem ao que se tem denominado ecomotricidade, ou seja: práticas “[...] desenvolvidas com intencionalidade relacionada a processos educativos de reconhecimento das relações ser humano-meio ambiente, que primam pela sinergia entre educação ambiental, motricidade humana e pedagogia dialógica” (RODRIGUES; GONÇALVES JUNIOR, 2009, p.988).

Segundo Rodrigues e Gonçalves Junior (2009):

[...] a busca por esta sinergia decorre de dois pontos primordiais: a crise ambiental contemporânea e a concepção de corpo no mundo. A carência de estudos sobre essas sinergias justifica o interesse pelo estudo, entendendo-se a relevância científica (lacuna na literatura) e social (ética ambiental) dessas possíveis relações (p.988).

Entendemos que a crise ambiental contemporânea é, conforme aponta Guimarães (2004), resultante, em grande parte, de uma relação desintegrada entre a sociedade e o meio ambiente, sustentada por uma compreensão de mundo que aponta

para uma “lógica de dominação” do ser humano sobre a natureza. Nesse sentido, Sá (2005) acrescenta que a cultura industrial capitalista moderna, fortemente ligada a uma ideologia individualista, construiu uma representação mecânica de ser humano desenraizado e desligado de seu contexto e que desconhece as relações que o tornam humano.

De outro lado, em uma compreensão fenomenológica-existencial, Merleau-Ponty (1999) adverte, não estou diante de meu corpo, eu sou corpo, corpo que não está no espaço e no tempo como se fosse uma soma de pontos justapostos, assim, eu “habito” o espaço e o tempo, sou no espaço e no tempo.

Existe natureza por toda parte onde há uma vida que tem um sentido [...], sem que esse sentido tenha sido estabelecido pelo pensamento. É a autoprodução de um sentido. A Natureza é diferente, portanto, de uma simples coisa; ela tem um interior, determina-se de dentro; daí a oposição de “natural” a “acidental” [...]. A Natureza é um objeto enigmático, um objeto que não é inteiramente objeto; ela não está inteiramente diante de nós. É o nosso solo, não aquilo que está diante, mas o que nos sustenta (MERLEAU-PONTY, 2000, p. 4).

Diante disso, entendemos que a bicicleta pode contribuir com processos educativos que favoreçam a sinergia ser humano-ambiente, pois esta pode desempenhar um papel determinante, ajudando:

[...] os seres humanos a recobrar a consciência de si mesmos e dos lugares que habitam invertendo, no que corresponde a cada um, o movimento que projeta as cidades fora de si mesmas. Necessitamos da bicicleta para ensimesmarmos em nós mesmos e voltar a centrarmos nos lugares em que vivemos (AUGÉ, 2009, p.63).

Portanto, declaramos como pressuposto central que integra nossa compreensão de educação ambiental a relação dialógica do ser com o meio e com o Outro, que *convive* neste meio, encarnado.

Trajetória Metodológica

Contextualizando a cicloturismo estudada, informamos que o período da viagem foi decidido em acordo entre os participantes, buscando conciliar o período de férias de todos e todas. Foram 13 dias de viagem, compreendidos entre 5 e 17 de janeiro de 2012. De um total de vinte membros, o grupo contou, nessa cicloturismo, com sete participantes⁸, sendo quatro homens: Chonchón Volador (45 anos, professor do ensino superior e pós-graduação); Da Lua (44 anos, professor do ensino superior e pós-graduação); Kleber (30 anos, estudante de pós-graduação); Cappota (45 anos, professor de educação básica) e três mulheres: Fernanda (35 anos, professora do ensino superior); Julia (34 anos professora de educação básica) e Márcia (26 anos, nutricionista).

Destacamos que a denominação Serra da Canastra faz alusão ao formato da serra ser similar ao de um baú (canastra). A região ligada ao turismo de aventura e ao ecoturismo, tem como ponto central o Parque Nacional da Serra da Canastra, criado em 3 de abril de 1972, tratando-se de área protegida de aproximadamente 200 mil hectares na região sudoeste do Estado de Minas Gerais, abrangendo as cidades de São Roque de Minas, Vargem Bonita, Sacramento, São João Batista do Glória, Delfinópolis e Capitólio. No citado parque nasce o Rio São Francisco e nele se encontra algumas nascentes do Rio Araguari e Rio Grande, também está no bioma cerrado e abriga várias espécies da fauna e da flora ameaçados de extinção e é um ambiente único para muitas outras espécies, compreende ainda a região do Chapadão da Canastra e do Chapadão da Babilônia.

A pesquisa de campo envolveu como procedimento básico de coleta de dados o registro sistemático de notas em diários de campo, os quais, segundo Bogdan e Biklen

⁸ Todos e todas assinaram Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, cujos nomes foram alterados para fictícios, preservando a identidade em acordo com preceitos de conduta ética em pesquisa.

(1994), são como um relato escrito daquilo que o investigador percebe, no decurso da recolha e reflexão sobre os dados de um estudo qualitativo.

Ainda de acordo com Bogdan e Biklen (1994), os aspectos descritivos das notas de campo podem englobar: Retratos dos sujeitos (incluindo sua aparência, roupas, falas, ações); Reconstruções do diálogo (as conversas e os gestos, expressões faciais); Descrição do espaço físico (através de desenhos ou mesmo descrições das mobílias, piso, paredes, pintura); Relatos de acontecimentos particulares (caso ocorram e sejam pertinentes); Descrição das atividades (incluindo as atitudes dos participantes); O comportamento do observador (considerando-se a si próprio, suas atitudes, suas suposições e tudo que possa afetar a coleta dos dados); para posterior Parte Reflexiva das Notas de Campo; Reflexões sobre o método; Reflexões sobre conflitos e dilemas éticos; Reflexões sobre o ponto de vista do observador e Pontos de clarificação.

Os doze diários de campo produzidos foram submetidos à análise qualitativa, inspirada na fenomenologia (MARTINS; BICUDO, 2005; BICUDO; ESPÓSITO, 1997; GONÇALVES JUNIOR, 2008). Após a cuidadosa leitura destes, a pesquisa passou pelas seguintes fases, conforme descritas por Martins e Bicudo (2005) e Gonçalves Junior (2008): Identificação das Unidades de Significado e Redução Fenomenológica: com levantamento de asserções que são significativas para o pesquisador diante do objetivo da pesquisa; Organização das Categorias: a partir dos trechos selecionados, agrupando as unidades de significado em categorias, objetivando a essência do fenômeno que se revela ou se manifesta nos acontecimentos descritos; Construção dos Resultados: busca uma compreensão do fenômeno interrogado, baseando-se diretamente nos dados identificados como convergentes, divergentes, idiossincráticos.

Construção dos Resultados

Após leituras e releituras dos diários de campo, bem como da análise qualitativa inspirada na fenomenologia, emergiram três categorias: A) Percepção Ambiental; B) Aprendizagem Técnica e C) Empatia.

Iniciamos a apresentação dos resultados pela categoria *Percepção Ambiental*, pois a compreendemos como categoria central, a partir da qual as demais se relacionam. Destacamos que, embora os elementos que compõem a citada categoria sejam transversais às demais, julgamos prudente apresentar os dados em três categorias de modo a possibilitar maior aprofundamento nas situações vivenciadas pelo grupo PEDAL buscando abarcar as diversas faces do fenômeno interrogado, porém sem a intenção de isolá-las, pois as três só existem relacionalmente e nos auxiliam a evidenciar a complexidade do fenômeno que compõem.

A) Percepção Ambiental

É importante ressaltar que a denominação atribuída a presente categoria não pretende aludir a concepções preservacionistas e/ou conservacionistas de meio ambiente que, de acordo com Rodrigues e Gonçalves Junior (2009), apresentam visões fragmentadas do ambiente com discursos em favor da “[...] conservação/preservação de uma natureza distante, que desconsidera o meio urbano, assim como o próprio corpo, como parte não menos importante dessa natureza, contribuindo para o distanciamento das relações ser humano-meio ambiente” (p.989). Portanto, as percepções ambientais descritas nessa categoria são de caráter mais amplo e crítico.

Durante a cicloturismo o grupo ao se deslocar para conhecer os pontos turísticos da cidade, fazia com a própria bicicleta ou caminhando. Esses deslocamentos permitiram ao grupo descobrir pontos que não estavam no circuito de destinos turísticos

comerciais ou conhecer detalhes do trajeto que não são comumente observados, principalmente, quando as pessoas se utilizam de automóveis. Isso favorece a observação dos contrastes presentes, pois além da beleza dos locais visitados, percebe-se a violência, pobreza e poluição nas zonas marginais próximas ou a caminho de pontos turísticos costumeiramente divulgados pelas agências de turismo.

As unidades de significado que compõem essa categoria correspondem a descrições de contato com ambientes da região visitada e percepções possibilitadas pelo uso da bicicleta.

Dentre os locais visitados pelo grupo destaca-se a Gruta do Itambé.

Ficamos encantados com o primeiro impacto da visão da gruta, com aproximadamente 28m de altura na fachada central. Julia, que já conhecia o local, comentou perceber um maior cuidado, inclusive salientando positivamente interdição de acesso ao local de veículos automotores que no passado chegavam até sua entrada. A gruta possuía uma pequena capela à direita e várias sendas ou túneis, sendo que o principal e central era o maior e possuía um córrego (DIÁRIO 2).

O contato com a área protegida do Parque Nacional da Serra da Canastra, também trouxe vivências significativas ao grupo e a troca de informações entre as pessoas que já conheciam o lugar, possibilitou compreender as transformações devido às estações climáticas.

[...] continuamos a caminho da Casca d'anta. Lá chegando, Kleber, Márcia e Julia, que já estiveram por lá em outra época do ano, disseram que a cachoeira agora estava com muito mais água, tanto que mesmo de longe o borrifo de água da cachoeira já nos molhava (DIÁRIO 11).

Além do contato com essas regiões privilegiadas, a bicicleta emerge como agente potencializador da percepção do cicloturista, expondo-o mais ao relevo, ao frio, ao calor, ao vento, a chuva, a violência, ao convívio etc. Essa exposição do cicloturista

tem desdobramentos outros que impactam em aprendizagens sobre conhecimentos técnicos necessários a viagem em bicicleta, bem como, no estabelecimento de relações pessoais a partir do uso da bicicleta, o que pode ser observado nos fragmentos que seguem, porém estas questões serão mais aprofundadas nas próximas categorias.

Notamos que o rio Mogi-Guaçu estava com o nível elevado e as águas turvas. Após esta parada notamos que o ritmo e a intensidade da viagem diminuíram, devido ao sol mais forte (DIÁRIO 1).

Nesse momento uma chuva fina que caía se acentuou e junto com um vento forte tornou o clima bem frio. Procuramos abrigo em um arbusto que nos ajudou a nos proteger do vento frio e todos vestiram o saco de lixo que vinha sendo usado como capa de chuva improvisada (DIÁRIO 10).

O uso da bicicleta, especialmente pelo deslocamento mais lento em relação ao automóvel, por exemplo, provoca sensações distintas e possui uma dinâmica que permite aos cicloturistas, sentir odores, ouvir sons, conhecer e reconhecer o caminho de modo complexo, o qual vai se revelando em detalhes, como evidenciam os trechos que seguem:

Como não havia sinalização perdemos a alça de acesso, e ao nos darmos conta do engano, foi necessário cruzarmos a rodovia pelo canteiro central para retornarmos até o ponto da entrada. Nesse trajeto, Julia reconheceu uma árvore com fruta do cerrado, muito doce, de cor alaranjada, arredondada e pequena como uma jabuticaba sabará, pegou uma e ofereceu para o Da Lua que, ao provar, disse ser doce como mel (DIÁRIO 2).

A estrada de terra tinha trechos de areia que com a chuva da noite anterior estava compactada e mais fácil de pedalar, porém em lugares onde não havia areia enfrentamos alguma dificuldade com a lama e com as poças de água. A paisagem era muito bonita e paramos várias vezes para tirar fotos. No caminho tinha plantação de café, de cana e de milho. Vimos muitas aves pelo caminho: seriema, tucano, maritacas. Cappota ficou emocionado com as plantações, especialmente com a de milho, que inclusive cogitou colher alguns para levar, porém percebeu que não estavam no ponto de colheita. Pelas nuvens e o aspecto nublado do céu imaginamos que iríamos

pegar chuva no trajeto, mas não choveu e ficou um clima fresco e muito agradável para pedalar (DIÁRIO 5).

Assim, a temporalidade da viagem se altera e, eventualmente, os interesses e o percurso também:

Percebemos que o relevo da região ficava cada vez mais íngreme e nos chamou a atenção o nome da cidade para a qual seguíamos: Altinópolis. A aproximadamente 7km do centro urbano, em meio a mais uma subida, e depois de tomarmos uma forte chuva de verão, encontramos placas que indicavam um ponto turístico da cidade: Gruta do Itambé, bem como um restaurante, que nos fez parar, pois o grupo necessitava almoçar (DIÁRIO 2).

Embora o restaurante estivesse fechado, o grupo não desistiu de visitar a gruta e a cachoeira que havia próxima a ela, na qual as pessoas do grupo:

[...] aproveitaram para se refrescar nas águas. Cappota disse para o grupo que experimentássemos olhar para cima quando estivéssemos sob a queda d'água, o que dava, segundo ele, uma bela visão das águas em contraste com o céu como se estivessem caindo em câmera lenta. Mesmo tendo em conta que teríamos uma subida íngreme de aproximadamente 2km em terra, areia e cascalho, e mais aproximadamente 7km para chegarmos ao centro de Altinópolis, todos/as consideraram válido o desvio que permitiu a visita ao local e possibilitou apreciarmos o local (DIÁRIO 2).

Além dos detalhes das belezas de cada lugar, o deslocamento mais lento e exposto também evidencia detalhes desagradáveis, tais como: o descarte inadequado de resíduos à beira das rodovias, que impressionou pela grande quantidade de fraldas e latas de cerveja; o uso de defensivos agrícolas, que além dos impactos ambientais gerados pelo descarte inadequado da embalagem dos produtos que visualizamos ao longo dos caminhos percorridos, também foi sentido “na pele” pelo grupo:

No percurso vimos que um avião sobrevoava propriedade agrícola local com rasantes e percebemos que estava pulverizando veneno na lavoura de banana. Este produto afetou a nossa respiração por alguns momentos (DIÁRIO 9).

A presença da monocultura e a ausência de árvores ao longo da rodovia também chamou a atenção do grupo pela monotonia e falta de sombras para abrigarem-se.

O percurso de aproximadamente 100km foi percorrido pelo acostamento da rodovia, o qual tinha boas condições de asfalto e sinalização. Notamos que havia poucas árvores no entorno. Isto gerou desconforto no grupo devido a exposição solar prolongada. Notamos também que nas margens da rodovia, há diversos sítios e fazendas com monocultura de cana-de-açúcar tornando a paisagem monótona e homogênea (DIÁRIO 1).

O deslocamento em bicicleta pelas rodovias fez a presença de animais mortos por atropelamento, elementos comuns da paisagem, nos diários diversos trechos tratavam dessas observações e incluíam principalmente espécies silvestres, conforme segue:

Após o café todos juntos prosseguimos em direção à Delfinópolis por uma estrada que não possuía acostamento, porém estava pouco movimentada. No trajeto vimos animais mortos atropelados como diversas cobras, um serelepe e um cachorro (DIÁRIO 6).

A percepção da violência no trânsito, o descaso das políticas públicas que não garantem um espaço seguro para circulação em bicicletas, o desrespeito por parte de alguns condutores de veículos motorizados para com os usuários de bicicletas e, conseqüentemente, dos riscos que se corre ao optar pelo uso da bicicleta como meio de transporte também estiveram presentes na experiência do grupo de cicloturistas.

Chegando à divisa paramos para tirar fotos na placa e a partir daí passou a não haver mais acostamento, porém as condições do asfalto da pista estavam excelentes, o que favorecia maior velocidade para os veículos automotores e mais risco para os ciclistas que se viram obrigados a andar pela pista pela falta de acostamento. Apesar do tráfego intenso, a maioria dos automóveis desviava do nosso grupo dando boa margem de segurança, porém para isso estes invadiam a faixa contrária independente de ser faixa contínua ou tracejada. Não

havia na rodovia sinalização, radares fotográficos e fiscalização adequada sobre limite de velocidade e condições da pista. As poucas placas estavam cobertas pelo mato e os automóveis trafegavam em alta velocidade. Da Lua e Cappota pararam à frente de um sítio no qual havia um pé de manga espada em meio a uma subida e juntos colheram diversas mangas para todos e todas. Em seguida começou a chover intensamente aumentando os riscos, pois os automóveis não reduziam a velocidade mesmo com a chuva. Um caminhão em alta velocidade buzinou várias vezes e passou muito próximo de nós. Também uma caminhonete de pequeno porte passou muito próximo de nós com velocidade maior que a do caminhão. Vimos ao longo do caminho muito lixo jogado na beira da estrada, tais como: latinhas, garrafas de vidro/pet, fraldas descartáveis, absorventes íntimos, dentre outros (DIÁRIO 3).

Este último excerto nos é bastante caro porque de certa forma revela a relacionalidade entre as categorias, uma vez que o grupo, na interação com esse ambiente, ao passo que necessitava, ao conduzir a bicicleta, lidar com as situações adversas da falta de acostamento, da chuva forte, da alta velocidade dos veículos motorizados e da violência do trânsito expressa na atitude de desrespeito por parte de alguns condutores, também desfrutava da viagem, admirando as paisagens, apanhando e comendo frutas frescas das árvores que encontravam pelo caminho, vivenciando de forma dialética, os sabores e os dissabores da cicloturismo.

A partir do apresentado, compreendemos que o horizonte de percepção se ampliou, especialmente decorrente do uso da bicicleta, e fez emergir as descrições dessa categoria que, a nosso ver, representam situações geradoras de processos educativos voltados principalmente a educação ambiental, esta em seu sentido amplo e crítico, como afirmado no início desta categoria, processos esses que envolveram também aprendizagens técnicas, como veremos a seguir.

B) Aprendizagem Técnica

A presente categoria busca aprofundar-se nos processos educativos relacionados à aprendizagem de conhecimentos técnicos específicos à realização da

cicloturismo. Tais conhecimentos emergem, em grande parte, pela relação que se estabelece com o meio ambiente a partir do uso da bicicleta e a necessidade de responder as demandas que se apresentam aos/às viajantes ao optarem por aventurarem-se em bicicleta por áreas pouco ou ainda não conhecidas. Os processos de manutenção e reparo, bem como, a condução da bicicleta, sofrem grande influência do terreno e do clima, envolvendo, portanto, a necessidade de novos aprendizados e cuidados que decorrem das situações vivenciadas diariamente pelos/as cicloturistas.

De acordo com Duarte (2008) as pessoas em ambientes distintos de seu cotidiano, acercam-se deste de maneira singular e, segundo um de seus entrevistados, a bicicleta “[...] é muito corporal. Seu corpo está sempre trabalhando em comunhão com a bicicleta e com o ambiente. O corpo é que dá a propulsão à bicicleta. Por causa da irregularidade do terreno, da direção do vento, ele trabalha de forma diferente” (DUARTE, 2008, p.92).

Devido às diversas variáveis que se apresentaram na cicloturismo investigada, os processos educativos relacionados à aprendizagem técnica aparecem em diversos dos diários analisados e revelam-se pelas situações de: manutenção, organização e planejamento; condução da bicicleta e improvisação.

Sobre a manutenção, são evidentes os cuidados exigidos em relação ao clima e terrenos percorridos, pois a chuva e a lama fizeram com que os/as cicloturistas realizassem frequentes revisões do equipamento, como pode ser observado no trecho a seguir:

[...] nos preparamos para sair, alguns fizeram a manutenção nas bicicletas colocando óleo, regulando as marchas e fazendo a limpeza das correntes, pois havíamos pedalado na chuva no dia anterior, o que comprometeu o funcionamento de algumas bicicletas (DIÁRIO 3).

Os aprendizados relacionados à condução da bicicleta emergem dos diferentes tipos de terreno encontrados no trajeto, como a dificuldade em percorrer um caminho íngreme e com cascalho durante o percurso.

Seguimos e adentramos ao trecho de subida acentuada na Serra Preta, no qual terra e cascalho faziam o pneu deslizar especialmente durante e após a chuva (DIÁRIO 9).

Conduzir a bicicleta em rodovias sem acostamento, ou com acostamentos mal conservados, também se apresenta como desafios aos/as cicloturistas, conforme segue:

Seguimos então pela rodovia a qual não possuía acostamento asfaltado, sendo o mesmo muito acidentado, nos obrigando a pedalar a maior parte do tempo pela rodovia, por sorte a mesma não tinha muito movimento, pois o tráfego de caminhões pesados é proibido. Porém, os automóveis trafegavam em alta velocidade (DIÁRIO 2).

Outros aprendizados decorrentes da condução da bicicleta emergiram de situações adversas estruturais, como falta de iluminação e a queda de pontes de acesso, situação essa em que foi necessário atravessar os riachos carregando as bicicletas, como expressam as descrições que seguem:

Como estava escuro, nem todos dispunham de lanterna e o percurso foi difícil, pois havia trechos de areia solta e buracos pelos quais era difícil passar com pouca visibilidade (DIÁRIO 9).

[...] chegamos ao ponto onde a ponte estava caída e para acessar um ponto possível para travessia foi necessário passar por uma cerca e descer um barranco, como este era um tanto íngreme e não possibilitava o trânsito das bicicletas, tivemos que fazer a travessia carregando-as. (DIÁRIO 10)

A ocorrência de algumas quedas também revelou a dificuldade de deslocamento em bicicletas nos diversos terrenos, tais situações ocorreram, na maioria das vezes, durante e depois da chuva, quando o solo se apresentava escorregadio:

No trajeto, o caminho estava escorregadio por conta da chuva no dia anterior e Da Lua ao passar por uma ponte, teve o pneu dianteiro preso em um vão entre as madeiras, o qual estava coberto de lama, travando a bicicleta e projetando-o para fora da ponte. Por sorte ele caiu na encosta do rio em um arbusto e não se feriu (DIÁRIO 12).

Os momentos de planejamento e organização da viagem também compõem esta categoria, os quais aparecem nos diários principalmente em situações de decisão do grupo envolvendo diálogos quanto ao horário de partida, ao clima e ao percurso a seguir, bem como, as condições dos/as integrantes. Um desses momentos, transcrito a seguir, trata da preocupação do grupo com o clima e da influência deste na decisão sobre o caminho a ser escolhido.

Acordamos e fomos tomar o café da manhã por volta das 7h. Conforme falamos no dia anterior, observamos as condições climáticas para tomarmos a decisão final de qual caminho iríamos seguir: São João Batista do Glória ou Casca D'Anta, com parada no meio do caminho em uma pousada. Já organizando as bicicletas e bagagens, foi sugerida uma votação, na qual apenas 2 pessoas votaram e o restante se absteve. Houve empate dos destinos e fizemos outra votação, com a condição de não haver abstenções. Apenas Márcia votou São João Batista do Glória, vencendo o destino Casca D'Anta, com parada na pousada. Cappota e Julia foram rapidamente ao mercado comprar pão e queijo para levarmos, sabendo que não teríamos restaurantes ou outros mercados no caminho (DIÁRIO 9).

Embora o grupo considerasse o clima em suas decisões, os relatos do diário mostram que alguns integrantes não levaram capa de chuva, pois possuíam uma experiência de pedalar na chuva com clima quente, porém, nessa viagem, foram surpreendidos por uma nova condição climática que combinava chuva com ventos frios, principalmente, na região próxima a Serra da Canastra.

Ao final do fragmento do diário de campo anteriormente citado, notamos que o grupo possui uma organização no planejamento, que considera as distâncias e possíveis pontos de parada para garantir alimento e água suficientes para o percurso. Isso fica

evidente nos relatos dos diários analisados, pois são frequentes solicitações de informações antecipadas sobre os caminhos. No entanto, mesmo com essa preocupação do grupo, nem sempre as informações eram precisas e isso comprometeu o planejamento em alguns momentos, conforme segue:

Percorremos 22km de Delfinópolis a Olhos D' Água onde paramos para pegar informações. A princípio funcionários de uma empresa local nos disseram que estava complicado fazermos o caminho escolhido, pois havia caído a ponte sobre o rio, porém era possível passar caminhando, pois o rio estava com o nível baixo. Seguimos mais alguns metros e paramos num posto para utilizar o banheiro e pegar mais informações. Disseram-nos que a pousada estava a 40km dali, o que não correspondia com as informações anteriores, pois partimos de Delfinópolis imaginando percorrer mais ou menos 45km no total. Ainda assim seguimos pela estrada indicada rumo à Casca D'Anta. Por volta das 11h30 paramos para lanchar e continuamos. No caminho encontramos um carro e perguntamos ao motorista quantos quilômetros faltavam para chegar à pousada. O motorista nos disse que, daquele ponto, ainda faltavam aproximadamente 40km. O grupo ficou um pouco confuso, pois a cada informação aumentava a quilometragem (DIÁRIO 9).

A situação descrita anteriormente desdobrou-se posteriormente em situação de risco, como pode ser observado a seguir:

Prosseguimos a cicloturismo que já estava com mais de 40km e não víamos nenhuma placa indicando a pousada. Isso levou o grupo a cogitar a possibilidade de acampar no caminho, pois já começava a escurecer e todos estavam com bastante frio e fome e não tínhamos mais alimentos e pouquíssima água. [...] Todos do grupo dialogaram e de forma unânime decidiram seguir a viagem o máximo que desse até escurecer (DIÁRIO 9).

Embora o acampamento de emergência não tenha se concretizado, pois o grupo chegou na pousada ao anoitecer, a situação vivida teve grande impacto nos integrantes do grupo, conforme mostra o relato das pessoas no dia seguinte a essa experiência:

Durante o café da manhã comentamos sobre o dia anterior e a sensação de insegurança diante da possibilidade de não chegarmos ao destino e ter que acampar sem comida, água e com tempo frio. Quase

todos comentaram ter sonhado de alguma forma com a situação, alguns em formato de pesadelo, outros sonharam que estavam pedalando sem parar (DIÁRIO 10).

Finalizando esta categoria, apresentamos situações que exigiram criatividade e improviso para superar os desafios que se apresentaram. A primeira delas refere-se à necessidade de proteção corporal contra a chuva e o frio, e a sugestão dada por uma das integrantes do grupo para solucionar o problema.

Antes de sairmos solicitamos à recepcionista, sacos plásticos de lixo grandes para improvisarmos capas de chuva para as pessoas que não haviam trazido [...] Fizemos as capas cortando buracos para os braços e cabeças e prosseguimos (DIÁRIO 6).

Além dessa capa, que a partir desse momento passou a integrar o equipamento do grupo e foi muito utilizada durante toda a viagem, também foram necessários outros improvisos como, por exemplo, o reparo de um pedivela de alumínio que teve a rosca, que fixa o pedal, espanada. Assim, após diversas tentativas de fixar o pedal, o grupo conseguiu uma solução paliativa.

Cappota, por estar sem um dos pedais, seguiu empurrando nas subidas e se equilibrando nas descidas até que em dado momento de parada Cappota e Kleber tentaram mais um reparo e colocaram um pedaço de arame que encontraram pelo caminho para que ele pudesse puxar para cima o lado do pedivela que estava sem pedal, assim ele conseguiu, minimamente, pedalar o restante do percurso (DIÁRIO 10).

Também foram realizadas outras tentativas para solução do problema apresentado, todas exigindo criatividade, pois não havia peças de reposição disponíveis na região em que o grupo se encontrava.

Kleber, Da Lua e Cappota vasculharam, com a permissão da dona da pousada, a oficina de seu marido em busca de materiais que pudessem auxiliar no reparo do pedal. A dona da pousada tinha oferecido uma máquina de solda, porém a mesma não servia para solda em peça de alumínio. Kleber tentou então fazer uma solda do eixo do pedal que

era de aço com uma arruela de aço colocada do lado interno do pedivela para que o pedal ficasse minimamente fixado a este sem cair. Nenhum deles tinha habilidade com solda, porém Kleber conseguiu realizar uma solda que fixou o pedal (DIÁRIO 10).

Embora o problema apresentado só tenha sido resolvido efetivamente, em outra ocasião em que encontraram um parafuso e duas porcas, com dimensões que possibilitou fixá-lo ao local do pedal, sem necessidade de rosca no pedivela, a situação disparou uma série de aprendizados técnicos e processos criativos, bem como, atenção para manutenção e montagem da bicicleta, mesmo após revisões profissionais, pois a bicicleta danificada havia passado por uma imediatamente antes dessa viagem.

As dificuldades relacionadas ao tipo terreno, clima e relevo, ao planejamento e aos imprevistos e reparos mecânicos, experienciadas pelo grupo PEDAL no decorrer da cicloturismo, são situações promotoras de processos educativos significativos que ampliam os conhecimentos e habilidades dos/as participantes no que tange a condução da bicicleta e a gestão de cicloturismos.

Encerrando esta categoria destacamos as relações de cooperação e solidariedade que se ampliaram entre os/as integrantes do grupo que se apoiavam mutuamente para solucionar as dificuldades encontradas, bem como, que se estabeleceram entre o grupo e a população local, como quando em dois lugares distintos as pessoas ofereceram suas oficinas, para que o reparo de uma das bicicletas pudesse ser feito. Compreendemos que esse tipo de relação só se estabelece quando uma pessoa reconhece a outra como semelhante, portanto, como digna de respeito e cuidado, de modo que entramos no território da *empatia*, nossa próxima categoria.

C) Empatia

Em concordância com o que plantea Toro-Arévalo (2010), parte-se do pressuposto, que a empatia é a capacidade emocional-cognitiva-corpórea básica que permite emergir os sentimentos e emoções que se podem sentir ou ter pelo outro, ou seja, ela nos permite emocionar com e como o outro. De acordo com Toro-Arévalo (2005), é a empatia e as emoções por ela desencadeadas que permitem atitudes de colaboração, respeito, altruísmo e solidariedade.

A empatia foi uma experiência bastante recorrente nos diários de campo e traz indicações de que a bicicleta como meio de transporte potencializa relações empáticas entre as pessoas. No mesmo sentido, Duarte (2008) em seu estudo com pessoas que viajam em bicicleta revelou que a situação de vulnerabilidade da exposição a: frio, fome, cansaço e sede, decorrentes da opção por transportar-se de bicicleta é percebida pelas pessoas no caminho e estas, normalmente, se apresentam curiosas, solícitas e dispostas a ajudar. Segundo o mesmo autor a curiosidade e a receptividade proporcionada pela bicicleta favorece consideravelmente a interação entre os viajantes e população local durante o percurso.

A questão do relacionamento entre as pessoas que viajam juntas em bicicleta também foi abordada por Duarte (2008), o qual menciona que as experiências nas viagens são enriquecidas pela vivência compartilhada com outras pessoas, proporcionando momentos de diversão, dificuldades de relacionamento e de solidariedade na superação dos problemas e, assim, fortalecendo amizades.

A presente categoria é composta por unidades de significado que descrevem momentos de partilha e auxílio entre os integrantes do grupo e também entre estes e as pessoas dos locais por onde passaram.

A partilha de ferramentas, água, alimento e vestuário foi bastante evidenciada nos relatos, assim como, outras atitudes solidárias despertadas pelas situações a que o grupo se expôs na viagem. Um exemplo significativo retratado no trecho a seguir, foi o momento em que tiveram que parar para fazer reparo em uma das bicicletas no topo da serra:

Neste local estava ventando muito e a sensação térmica era de bastante frio. Da Lua abraçou Fernanda que por sua vez abraçou Márcia para manterem-se mais aquecidos enquanto aguardavam a reparação do pedal. Cappota percebendo o frio emprestou uma camisa de ciclismo de manga comprida para Fernanda se aquecer mais. A camisa foi colocada por cima do saco de lixo que servia como capa de chuva (DIÁRIO 9).

As atitudes cooperativas e solidárias também emergiram de dificuldades relacionadas ao cansaço, ao tipo de terreno ou mesmo frente à necessidade de manutenção de alguma bicicleta.

[...] devido à dificuldade da subida, Chonchón Volador e Cappota deixaram suas bicicletas aos cuidados de Da Lua e desceram para ajudar Fernanda e Márcia que, com dificuldades para pedalar no cascalho, tiveram que subir empurrando as bicicletas. Seguimos então para Altinópolis, porém o bagageiro do Cappota perdeu uma das porcas, Da Lua apitou várias vezes, mas as pessoas que estavam mais à frente no momento, Kleber e Márcia, não ouviram. Da Lua pediu para que Fernanda e Julia continuassem para avisar Kleber e então Fernanda pediu para Chonchón Volador acompanhá-la para se sentir mais segura. Chonchón Volador e Fernanda seguiram enquanto Da Lua e Cappota ficaram tentando consertar o bagageiro. Julia retornou parte do trajeto para procurar a porca e a encontrou, permitindo um reparo mais eficiente (DIÁRIO 2).

Além do auxílio no reparo, a preocupação com a segurança das pessoas desencadeavam ações solidárias, assim o cansaço e o gênero sempre eram considerados nas decisões do grupo.

Após o jantar retornamos para o hotel e realizamos uma reunião para decidirmos o que faríamos no dia seguinte. Algumas pessoas

manifestaram cansaço e dores musculares, outras o desejo de pescar, outras propuseram a ideia de dia livre e ainda houve proposta de seguirmos até a próxima cidade. Após avaliar as condições das pessoas do grupo e considerando os interesses individuais foi realizada uma votação a qual elegeu a proposta de dia livre, que previa a estada de um dia no município que estávamos para descanso (DIÁRIO 3).

Após algumas horas pedalando ficou evidente a heterogeneidade de condicionamento entre as pessoas do grupo. [...] Devido a isso, foi importante para a segurança de todos e todas do grupo que não se distanciassem por longos trechos para garantir apoio em casos de pneus furados, quedas ou outros acidentes, bem como cuidado com as mulheres por serem mais suscetíveis a situações de violência (DIÁRIO 1).

Embora a citação anterior revele atitudes solidárias entre as pessoas do grupo, ela também evidencia a preocupação com a segurança, principalmente das mulheres, uma vez que o grupo está imerso no contexto social mais amplo onde nem todos os relacionamentos experimentados tiveram caráter empático. Isso nos indica que a bicicleta pelo seu deslocamento lento e percepção do esforço, amplia a possibilidade de relações empáticas e atitudes solidárias e cooperativas para as pessoas que se abrem a estas, porém, não imuniza os usuários de bicicleta, de ações violentas como roubos, ou ainda, assédios experienciados pelas mulheres do grupo, em outros contextos em que estavam de bicicleta e que faz o grupo considerar tal variável na organização de suas ações.

A necessidade de percorrer trechos difíceis, também exigiam atitudes cooperativas, como por exemplo, a travessia de um rio que teve a ponte derrubada por enxurrada ocorrida em semanas anteriores.

[...] Com alguma dificuldade para descer o barranco, conseguimos atravessar o rio a pé carregando as bicicletas uma a uma em duplas para não molhar a bagagem (DIÁRIO 10).

Além do relacionamento entre as pessoas do grupo, atitudes solidárias das pessoas locais para com o grupo também foram constantes nos registros, principalmente, no que se refere ao fornecimento de água, informações e eventualmente alimentação:

Quando perguntamos sobre possibilidades de locais para almoço na cidade o senhor do hotel nos disse que era tarde para encontramos comida na cidade e que tinha um posto a 1km dali, voltando na estrada com sentido Capetinga e que provavelmente encontraríamos o que comer. [...] Ao chegarmos ao posto o horário de almoço já estava encerrado, mas a cozinheira foi solidária conosco e, nos vendo abatidos com a notícia, logo preparou sete pratos feitos para comermos (DIÁRIO 5).

O uso da bicicleta no contexto da viagem desperta a curiosidade das pessoas, o que faz dela um ótimo cartão de visita, pois, descrições da aproximação das pessoas curiosas por conta das bicicletas estão presentes em diversos diários de campo.

Quase chegando à cidade, Fernanda parou para beber água e comer uma barrinha de cereais, um senhor que estava saindo de uma fazenda comentou que havia passado por nós quando ainda estávamos na cidade de Serrana e perguntou de onde vínhamos e para onde estávamos indo. Fernanda respondeu que vínhamos de São Carlos e seguíamos para a Serra da Canastra, ao que ele comentou para termos cuidado com as chuvas por lá (DIÁRIO 2).

Outro exemplo de situação similar, foi a aproximação de um casal que se deu em um posto de combustível, que o grupo parou para pedir informações sobre a existência de alguma bicicletaria na região:

Ao chegarmos, uma moça que ali estava tomando uma cerveja com seu marido iniciou uma conversa com o Cappota curiosa com o nosso percurso (de onde vínhamos, para onde íamos, em quanto tempo) e comentou que havia feito algo parecido, mas não entrou em detalhes. Decidimos almoçar no local e a moça perguntou ao dono do restaurante se ele tinha um mapa da região. Ele trouxe dois mapas e ela começou a mostrar alguns pontos turísticos que podíamos visitar, também informou a existência de algumas oficinas que podiam ajudar

no conserto da bicicleta. O dono do restaurante informou que havia uma bicicletaria na cidade (DIÁRIO 6).

Embora a maioria dos excertos represente a abertura das pessoas à bicicleta, também foram encontradas unidades divergentes em que a bicicleta causou incômodo, como na situação descrita a seguir:

Pouco antes de chegarmos a rotatória fomos surpreendidos por um caminhão que passou por nós e um homem que estava sentado no banco do passageiro gritou para nós de dentro da cabine: “Trabaiá ninguém qué né cambada?” (DIÁRIO 2).

O auxílio para reparar bicicletas também foram bastante descritos, desde fornecimento de água para lavagem da transmissão até disponibilização, sem custo, de oficinas particulares, materiais e ferramentas. Segue o exemplo do que ocorreu em uma das hospedagens:

Durante o jantar comentamos sobre o pedal quebrado e a dona da pousada disse que seu marido poderia nos emprestar sua máquina de solda (DIÁRIO 9).

Outra unidade divergente refere-se à estadia do grupo em outro local que, assim como o da descrição anterior, fica distante da cidade e com poucas opções por perto para alimentação. No primeiro caso, como vimos, estabeleceu-se a relação empática e de confiança, porém, no descrito a seguir, prevaleceu o desconforto:

A comida estava boa, porém as bebidas que eram pagas a parte estavam muito caras, além do atendimento não ser bom os comentários da proprietária sugeriam uma preocupação muito grande com o lucro que estava obtendo com nossa presença lá. Isso deixou uma tensão no ar e criou um desconforto pelo sentimento de estarmos sendo explorados diante das poucas opções locais (DIÁRIO 10).

As unidades divergentes representam a menor parte da categoria, porém formam um importante contraponto, pois a violência do/em trânsito faz parte dessas

divergências e que, pelas consequências que podem trazer aos usuários de bicicleta, nos faz considerar esse conjunto de unidades uma significativa minoria. Mas é oportuno destacar também que, analisando o amplo contexto da cicloturismo investigada, as “finas”, como são chamadas popularmente as arriscadas manobras em que condutores de dos veículos motorizados passam muito próximos e em alta velocidade dos cicloturistas, e outras situações de desrespeito por parte dos mesmos, foram pouco frequentes se considerarmos a quantidade total de veículos motorizados que passou pelo grupo, assim como, não foi vivenciada nenhuma situação de violência como furto, assédio ou roubo, de modo que, isso se manteve apenas no horizonte das preocupações que permeavam a organização e as ações do grupo.

Esta categoria desvela a cooperação, o cuidado e a solidariedade como elementos promotores de segurança, o apoio expresso durante a viagem, tanto pelas pessoas com quem o grupo teve contato, quanto entre os/as participantes do grupo, reafirmam a confiança no outro, que é o que possibilita, num contexto onde a cultura automobilística é hegemônica, realizar viagens em um meio de transporte que deixa as pessoas tão vulneráveis.

Viajar em bicicleta antes de ser um exercício físico é um exercício permanente de humildade, pois ao mesmo tempo em que proporciona liberdade, recorda a cada quilômetro, que tal liberdade envolve em si uma constante dependência do outro. Assim, a partir da análise dessa categoria compreendemos que viajar em bicicleta abre caminhos para processos educativos relacionados à convivência, cooperação, solidariedade e respeito ao semelhante, oferecendo outra possibilidade de ser e agir no mundo.

Considerações

Para nossas considerações diante do objetivo de identificar e analisar os processos educativos vivenciados no contexto da cicloturismo a Serra da Canastra, recorreremos a Granier (2005) e sua caracterização do ciclista, este obviamente compreendido a partir de olhar ampliado que supera a perspectiva esportiva. Segundo a autora, o ciclista:

Está à escuta do exterior: em vez de se blindar medrosamente se rodeando de aço, ele imerge corajosamente em seu meio ambiente que evita, além disso, poluir. Raramente perde o controle de si, e se deixa guiar por dois princípios: a liberdade e o respeito ao outro. Pode-se ver então que a escolha de um meio de transporte é, acima de tudo, uma escolha de vida: um estado de espírito (GRANIER, 2005, p.121).

Esse fragmento nos auxilia a compreender os processos educativos que as pessoas vivenciam ao optar por realizar uma viagem de bicicleta, revela coragem e um modo de compreender o mundo, em que liberdade e respeito ao outro se correlacionam.

A partir do distinto modo de interação com o meio ambiente, proporcionado pela bicicleta, percebemos a abertura e a vulnerabilidade que se expõe o cicloturista e que permitem uma experiência sensível ao ambiente, que difere muito daquela que se tem quando se opta pelo uso do automóvel, uma vez que ocasiona o contato intenso com as condições climáticas, com a poluição, com o relevo e com a hospitalidade das populações que vivem nas regiões visitadas.

A análise dos dados permitiu identificar que decorrente dessa imersão no ambiente, os cicloturistas vivenciaram diversas situações que permitiram aprendizagens de habilidades relacionadas à condução e manutenção das bicicletas, solidariedade, cooperação, bem como de organização e planejamento de cicloturismos.

A *percepção ambiental* nos evidenciou o contexto complexo, em que se inserem as pessoas que viajam em bicicleta, o qual as afeta constantemente, seja pela beleza natural, pela doçura da manga colhida ao pé da árvore e saboreada embaixo de sua própria sombra, pela hospitalidade das pessoas, mas, também, pelos problemas ambientais ou de mobilidade e pela insegurança, demandas que a todo tempo exigem delas respostas.

Dentre essas respostas destacamos as *aprendizagens técnicas*, como conduzir em vias de terra com areia ou pedras soltas, com chuva forte e clima frio, ou em rodovias sem acostamento e com carros em alta velocidade tirando “finas”. Acrescentam-se aprendizados referentes ao planejamento adequado quanto à quantidade de suprimento de alimentação e água para cada trecho, bem como, a escolha do vestuário com relação ao clima e as formas de organizar o grupo, na tentativa de garantir a segurança dos/as integrantes durante todo o percurso da viagem.

É um tanto desolador ver que dentre as aprendizagens técnicas de um cicloturista está a capacidade de se deslocar em rodovias sem acostamento e com veículos motorizados circulando acima da velocidade permitida. Por isso, faz-se necessário afirmar a coragem quando tratamos do uso da bicicleta como transporte, pois conforme Paiva (2003), ao eleger formas não convencionais de transporte, as pessoas não encontram apoio e nem predisposição dos poderes públicos para realizar as transformações necessárias nos sistemas viários no sentido de integrar outras opções de modais como a bicicleta ao tráfego. Segundo o autor ainda se compreende uma pessoa que se transporte em bicicleta como um futuro automobilista e isso nos mostra que:

As bicicletas continuam sendo consideradas como “veículos-intrusos” na desorganizada organização da fluidez do trânsito urbano. Para segurança dos ciclistas, dizem alguns, o melhor seria proibi-los nas

ruas. Que fiquem confinados em parques e praças. Afinal, a bicicleta seria um veículo de lazer e não de trabalho (PAIVA, 2003, p.68).

Em contrapartida, compreendemos que do mesmo modo que a bicicleta deixa as pessoas vulneráveis quando imersa em um trânsito no qual os veículos motorizados possuem hegemonia, ela também permite que as pessoas sejam afetadas por aspectos positivos como o relacionamento amistoso, cooperativo e solidário.

Conforme Ferreira (2014, s/p): “[...] a bicicleta realiza um papel marcante de forçar o relacionamento com as pessoas do local, sendo assim, o viajante tem a oportunidade de conhecer mais sobre o país e as pessoas que são muito mais que os lugares, pois tem verdadeiros universos dentro de si”.

Aqui entra em cena a *empatia*, categoria que nos revelou principalmente a abertura das populações locais a bicicleta, na receptividade, hospitalidade e acolhida, bem como, nas atitudes solidárias e cooperativas entre as pessoas do grupo PEDAL durante a cicloturismo.

Neste ponto cabe salientar que a empatia acontece quando há um encontro e permite o desencadeamento de atitudes cooperativas e solidárias, mas, não as garantem, pois tais atitudes exigem proatividade. Conforme afirma De Waal (2010, p.115): “[...] a empatia necessita de um rosto”. Assim, para a ocorrência do encontro, ou seja, para que o outro se apresente empaticamente a nossa percepção, é necessário identificar-se com ele. Apesar da espontaneidade do ato empático, ele não emergirá sem identificação com o outro e, na ausência de identificação, pode gerar inclusive o efeito inverso que possibilita agir de maneira desrespeitosa e violenta.

Entendemos que a dinâmica do transportar-se em bicicleta facilita o estabelecimento desse encontro, a temporalidade permite perceber a presença do rosto

do outro, suas dificuldades e sentimentos, se necessita de água, de companhia para se sentir mais seguro, de ajuda para consertar a bicicleta ou para encontrar o caminho correto, são alguns exemplos.

Talvez por isso a relação com os condutores de veículos automotores seja onde menos se estabelece a empatia, eles passam rápido pelas bicicletas, quiçá não tenham tempo suficiente para perceber o rosto e reconhecer a humanidade do ciclista. Talvez sejam necessários mais ciclistas nas ruas para que ocorram mais e mais encontros empáticos entre eles e os automobilistas.

Acreditamos ser importante abordarmos tal assunto, pois frente às diversas notícias de jornais que informam a morte de ciclistas durante o roubo de suas bicicletas, em atropelamentos nas ruas e mesmo em ciclovias, fatos que ocorrem principalmente nos grandes centros urbanos, podem parecer demasiadamente “românticas” as experiências relatadas nesse estudo, inclusive pela pouca presença de divergências relacionadas à categoria empatia.

Ainda assim, apesar das poucas divergências, o grupo PEDAL reconhece os riscos e perigos que estão sujeitos qualquer indivíduo que se desloca em determinado espaço, seja caminhando, de bicicleta ou parado com o carro em um semáforo vermelho como os ataques com faca que ocorreram no Rio de Janeiro que feriram não apenas ciclistas⁹. O que se reflete na forma de organização e ações do grupo durante a cicloturismo, como permanecerem juntos, com atenção especial às mulheres. A opção do grupo em percorrer uma região composta em grande parte por cidades pequenas e vias de terra em espaços prioritariamente rurais possivelmente contribuiu para a

⁹ BRASIL POST (2015).

segurança, já que, os maiores índices de violência como roubos, furtos e agressões são registrados nos grandes centros urbanos, independente do meio de transporte.

Por outro lado, a experiência investigada revela que as poucas situações de desrespeito, que puseram em risco o grupo de cicloturistas e que os impeliram adotar medidas preventivas, como andar em fila pelo bordo da rodovia e atentos ao tráfego de veículos, se restringiram aos momentos de circulação por rodovias.

Corroborando com o que, atualmente, pode ser visto em outros espaços, em que os veículos motorizados possuem primazia na circulação, gerando conseqüentemente, situações de violência contra o ciclista, direcionada e diretamente relacionada com a opção de transporte, tais como os atropelamentos¹⁰, os carros parados ou circulando nas ciclofaixas, ou ainda, as chamadas “finas educativas” empreendidas por alguns automobilistas com o fim de amedrontar o ciclista como um aviso que não deve sair à rua. Somam-se a esse contexto hostil, as represálias que têm ocorrido na cidade de São Paulo, por exemplo, em que ciclistas são agredidos por condutores que avançam propositalmente com seus automóveis contra a bicicleta, sob a acusação de pertencer ao partido político que está implementando as ciclovias na cidade¹¹.

Apesar de todas as contradições e tensões as observadas, a investigação junto ao grupo PEDAL desponta a opção pela bicicleta como possibilidade corajosa e, nesse sentido, concordamos com Augé (2009) ao afirmar que quando nos entregamos ao uso da bicicleta, o atual mundo da cultura do automóvel e do consumismo, “[...] nos oferece resistência e nos obriga a um esforço de vontade, porém, ao mesmo tempo nos abre

¹⁰ FALZONI; MEIRELES (2015).

¹¹ CRUZ (2015).

como um espaço de liberdade íntima e de iniciativa pessoal, um espaço poético, no sentido pleno e primeiro do termo: como *poiesis* ou criação”¹².

Assim, diante das categorias apresentadas, particularmente, a partir do contexto de cicloturismo estudado, consideramos o uso da bicicleta como possibilidade de fruição crítico-criativa do lazer e de experiências significativo-transformadoras de educação ambiental.

REFERÊNCIAS

- AUGÉ, Marc. **Elogio de la bicicleta**. Barcelona: Gedisa, 2009. 107p.
- BICUDO, Maria A. V.; ESPÓSITO, Vitória H. C. (Org.) **Pesquisa qualitativa em educação**. 2. ed. São Paulo: UNIMEP, 1997. 231p.
- BOGDAN, Roberto; BIKLEN, Sari. **Investigação qualitativa em educação: uma introdução à teoria e aos métodos**. Porto: Porto Editora, 1994. 336p.
- BRANDÃO, Carlos R. **A educação como cultura**. Campinas: Mercado de Letras, 2002. 255p.
- BRASIL POST. **Ciclistas dizem que morte de médico na Lagoa Rodrigo de Freitas, no Rio, é tragédia anunciada**. Disponível em: <http://www.brasilpost.com.br/2015/05/20/ciclista-morte-rio_n_7347090.html> Acesso em: 20 out. 2015.
- CRUZ, Willian. Partidarizar as ciclovias em São Paulo incentiva agressões a ciclistas. **Vá de bike**. 2015. Disponível em: <http://vadebike.org/2015/03/ciclovias-ciclofaixas-vermelhas-partido-pt-haddad-prejudica-sao-paulo/> . Acesso em: 18 mar. 2015.
- DE WAAL, Frans. **A era da empatia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010. 392p.
- DUARTE, Júlio C. D. **Cicloturistas e suas percepções ambientais: um estudo na Estrada Real**. 2008. 141f. Dissertação (Mestrado) Programa de Mestrado em Turismo e Meio Ambiente, Centro Universitário UNA, Belo Horizonte, 2008.
- FALZONI, Renata; MEIRELES, Felipe. **Dois anos depois de perder o braço, ciclista atropelado estreia ciclovia da Paulista**. (Videoreportagem). 2015, 2,28min. Disponível em: <http://www.bikeelegal.com/noticia/3026/dois-anos-depois-de-perder-o-braco_-ciclista-atropelado-estreia-ciclovia-da-paulista> . Acesso em: 15 jul. 2015.

¹² Tradução livre dos autores e autora.

FERREIRA, Antônio O. **Conceito de cicloturismo**. Disponível em: <<http://www.olinto.com.br/index.php/dicas-cicloturismo/conceito-cicloturismo/>>. Acesso em: 31 nov. 2014.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia do oprimido**. 43. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2005a. 216p.

_____. **Pedagogia da esperança: um reencontro com a pedagogia do oprimido**. 12. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2005b. 245p.

GONÇALVES JUNIOR, Luiz. Lazer e trabalho: a perspectiva dos líderes das centrais sindicais do Brasil e de Portugal em tempos de globalização. In: _____. (Org.). **Interfaces do lazer: educação, trabalho e urbanização**. São Paulo: Casa do Novo Autor, 2008. p.54-108.

GONÇALVES JUNIOR, Luiz. Projeto de educação ambiental e lazer consciente (PEDAL-Consciente). In: **Edital de atividades de extensão**. São Carlos: ProEx/UFSCar, 2014.

GONÇALVES JUNIOR, Luiz; SANTOS, Matheus O. Brincando no jardim: processos educativos de uma prática social de lazer. In: EDUCERE - CONGRESSO NACIONAL DE EDUCAÇÃO - PUCPR - PRAXIS, 6, 2006, Curitiba. **Anais...** Curitiba: PUCPR, 2006. p.1902-1915.

GRANIER, Caroline. Abaixo o carro... viva a bicicleta! In: LUDD, Ned. (Org.). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. 2 ed. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005. p.119-121.

GUIMARÃES, Mauro. Educação ambiental crítica. In: BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Diretoria de Educação Ambiental. **Identidades da educação ambiental brasileira**. Brasília: MMA, 2004. p.25-34.

HURTADO-HERRERA, Deibar R. Algunas consideraciones ante la emergencia de programas de formación avanzada en motricidad humana. **Revista Consentido**, Popayán, v.1, n.1, p.63-72, 2005.

MARTINS, Joel; BICUDO, Maria A.V. **A pesquisa qualitativa em psicologia: fundamentos e recursos básicos**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2005. 110p.

MERLEAU-PONTY, Maurice. **Fenomenologia da percepção**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999. 662p.

_____. **A natureza**. São Paulo: Martins Fontes, 2000. 448p.

OLIVEIRA, Maria W. de; *et al.* Processos educativos em práticas sociais: reflexões teóricas e metodológicas sobre pesquisas em espaços sociais. In: OLIVEIRA, Maria W. de; SOUSA, Fabiana R. (Org.). **Processos educativos em práticas sociais: pesquisas em educação**. São Carlos: EdUFSCar, 2014. p.29-46.

PAIVA, Reginaldo A. Bicicleta, veículo urbano? **Engenharia Transporte**, n.557, p.64-70, 2003.

RODRIGUES, Cae; GONÇALVES JUNIOR, Luiz. Ecomotricidade: sinergia entre educação ambiental, motricidade humana e pedagogia dialógica. **Motriz**, v.15, n.4, p.987-995, out./dez. 2009. Disponível em: http://cecemca.rc.unesp.br/ojs/index.php/motriz/article/viewFile/32_52/2759 . Acesso em: 14 jun. 2010.

ROLDAN, Thierry R. R. **Cicloturismo**: planejamento e treinamento. 2000. 43f. Monografia (Graduação em Educação Física) - Faculdade de Educação Física, UNICAMP, Campinas, 2000.

SÁ, Lais M. Pertencimento. In: BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Diretoria de Educação Ambiental. **Encontros e caminhos**: formação de educadoras(es) ambientais e coletivos educadores. Brasília: MMA, 2005. p.247-256.

SÉRGIO, Manuel. A racionalidade epistémica na educação física do século XX. In: _____; *et al.* **O sentido e a ação**. Lisboa: Instituto Piaget, 1999, p. 11-30.

_____; TORO-ARÉVALO, Sergio. La motricidade humana, un corte epistemológico de la educación física. **Revista Consentido**, Popayán, v.1, n.1, p.101-109, 2005.

TORO-ARÉVALO, Sergio. Neurociencias y aprendizaje... texto en construcción. **Estudios Pedagógicos**, v.36, n.2, p.313-331, 2010. Disponível em: <http://www.scielo.cl/pdf/estped/v36n2/art18.pdf> . Acesso em: 08 out. 2014.

_____. Desarrollo humano y motricidad: una aproximación desde la empatia. **Revista Consentido**, Popayán, v.1, n.1, p.127-137, 2005.

Endereço dos Autores:

Luiz Gonçalves Junior
Departamento de Educação Física e Motricidade Humana
Universidade Federal de São Carlos
Via Washington Luiz, Km. 235, Caixa Postal: 676
Monjolinho
São Carlos – SP – 13.565-905
Endereço Eletrônico: luiz@ufscar.br