

RESSIGNIFICAÇÃO DO ESPAÇO URBANO: a bicicleta como meio de transporte e lazer

Irene Benevides Dutra Murta¹
Évry, Essone, França

RESUMO: O planejamento urbano historicamente privilegiou o uso do automóvel nas grandes cidades, o que acarretou em sérios problemas de mobilidade urbana. Considerando o crescente número de ciclistas urbanos em Belo Horizonte, este artigo investigou junto aos mesmos quais são as principais motivações ao uso da bicicleta, como os usuários percebem as políticas públicas de transporte e se as mesmas incentivaram a adoção da bicicleta como opção ao automóvel. Uma pesquisa empírica foi realizada por meio de entrevistas com treze ciclistas. Embora tenham sido implantadas ciclovias na cidade nos últimos anos, estas não trouxeram efetivas mudanças para os entrevistados. Foram apontadas a falta de conexão entre as ciclovias, de campanhas educativas e sinalização de trânsito, bem como de outras medidas de compartilhamento das ruas. Os ciclistas ressignificam o espaço urbano através dos seus deslocamentos, tornando esses momentos uma possibilidade de vivências lúdicas e de interações sociais. Optar pela bicicleta como meio de transporte na cidade representa assim, uma forma de resistência à ideologia social do automóvel.

Palavras-chave: Bicicleta. Transporte. Espaço Urbano.

RE-SIGNIFICATION OF URBAN SPACE: the bicycle as a means of transportation and leisure

ABSTRACT: The historical urban development favoring the use of the car in the big cities has created important problems in urban mobility. Considering the growing number of urban cyclists in Belo Horizonte, this article looked for the main reasons for the citizen to ride the bike, how they perceive the public transportation policies and if they incentive bicycle use as an alternative to the car. An interview based research of thirteen cyclists of Belo Horizonte was conducted and even though bicycle lanes were build in the city in the past years they did not bring effective changes according to the people interviewed. Were pointed out the lack of connection between bicycle

¹ Mestre em Estudos Interdisciplinares do Lazer pela UFMG (2015), possui bacharelado em Educação Física pela Universidade Federal de Minas Gerais (2012). Líder do Grupo de Estudos da Bicicleta (GEBIKE). Pesquisadora do grupo de estudos OTIUM: Lazer, Brasil e América Latina/UFMG e LUCE - Ludicidade, Cultura e Educação/ UFMG. Email: irene.benevides@yahoo.com.br

lanes, educational campaigns, traffic signs as well as cycling infrastructure and other measures to promote street sharing. Cyclists redefine the urban space through their movement, moment of leisure and social interactions. Choosing the bicycle as mean of transportation through the city is seen as a form of resistance to the social ideology of the auto-mobile.

Keywords: Bicycle. Transportation. Urban Space.

RESIGNIFICACIÓN DEL ESPACIO URBANO: la bicicleta como medio de transporte y ocio

RESUMEN: La planificación urbana históricamente privilegió el uso del automóvil en las grandes ciudades, lo que acarreó serios problemas de movilidad urbana. Considerando el creciente número de ciclistas urbanos en Belo Horizonte, en este artículo se buscó investigar junto a los mismos, cuáles son las principales motivaciones para usar la bicicleta, cómo los usuarios evalúan las políticas públicas de transporte y si estas han incentivado la adopción de la bicicleta como alternativa al automóvil. Se realizó una investigación empírica con trece ciclistas. Aunque se han implantado ciclovías en la ciudad en los últimos años, estas no han traído cambios efectivos para los entrevistados. Se señalaron la falta de conexión entre las ciclovías, la falta de campañas educativas y de señalización de tránsito, así como otras medidas para compartir las calles. Los ciclistas resignifican el espacio urbano a través de sus desplazamientos, haciendo de estos momentos posibilidades de vivencias lúdicas y de interacciones sociales. Optar por la bicicleta como medio de transporte en la ciudad representa, así, una forma de resistencia a la ideología social del automóvil.

Palabras-clave: Bicicleta. Transporte. Espacio Urbano.

Introdução

O planejamento urbano, com um discurso racional, historicamente privilegiou um meio de transporte individual: o automóvel - objeto técnico fundamental no projeto de transformação do urbano.

O uso massivo do carro fez com que o planejamento urbano se adaptasse às suas necessidades, criando distâncias cada vez maiores e para percorrer essas distâncias, as pessoas acabam se tornando dependentes dos automóveis (LIBERATO, 2004). Assim, a prioridade do automóvel particular cria cidades em escalas não compatíveis com os

deslocamentos de pedestres e ciclistas. As ruas e estradas tornam-se cada vez mais movimentadas por automóveis e, por isso, perigosas.

O crescimento da frota automobilística nos centros urbanos contribuiu também para o aumento da poluição atmosférica e sonora, para o surgimento de doenças respiratórias, para o agravamento nos níveis de estresse, da violência, de acidentes, de mortes da população e ainda para o aumento do tempo gasto no trânsito.

Semelhante a muitas cidades no mundo, a modernização de Belo Horizonte foi acompanhada pela ampliação das redes de tráfego automobilístico: alargamento de ruas, avenidas e rodovias, o que contribuiu significativamente para o aumento da sua frota de automóveis. Dados do IBGE mostram que o número de automóveis em Belo Horizonte cresceu de 491.332 em 1999, para 1.223.305 em 2016.

Em Belo Horizonte, verifica-se ainda a irracionalidade no transporte coletivo por ônibus, acúmulo de déficits operacionais e queda na qualidade. O transporte por metrô, por sua vez, beneficia uma pequena parcela da população: a única linha existente “corre paralela a outras linhas de tráfego por ônibus e parte de seu trajeto se dá em áreas de baixa densidade populacional e não atravessa o centro, apenas o tangencia” (ANDRADE; SOUZA, 2009, p.63).

Para além da baixa qualidade do transporte público, o crescente número de veículos privados contribui para congestionar ainda mais o trânsito, aumentando o tempo de deslocamento na cidade (ANDRADE; SOUZA, 2009).

Para inverter essa lógica, seria necessária uma revolução ideológica ou cultural, como aponta Gorz (2005), já que o uso dos automóveis é parte de uma política econômica e movido por investimentos multinacionais.

Nesse contexto, a bicicleta é considerada como uma alternativa viável de transporte, mas que, apesar de iniciativas ainda em fase de implementação, carece de espaço (ciclovias) e respeito da sociedade - o limite de 1,5m de distância que demais veículos devem manter da bicicleta não é obedecido por grande parte dos condutores, e os ciclistas também não dispõem de infraestrutura adequada das vias existentes, bem como de locais onde possam guardar a bicicleta de forma segura.

Incentivar o uso da bicicleta é parte das metas da Organização Mundial da Saúde (XAVIER, 2007). Entre os benefícios que a prática do ciclismo pode gerar em termos de saúde, destacam-se a redução dos níveis de estresse, a melhora do condicionamento físico, além de poder propiciar novos laços sociais. Todavia, essa política de incentivo à prática do ciclismo, como parte de uma política que busca reduzir o sedentarismo na população brasileira, parece limitar a prática pelo seu aspecto esportivo. Além disso, as medidas frequentemente adotadas

pelas prefeituras para incentivar o ciclismo são a implementação das chamadas “ciclofaixas de lazer” - geralmente nas manhãs de domingo, ruas são fechadas ao tráfego automotor e os ciclistas podem circular com mais segurança. Em vista disso, é importante problematizar o lazer nessa questão. Um pergunta instigante: porque as ciclofaixas de lazer se restringem aos domingos? Seria somente aos domingos que experiências de lazer são vivenciadas? Essas e outras reflexões serão retomadas na discussão deste trabalho.

Como apontou Schetino (2006), o andar de bicicleta é uma atividade de lazer, pois nessa prática estão presentes características como a presença da ludicidade e a busca pelo desenvolvimento pessoal e cultural. Mas um cuidado deve ser considerado, pois não significa negligenciar o uso do veículo como meio de transporte, mas considerar que mesmo como meio de transporte o seu uso pode estar relacionado ao lazer. Para esclarecer essa posição, é preciso apontar que o lazer não é separado do trabalho, ou do próprio deslocamento a ele. O tempo de lazer não é fragmentado dos outros tempos sociais, mas estabelece relações dialógicas. Nesse sentido, o lazer pode ser compreendido como uma necessidade humana e dimensão da cultura, caracterizada pela vivência lúdica de manifestações culturais, no tempo/espaço social (GOMES; ELIZALDE, 2012).

Embora tenha aumentado o número de usuários da bicicleta em Belo Horizonte, como apontam as contagens realizadas em 2010 e 2016, respectivamente pelo grupo Mountain Bike BH e a associação BH em Ciclo, com um crescimento de 480% no número de ciclistas em seis anos na capital², os entraves são consideráveis: a malha cicloviária é reduzida e desconectada, falta sinalização nas ciclovias existentes, bem como segurança – pois verifica-se a falta de educação da população que utiliza as ciclovias para estacionamento de automóveis ou ainda a circulação que delas fazem os usuários de motos e carros. Os ciclistas evidenciam assim, outras formas de ocupação do espaço urbano e apropriação dos meios de transporte: são minorias que ainda resistem à hegemonia do automóvel.

Em vista do acima exposto, esta pesquisa buscou investigar junto aos ciclistas da capital, quais são as suas principais motivações ao uso da bicicleta como meio de transporte na cidade, como eles percebem as mudanças na estrutura cicloviária, e se houve alterações significativas, nos últimos anos, que favoreceram o uso da bicicleta como meio de transporte. No tópico seguinte, os métodos utilizados neste trabalho serão apresentados.

Metodologia

² Fonte: <http://www.mobilize.org.br/noticias/9547/numero-de-ciclistas-em-bh-aumenta-480-em-seis-anos-segundo-grupos.html>.

A metodologia de investigação deste trabalho é de abordagem qualitativa. Uma pesquisa empírica foi realizada por considerar que ela permitiria maior enriquecimento da discussão, bem como extrapolação da natureza teórica que esse tipo de problematização costuma suscitar. Assim, colaboraram com este trabalho treze ciclistas, entre homens e mulheres, que usam a bicicleta como meio de transporte na cidade. A quantidade de participantes nesta pesquisa não foi estabelecida previamente. Esse número foi alcançado através do método de amostragem por saturação, que é definido por Fontanella, Ricas e Turato (2008, p. 17) como a “suspensão de inclusão de novos participantes, quando os dados obtidos passam a apresentar, na avaliação do pesquisador, uma certa redundância ou repetição, não sendo considerado relevante persistir na coleta de dados”.

A aproximação do pesquisador com os entrevistados se deu num primeiro momento, a partir de encontros aleatórios pelas ruas da capital. A partir desse primeiro momento, os ciclistas favoráveis à pesquisa formalizaram sua participação através do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, e outros encontros se seguiram para a realização das entrevistas, de acordo com a disponibilidade de cada ciclista, e do próprio pesquisador. O método conhecido como “bola de neve” também foi empregado, pois dessa forma, os ciclistas entrevistados poderiam indicar outros ciclistas que poderiam contribuir com o trabalho.

As entrevistas foram guiadas por um roteiro semiestruturado, justificando-se ao que May (2004) aponta como um tipo de entrevista menos padronizada, o que pode incrementar os relatos dos entrevistados, pois, mesmo que se siga um direcionamento inicial, é ainda possível que o entrevistado responda nos seus próprios termos, o que contribui para gerar compreensões ricas das biografias, experiências, opiniões, valores, aspirações, atitudes e sentimentos das pessoas.

A elaboração prévia de um roteiro de entrevista, permitiu apontamentos direcionados, no sentido de esclarecer as indagações e hipóteses prévias, bem como uma maior abertura para que o entrevistado possa ter certa liberdade no uso dos termos, em comparação à entrevista estruturada, onde o roteiro é determinado e não há espaço para variações.

Quanto ao roteiro, dez perguntas foram colocadas. São elas: 1) Qual a sua idade? 2) Qual a sua cidade de origem? 3) Você mora em Belo Horizonte? 4) Qual é a sua ocupação? 5) O que te motiva a usar a bicicleta como meio de transporte? 6) Qual percurso você geralmente faz de bicicleta e para quais finalidades? 7) O que você pensa sobre as políticas públicas em Belo Horizonte no que tange ao uso da bicicleta como meio de transporte? 8) O que você pensa sobre as ciclovias que foram/estão sendo implantadas na cidade? 9) Você percebeu alguma melhora/facilitação nos últimos anos, nos trajetos que você percorre de bicicleta? 10) Sinta-se à

vontade para contribuir com esta pesquisa caso queira fazer algum comentário relacionado ao uso da bicicleta na cidade.

Para análise das entrevistas, foi utilizado o método de análise de conteúdo, pois é um método que representa um conjunto de instrumentos metodológicos que se aplicam a discursos diversificados como apontado por Bardin (2011). Minayo (2003, p.74) enfatiza que “a análise de conteúdo visa verificar hipóteses e ou descobrir o que está por trás de cada conteúdo manifesto”. Como forma de verificação de hipóteses e análise dos discursos, as falas dos entrevistados foram categorizadas de acordo com os assuntos considerados mais relevantes. A análise dos resultados possibilitou a identificação de cinco categorias de interesse para a presente discussão, são elas: o perfil do ciclista, a motivação ao uso da bicicleta como meio de transporte, a ótica do ciclista sobre as políticas públicas de promoção ao uso da bicicleta, uma breve avaliação das ciclovias construídas na capital e por fim, suas percepções de melhora ou facilitação para o uso da bicicleta como meio de transporte na cidade nos últimos anos.

Para discussão dos resultados, foram destacados fragmentos de depoimentos transcritos relacionados com as unidades de análise caracterizadas, de interesse para o investigador, a partir da problemática de investigação proposta. Os entrevistados foram identificados por letras, a fim de proteger suas identidades.

Urbanismo como racionalidade segregadora

Henry Lefebvre, na sua obra “A revolução urbana”, analisa a problemática urbana que não pode ser entendida, quiçá conhecida, enquanto for considerada como subproduto da industrialização: o máximo que resultou dessa redução do urbano foi o urbanismo, isto é, a tentativa de submeter a realidade urbana à racionalidade industrial, às exigências do mundo supostamente lógico, sem contradições nem conflitos, da mercadoria. “O urbanismo aparece, assim, como o veículo de uma racionalidade limitada e tendenciosa, da qual o espaço, ilusoriamente neutro e não-político, constitui o objeto (objetivo)” (1999, p.148). Para o autor, o urbanismo, objetivo na aparência, por ser encomendado pelo Estado, é urbanismo de classe e encerra uma estratégia de classe, uma lógica particular.

Para denominar a sociedade pós-industrial, ou seja, aquela que nasce da industrialização e a sucede, Lefebvre propõe o conceito de sociedade urbana, designando mais que o fato consumado, a tendência, a orientação, a virtualidade. O espaço urbano torna-se o lugar do encontro das coisas e das pessoas, lugar da troca.

A revolução urbana designa assim, o conjunto de transformações que a sociedade contemporânea atravessa para passar do período em que predominam as questões de crescimento e de industrialização, ao período no qual a problemática urbana³ prevalecerá decisivamente. Passará para o primeiro plano a busca das soluções e das modalidades próprias à sociedade urbana.

O que é o urbano, então? Lefebvre prefere o termo “urbano” a “cidade” justificando que esta última

(...) parece designar um *objeto* definido e definitivo, objeto dado para a ciência e objetivo imediato para a ação, enquanto a abordagem teórica reclama inicialmente uma crítica desse “objeto” e exige a noção mais complexa de um objeto virtual ou possível. Noutros termos, nessa perspectiva, não há uma *ciência da cidade* (sociologia urbana, economia urbana, etc.) mas um *conhecimento* em formação do *processo global*, assim como de seu fim (objetivo e sentido). O urbano (abreviação de “sociedade urbana”) define-se portanto não como realidade acabada, situada, em relação à realidade atual, de maneira recuada no tempo, mas, ao contrário, como horizonte, como virtualidade iluminadora. (LEFEBVRE, 1999, p.25-26. Grifos do autor).

De acordo com essa passagem e através de outras explicações presentes na obra, fica claro que o termo urbano substituiria o termo cidade, por aquele ampliar a ideia de objeto, colocando no panorama uma ideia de possibilidade, virtualidade. Em obra anterior (1969, p. 49-50), Lefebvre já havia explicado: a cidade é uma realidade presente, imediata, dado prático sensível, arquitetônico. O urbano por outro lado, representa uma realidade social composta por relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento, portanto remete à virtualidade, possibilidade. Mas esse termo, “urbano”, como coloca o filósofo, também não pode dispensar uma base prático sensível, uma morfologia: “o urbano não é uma alma, um espírito, uma entidade filosófica” (LEFEBVRE, 1969, p.50). E ainda, o autor reconhece que “a cidade tem uma existência histórica que não se pode desconsiderar. Ainda há e por muito tempo haverá cidades pequenas e médias” (LEFEBVRE, 1999, p.59).

Para o autor, o urbano não é concebido simplesmente como espaço vazio repleto de objetos. É um campo de tensões altamente complexo. É uma virtualidade, um possível impossível:

A cidade, o urbano, também é o mistério, o oculto. Atrás da aparência, e sob a transparência, empreendimentos são tomados, potências ocultas atuam, sem contar os poderes ostensivos, como a riqueza e a polícia. Até nova ordem, ao urbano nunca

³ A problemática urbana é uma questão mundial. Para Lefebvre, os mesmos problemas encontram-se no socialismo e no capitalismo, assim como a mesma ausência de resposta. A sociedade urbana só pode ser definida como planetária. Virtualmente, ela cobre o planeta re-criando a natureza, anulada pela exploração industrial de todos os recursos naturais (materiais e “humanos”), pela destruição de todas as particularidades ditas naturais. (1999, p.150)

falta um lado repressivo, que provém do que nele se esconde, assim como da vontade de manter os dramas velados, as violências latentes, a morte e a cotidianidade. Esse lado repressivo incorpora-se nas concepções do espaço. Ele nutre a transgressão. (LEFEBVRE, 1999, p.111)

Quanto às questões do espaço, o autor entende que as ideologias sobre ele atribuídas buscam limitar os espaços diferenciais a fim de torná-lo homogêneo, levando-se dessa forma também, à passividade. Uma enorme pressão se exerce sobre as consciências para mantê-las em quadros limitados. Carlos (2004) ajuda a esclarecer a ideia colocada em Lefebvre (1999) de forma mais próxima da realidade brasileira:

Nas estratégias dos “planos” o uso é pensado na perspectiva de uma simplificação das necessidades e, desse modo aparece separadamente, na cidade, a partir do estabelecimento de funções bem delimitadas, como aquela da moradia, do trabalho e do lazer. A partir daí se busca uma solução técnica aos problemas que emergem de cada uma dessas funções separadamente. Como decorrência inevitável, o ato de morar se reduz à função residencial. Trata-se da própria cidade reduzida a seu nível do funcional, porque a morfologia urbana é cada vez mais produto de estratégias políticas que impõem uma ordem repressiva em que as diferenças são, constantemente, esmagadas em nome do progresso e dos interesses imobiliários; com esse objetivo, deslocam-se favelas, expulsam-se moradores de antigos bairros. (CARLOS, 2004, p.12)

Compreende-se que a política do espaço busca concebê-lo como um meio homogêneo e vazio, numa logística de uma racionalidade limitada que “motiva uma estratégia que destrói, reduzindo-os, os espaços diferenciais do urbano e do “habitar”. (LEFEBVRE , 1999, p.51)

Antes de prosseguir nessa análise, faz jus dialogar nesse momento com as concepções de espaço aqui tratadas. Lefebvre resume a concepção do espaço da seguinte forma: “O espaço revela sua natureza, aquilo que sempre foi: a) um espaço político, lugar e objeto de estratégias; b) uma projeção do tempo, reagindo sobre ele e permitindo dominá-lo, e, por conseguinte, atualmente, explorá-lo até a morte. O que anuncia a libertação do tempo-espaço” (1999, p.48).

O espaço tornou-se instrumental. Ele é o lugar e o meio onde se desenvolvem estratégias, onde elas se enfrentam. O espaço não é neutro geográfica ou geometricamente, ele tem sido instrumentalizado para fins variados, seja organizando fluxos e subordinando-os a regras institucionais, seja controlando e regendo tecnocraticamente a sociedade, repartindo as pessoas nos lugares prescritos (LEFEBVRE, 2008).

Lefebvre (2008) ainda assinala que ao espaço está implícito o tempo: não se compra apenas um espaço permeado por signos de prestígio e hierarquia social, mas adquire-se também uma distância, que vincula a habitação aos lugares (centro de comércio, de cultura, de trabalho). Nesse processo, uma racionalidade segregadora acaba expulsando os considerados incômodos ou mesmo ameaçadores para as periferias desurbanizadas, o que ao contrário de ser

um processo neutro, é a efetiva segregação sócio espacial no urbano, onde as pessoas (sobretudo trabalhadores), são dispersadas, distanciadas dos centros, provocando uma deterioração da vida social.

Para Lefebvre (1999), as grandes cidades consagram a desigualdade. Devido ao elevado número de habitantes, sempre se estabelecerá uma sociedade de massas, o que implica a coação e portanto a violência e repressão permanentes. A segregação é generalizada por classe, bairro, profissão, idade, etnia, sexo. O espaço torna-se raro e aqui está uma das segregações da qual o presente trabalho mais evoca: o espaço torna-se bem valioso, luxo e privilégio mantidos e conservados por uma prática, central, e estratégias de Estado.

O uso do carro nas grandes cidades hoje, é tido como uma alternativa ao transporte público precário (JACOBS, 2009). Além disso, como as estratégias urbanas priorizam a ampliação de vias para a circulação do automóvel particular e pouco fazem para o transporte coletivo ou de ciclistas e pedestres (as calçadas, destinadas à circulação dos pedestres são de responsabilidade do proprietário do terreno e não das prefeituras. Além disso, pouca fiscalização existe para a garantia de sua ideal estrutura e qualidade), o carro é visto como fim e meio prioritário de circulação na cidade. Mas esta é uma solução individual para um problema coletivo que é o trânsito, a questão do transporte e ainda a problemática urbana acima abordada. Assim, como aponta Villaça (2011), isso provoca a segregação da sociedade entre aqueles que possuem carro e dispõem do direito de circular na cidade e aqueles que não possuem e ficam sujeitos e limitados à sua condição econômica. Com isso, a superioridade social relativa dos usuários de automóveis é evidenciada.

Nesse sentido, como aponta Patrão (2011), as ruas, que simbolizam o espaço da diversidade, da democracia, são radicalmente esvaziadas da presença das pessoas, comprometendo assim, as múltiplas dimensões da sociabilidade humana. Dessa forma, as pessoas passam a circular sobretudo, enquanto mercadorias, da casa para o trabalho e deste para aquele. Também nesse sentido, Carlos (2004) corrobora com Patrão ao apontar que atualmente, os lugares recorrentemente redefinidos pelas estratégias imobiliárias, marcam a passagem do processo de “consumo no espaço ao consumo do espaço”, revelando a tendência à eliminação do encontro, submetido cada vez mais à mercadoria (CARLOS, 2004, p.11).

Na atual sociedade de consumo (BAUDRILLARD, 1995), em que o tempo é quantificado para operacionalizar a vida, a velocidade permitida pelo automóvel é a máxima do ideal de modernidade e eficiência tão buscados pelos cidadãos, pois o carro se torna símbolo de poder.

E a rua, a animação da cidade, considerada como o “palco” para os acontecimentos urbanos, converte-se “numa redução indispensável à passagem solitária, cindindo-se em lugar

de passagem de pedestres (encurralados) e de automóveis (privilegiados)”:

A rua converteu-se em rede organizada pelo/para o consumo. A velocidade da circulação de pedestres, ainda tolerada, é aí determinada e demarcada pela possibilidade de perceber as vitrinas, de comprar os objetos expostos. O tempo torna-se o “tempo mercadoria” (tempo de compra e venda tempo comprado e vendido). A rua regula o tempo além do tempo de trabalho; ela o submete ao mesmo sistema, o do rendimento e do lucro. Ela não é mais que a transição obrigatória entre o trabalho forçado, os lazeres programados e a habitação como lugar de consumo. (LEFEBVRE, 1999, p.27)

Como Lefebvre alertou, o espaço urbano não é neutro e isso é evidenciado através das estratégias segregadoras já mencionadas. E ainda, a forte pressão da indústria automobilística, isto é, do lobby do automóvel, fazem da sua circulação um objetivo prioritário. No entanto, como já declarou Lefebvre (1999), aproxima-se o momento em que será preciso limitar os direitos e os poderes do automóvel, a fim de recuperar a vida social e urbana. Mas isso não acontecerá sem dificuldades ou destruições. É nesse sentido que o uso da bicicleta parece revelar uma forma de resistência à hegemonia do automóvel. Resistindo a essa imposição cultural que é o uso massivo do carro, os ciclistas reapropriam o espaço urbano, que se torna possibilidade de vivências lúdicas e interações sociais. A bicicleta aparece não como solução dada ou resposta concreta, mas como, a partir de uma tomada de consciência, e na contracultura do atual projeto urbanístico perseguido, os ciclistas urbanos pretendem recuperar o direito à cidade - não relativo a apenas circular por ela, mas à sua real apropriação e função do habitar, que não se limita ao suprimento da necessidade de habitação dos indivíduos, mas legitima a recusa das pessoas em se deixar afastar da vida e dinâmica urbanas – incluídos aí o acesso aos serviços, que garantem uma boa qualidade de vida, o acesso ao centro, às redes e circuitos de comunicação, de informação e de troca (LUCENA, 2013).

A bicicleta é considerada, pois, um “modelo nunca ultrapassado do deslocamento socialmente responsável, sem desperdício de recursos, não estressante e, como se não bastasse, divertido” (GUARNACCIA, 2001, p.75). A bicicleta é, ainda, um veículo igualitário e propiciador da intimidade. Para esse autor, a bicicleta é a síntese das utilizações possíveis da roda: jogo, transporte e oração (os povos pré-colombianos ignoravam a roda para os deslocamentos e só a utilizavam para os brinquedos. Os tibetanos, a concebiam exclusivamente para seus instrumentos de oração). Liberato (2004) entende que o uso da bicicleta “pode aparecer como parte de uma alternativa integral a um dado desenvolvimento, do qual sabemos os resultados ecológicos, e no fim do qual estará esperando é, na melhor das hipóteses, a depressão.” (p.12) À eficiência social da bicicleta, soma-se uma perspectiva mais radical: a

possibilidade ou aposta de uma outra significação do tempo e do trânsito (ou a supressão de ambos).

Feitos estes esclarecimentos, serão apresentados no seguinte tópico, os resultados da pesquisa empírica realizada junto aos ciclistas urbanos da cidade de Belo Horizonte seguidos das discussões florescidas a partir das entrevistas.

Resultados e discussão

Como mencionado, através da análise de conteúdo dos relatos coletados, foi possível a identificação de cinco categorias de interesse para a presente discussão, são elas: o perfil do ciclista, a motivação ao uso da bicicleta como meio de transporte, a ótica do ciclista sobre as políticas públicas de promoção ao uso da bicicleta, uma breve avaliação das ciclovias construídas na capital e por fim, suas percepções de melhora ou facilitação para o uso da bicicleta como meio de transporte na cidade nos últimos anos.

Na primeira categoria de análise, identificou-se diferentes perfis dos ciclistas entrevistados. Fizeram parte da investigação professores, estudantes de graduação, de ensino médio, engenheiro civil, lavador de carro, músico e programador. A idade variou de 17 a 49 anos. Foram encontrados ciclistas oriundos de Pompéu, Paraopeba, Rubim, Goiânia, Feira de Santana, São Paulo e Belo Horizonte. A pesquisa constatou que a bicicleta é utilizada por diferentes pessoas, de diferentes idades e com diferentes ocupações profissionais. Assim, salvo determinadas exceções, pode-se considerar que não há uma idade específica para o uso da bicicleta como meio de transporte assim como também seu uso não está restrito a um determinado perfil da população.

Em relação à segunda categoria de análise, foi unânime a consideração de que a motivação para o uso da bicicleta como meio de transporte se baseia, entre outros aspectos, na economia de tempo, resultado compatível com as investigações de Dias (2017), em sua avaliação sobre os fatores que levariam os usuários a utilizarem mais a bicicleta. A fala do entrevistado **G** esclarece bem essa colocação:

Com a bike vou para a faculdade, para o centro e até para viagens. Uso por ser divertido, mais ágil que automóveis, não gasta combustível, só arroz e feijão, mantém a mente e o corpo são. O tempo gasto com a locomoção é a maior vantagem. De carro pra faculdade gasto quarenta e cinco minutos, de bike gasto vinte. Além da liberação de endorfina, a sensação de liberdade, a economia.

A bicicleta é percebida como um veículo que poupa o tempo gasto no deslocamento,

sobretudo nos horários de pico de tráfego, quando o trânsito fica mais congestionado e lento. Foi apontado também por muitos entrevistados, a possibilidade de se praticar uma atividade física concomitantemente ao deslocamento até o trabalho/faculdade/escola, destinos mencionados pelos ciclistas entrevistados. Muitos entrevistados comentaram sobre a dificuldade para fazer atividades físicas no dia a dia, devido à rotina cansativa de estudos ou trabalho. Para eles, usar a bicicleta em seus deslocamentos é uma forma de se manter ativo. Sobre esse aspecto, Silva e Silva (2005) já apontaram que as administrações centrais de cada país poderiam economizar verbas significativas no setor da saúde caso as pessoas substituíssem o veículo automotor, no que concerne às viagens de curta distância, pelos modos de transportes não motorizados tais como a bicicleta ou a caminhada. Isto porque, como mencionou Papon (2012), citando os benefícios da prática do ciclismo encontrados por Bouvier (1992), a adoção da bicicleta como modo de deslocamento ativo contribui para o desenvolvimento da força e da resistência muscular, desenvolvimento dos músculos respiratórios - o que pode beneficiar as pessoas que sofrem de asma ou bronquite⁴, proteção contra doença coronariana, diminuição dos riscos de obesidade e osteoporose, controle do diabetes, tem ainda ação favorável sobre a depressão em decorrência do aumento da confiança em si mesmo e da autoestima e por fim, ajuda a diminuir o estresse e a ansiedade.

Os resultados apontaram também o prazer que está implícito na atividade de pedalar e a vantagem em não contribuir com a poluição atmosférica, evidenciando o aspecto lúdico do pedalar bem como a consciência ambiental de alguns ciclistas: “O que sempre me motivou, e continua a motivar a andar de bicicleta, é o prazer de pedalar. Nos últimos 10 anos, também me motiva a possibilidade de contribuir para uma mobilidade urbana mais sustentável” (**Entrevistado K**). A bicicleta é considerada uma opção ecologicamente sustentável para a cidade (LIBERATO, 2004; XAVIER, 2007; SILVEIRA, 2010), como evidenciado pela literatura e destacado por alguns ciclistas. Os benefícios da adoção da bicicleta como meio de transporte são não somente individuais, mas coletivos, pois ajudam a reduzir as emissões de monóxido de carbono na atmosfera, a poluição sonora, bem como o sentimento de insegurança geral dos usuários das vias públicas (SILVA; SILVA, 2005). Sobre a questão ecológica, Silveira (2010) aponta também que a bicicleta é o meio de transporte que apresenta o menor consumo de energia primária em mega joule por passageiro - km. E como a bicicleta não utiliza combustíveis fósseis, não gera gases de efeito estufa, causando menos impactos ambientais. Silveira conclui

⁴ Mesmo que ciclistas pedalem em cidades poluídas, os benefícios que a prática propicia não são negligenciáveis: isto porque uma pessoa no trânsito dentro do carro com ar condicionado ligado respira tanto ou mais partículas nocivas em suspensão no ar que um ciclista pedalando na rua. Para mais informações: <http://vadebike.org/2008/08/pedalar-no-transito-nao-faz-mal-para-a-saude/>

assim, que a bicicleta é o meio de transporte que possui maior eficiência energética.

O entrevistado “H”, entre outras colocações, menciona que normalmente passa por grandes avenidas nos seus deslocamentos, como as avenidas Antônio Carlos e Pedro II, mas “(...) às vezes passo por ruas do bairro quando tenho mais tempo ou quero pedalar mais tranquilo.” Passando pelas ruas dos bairros, “H” levaria mais tempo para chegar ao centro. Isso aponta para uma outra forma de vivenciar o deslocamento - menos regido pela velocidade, e mais aberto às experiências urbanas. Outra condição permitida por esse tipo de deslocamento é o fato de a bicicleta poder eventualmente, circular em locais inacessíveis a outros modais. Além disso, em situações de impasse, caso de congestionamento de tráfego ou pane, o ciclista pode desmontar e, na condição de pedestre, continuar a viagem pela calçada (GEIPOT, 2001).

Em seus comentários, muitos ciclistas compararam a bicicleta não somente ao carro, mas também ao ônibus. A vantagem da bicicleta em relação ao transporte coletivo é justificada pela rapidez no deslocamento e, com ainda mais destaque, pela questão financeira. Um comentário que destaca esses dois pontos pode ser observado na fala seguinte:

Regularmente faço deslocamento casa/trabalho/casa. São oito quilômetros por trecho, faço três vezes por semana. A Bicicleta proporciona alívio como atividade física, maior mobilidade no trânsito e também economia financeira em relação ao transporte público. Na ida, gasto o mesmo tempo que no transporte público, se contar também o tempo do banho (quarenta e cinco minutos). Na volta, gasto cerca de cinquenta por cento a menos [de tempo]. (Entrevistado B)

Nesse aspecto, pode ser apontado também a flexibilidade da bicicleta. Como coloca Silveira (2010), a bicicleta é acessível em quase todos os pontos da cidade. Afinal, ela não está presa a horários nem rotas preestabelecidas, como no caso do transporte coletivo por ônibus.

Como visto, são vários os motivos que levam uma pessoa a adotar a bicicleta como meio de transporte. Não se pode contudo negar as dificuldades que os ciclistas enfrentam: “Na verdade, não tenho conseguido utilizar muito a bicicleta pela dificuldade de pedalar até o local de trabalho e, por isso, utilizo mais a bicicleta para alguns compromissos ou reuniões quando localizados próximos, menos de cinco quilômetros, da minha casa” (Entrevistado K). O entrevistado menciona a dificuldade em pedalar até o local de trabalho, que provavelmente está mais distante de sua residência do que cinco quilômetros. É importante destacar que o clima da cidade, com temperaturas geralmente elevadas o ano inteiro, bem como as condições do terreno (Belo Horizonte é conhecida pelos seus morros), fazem com que as condições de prática sejam bem específicas. Sendo assim, a prática do ciclismo urbano necessita não somente de investimento em infraestrutura ciclovária, mas investimento também por parte de empresas, escolas e faculdades para providenciar condições favoráveis aos seus clientes, alunos ou

funcionários. O entrevistado “K” comenta nesse sentido, a necessidade de implantação de bicicletários e vestiários para que o usuário da bicicleta possa guardar o seu veículo em segurança, bem como tomar uma ducha antes de começar o expediente. Para “K”, entre outras ações, para além de políticas públicas, a sociedade civil tem também um importante papel no protagonismo do ciclismo urbano, ao criarem associações de ciclistas, como a BH em Ciclo, da qual faz parte.

Na terceira categoria de análise, onde é abordada a percepção dos ciclistas em relação às políticas públicas de transporte, no que concerne ao uso da bicicleta, poder-se-ia acreditar que a cidade melhorou nesse aspecto, já que algumas ciclovias e ciclofaixas foram implantadas, como apontado pelo entrevistado “F”. Todavia, essas ciclovias e ciclofaixas não atendem à população que necessita circular pela cidade essencialmente com a bicicleta, mas àquela favorecida economicamente e/ou geograficamente, considerando que a maior rede cicloviária se concentra na regional centro-sul da cidade, região privilegiada em termos de equipamentos culturais e de comércio, e que utilizaria a bicicleta somente aos finais de semana, a passeio, como colocado pela entrevistada “J”: “As ciclovias beneficiam somente um grupo específico de pessoas. As pessoas que precisam realmente usar a bicicleta como meio de transporte não foram atendidas. Para quem mora na Savassi e precisa ir para a Pampulha, não vai usar bicicleta. Mas se quiser passear por lá, sim.”

Como apontado pelo entrevistado “B”, o poder público tem dado os primeiros passos na direção de uma política de incentivo ao uso da bicicleta, mas que são ainda incipientes: “Não há coerência nem integração entre as poucas iniciativas existentes, o que dá impressão de falta de planejamento e consideração com o tema. É preciso melhorar muito, mas os primeiros passos começam a ser dados pelo poder público.” A aparente falta de planejamento que o entrevistado expõe, parece justificar a falta de conectividade entre as ciclovias. Na mesma direção, a entrevistada “A” comenta: “Acho que tem regiões que são apropriadas para andar de bicicleta, mas na minha não. As pessoas não respeitam e não tem sinalização. Acho que precisa planejar melhor as ciclovias, melhorar a sinalização e educar a população.” O entrevistado “D” corrobora a fala anterior acrescentando ainda que os motoristas desconhecem as leis de trânsito em relação à bicicleta. Para o entrevistado, ainda “falta uma espécie de campanha educativa para as pessoas, e isso eu acho que é responsabilidade da prefeitura.” Em sua fala, o entrevistado “L” destaca a necessidade que os motoristas de ônibus, os taxistas e os demais motoristas de automóveis têm, de aprender os artigos do código de trânsito que tratam do uso da bicicleta como veículo. Ele destaca também a necessidade de campanhas de incentivo ao uso da bicicleta em detrimento do carro, e investimentos em fiscalização e sinalização de trânsito, para

garantir a segurança do ciclista nas ruas da capital:

Nos últimos anos vêm sendo feitas algumas coisas, como construção de ciclovias, mas ainda considero o esforço e a vontade política muito pequenos. Falta campanhas educativas para a população sobre a presença das bicicletas na cidade, campanhas que incentivem o uso da bicicleta, fiscalização, regulação na construção das ciclovias, planejamento urbano que inclua esse modal, etc. Na minha opinião, é preciso investir não somente em infraestrutura, mas também em campanhas educativas para motoristas, que devem aprender a conviver com as bicicletas nas ruas, e campanhas de incentivo, para que cada dia mais pessoas troquem o carro pela bicicleta. **(Entrevistado L)**

De modo geral, embora os ciclistas entrevistados tenham constatado iniciativas do poder público para incentivar o uso da bicicleta, é consensual que estas iniciativas não priorizaram de fato a adoção deste modal de transporte. Foi destacado a falta de campanhas educativas, a falta de sinalização, a falta de conectividade entre as ciclovias e também a localização destas: “Só enganação. Se houvesse incentivo, teríamos ciclovias nas avenidas mais perigosas como a Antônio Carlos e a Cristiano Machado.” **(Entrevistado G)**

Para a ciclista “E”, as políticas públicas em relação à bicicleta se baseiam em esporte e lazer e não em transporte: “Acho que tem incentivo para usar a bike para lazer, mas para trabalho não.”

Em vista de variados comentários sobre o uso da bicicleta para o lazer em detrimento do transporte, mencionado na terceira e quarta categorias, algumas considerações sobre o lazer serão feitas a seguir, à guisa de esclarecimentos.

A bicicleta como meio de transporte e lazer

Como mencionado, foi evidenciado nas falas dos entrevistados, que as ciclovias que têm sido construídas na cidade, se destinam àquelas pessoas que utilizam a bicicleta somente a passeio e aos finais de semana: “Não tem ciclovia no percurso que faço, tem na Lagoa e na Fleming, mas é pra lazer, uso quando vou dar uma volta lá pra fazer exercício” **(Entrevistado E)**. E também: “Fizeram uma nova ciclofaixa perto de onde moro, mas é para fins de lazer, não de trabalho, pois liga o bairro à lagoa da pampulha” **(Entrevistado I)**.

Nesses apontamentos, pode ser percebido uma negligência governamental quanto ao uso da bicicleta como meio de transporte. Nesse sentido, a bicicleta parece ser concebida pelos gestores dessas políticas, somente como utilitária ao final de semana, para passeio, já que as ciclovias localizam-se principalmente próximas aos pontos turísticos da cidade, caso da ciclovia da Lagoa da Pampulha, e são mais numerosas na regional centro-sul (sabidamente privilegiada em questões de equipamentos culturais). Além disso, as ciclovias da região central da cidade

não tem conexão com as vias de acesso à mesma, o que dificulta a acessibilidade ao centro pelas pessoas que habitam as regiões periféricas da capital e utilizam a bicicleta como transporte.

Retomando as discussões iniciadas na introdução, pretende-se problematizar a concepção de lazer aqui tratada. Ainda que sejam medidas de incentivo ao uso da bicicleta, as chamadas “ciclofaixas de lazer” não são estruturas permanentes no cotidiano da cidade. As ciclofaixas de lazer surgiram em São Paulo⁵ em 2009. Trata-se de faixas reservadas para uso exclusivo dos ciclistas nas principais ruas e avenidas da cidade, das 7:00 às 16:00 horas aos domingos e feriados (YU, 2014). Retoma-se a questão para reflexão: porque as ciclofaixas de lazer só funcionam aos domingos e feriados?

Embora uma pesquisa direcionada para os atores públicos ou gestores desses projetos cicloviários não tenha sido feita, pode-se levantar suspeitas quanto às suas compreensões de lazer, que podem se aproximar com as visões ditas funcionalistas. O lazer é, nesse sentido, associado a um momento desconectado das obrigações. A ideia de tempo de lazer separado de outras esferas da vida, colabora com a manutenção das forças capitalistas e consumistas presentes na sociedade, como explica Gomes (2004) ao citar os estudos de Marcellino (1987):

Um ponto marcante relaciona-se com as chamadas “abordagens funcionalistas” do lazer. No seu entender, tais abordagens são conservadoras, disciplinadoras, visam à manutenção do *status quo*, mascaram injustiças sociais e funcionam como válvulas de escape das tensões. Como as abordagens funcionalistas procuram ajustar o indivíduo de forma acrítica ao contexto em que vive, incentivam o consumismo em relação ao lazer. (GOMES, 2004, p.121)

Como já apontado por Beatty e Torbert (2003), o lazer frequentemente é considerado como a negação do trabalho ou definido como tempo livre, tempo residual das obrigações. Dessa forma, o lazer poderia ser caracterizado como tempo de simplesmente relaxar da rotina diária e descansar a mente. Não se pretende dizer que essas atitudes sejam negativas, pelo contrário, são também importantes, mas lazer não é só isso. Lazer é também tempo de reflexão, de contestação, de novas aprendizagens. A dicotomização presente no entendimento de lazer como tempo liberado das obrigações, não consegue problematizar as complexas e dinâmicas dimensões da vida coletiva. Gomes (2011) esclarece que essa compreensão dicotomizada do lazer colabora com a manutenção de uma lógica evolutiva e linear, que pretende delimitar os tempos, as histórias, as culturas, os saberes e as práticas de múltiplas realidades e povos. Lefebvre (1969, p.92) contribui com essas colocações ao mencionar a dissociação da vida social

⁵ Informações encontradas no site: <https://bicicletanarua.wordpress.com/2013/01/11/artigo-uma-reflexao-critica-sobre-as-ciclofaixas-de-lazer-de-florianopolis/> Acesso em 17 de fevereiro de 2018.

e do urbano:

(...) Eis uma vida cotidiana bem decupada em fragmentos: trabalho, transporte, vida privada, lazeres. A separação analítica os isolou como ingredientes e elementos químicos, como matérias brutas (quando na verdade resultam de uma longa história e implicam numa apropriação da materialidade.

Lefebvre considera ainda que, para enfrentar a problemática urbana, é necessário acabar com as separações: “cotidianeidade-lazer” ou “vida cotidiana-festa”. Com suas palavras: “O problema é restituir a festa transformando a vida cotidiana. A cidade foi um espaço ocupado ao mesmo tempo pelo trabalho produtivo, pelas obras, pelas festas. Que ela reencontre essa função para além das funções, na sociedade urbana metamorfoseada.” (LEFEBVRE, 1969, p.119)

Assim, considera-se que o próprio deslocamento de casa para o trabalho pode ser vivido de forma lúdica, e aí estaria uma manifestação de lazer. Além disso, a bicicleta é um meio de transporte que favorece essa vivência porque aproxima as pessoas, maximiza as vivências, torna o tempo de deslocamento mais denso. Dessa forma, as pessoas podem vivenciar momentos de lazer no seu dia a dia ao adotarem a bicicleta como meio de transporte. Com isso, ressalta-se que as “ciclofaixas de lazer”, abordadas anteriormente, poderiam funcionar em qualquer dia da semana, já que o lazer não deveria se restringir ao final de semana ou a um período determinado do dia. Para ilustrar essa posição, salienta-se que andar de bicicleta para o deslocamento acaba se tornando por vezes um passeio ao trabalho e acrescentando momentos prazerosos no dia a dia.

Com isso, a bicicleta não é somente uma tecnologia de transporte eficiente, não poluente e propiciadora de uma melhoria das condições físicas do usuário. Ela é também um veículo que transporta o indivíduo para experiências mais profundas nos seus deslocamentos e permite uma liberdade de usufruir e vivenciar a cidade de forma que imerge o corpo ao ambiente (urbano) de maneira quase mutualística.

Seguindo as discussões para a quarta categoria de análise, que trata das ciclovias construídas na cidade, embora já tratado pelo ponto de vista do lazer, outras considerações merecem ser destacadas. O entrevistado “G” menciona que as ciclovias são perigosas e põem em risco a vida de ciclistas e pedestres, opinião que foi corroborada pelo entrevistado “H”, ao destacar que as ciclovias têm buracos, são disputadas por pedestres (por serem novas, o piso é mais liso do que as calçadas, tornando as ciclovias mais atraentes para caminhar), motos e carros quando procuram vagas para estacionamento.

Os ciclistas, de modo geral, são favoráveis à construção de ciclovias. Todavia, destacam que as obras realizadas demonstram a falta de diálogo entre o poder público e a população, pois

elas não atendem às suas necessidades de deslocamento ou são mal planejadas e mal sinalizadas:

Acho que a implantação das ciclovias é um fato importante, mas que alguns dos trechos implantados apresentam problemas, principalmente por terem larguras insuficientes para a circulação confortável e segura de ciclistas. Entendo que deveria haver junto com as ciclovias a implantação de uma sinalização mais intensa tanto para continuidade dos trajetos (semáforos e tratamento de interseções), para segurança e para indicação dos caminhos. Outro problema das ciclovias é a falta de algumas ligações que poderiam mesmo ser por vias compartilhadas, desde que em velocidade menor para veículos, ou seja, rotas cicláveis. (Entrevistado K)

De maneira ampla, os entrevistados não se dizem favorecidos pelas novas obras de implantação de ciclovias, já que elas não se localizam nos trechos em que habitualmente eles circulam. Poucos entrevistados comentaram usar trechos de ciclovia em determinados deslocamentos. E ainda, o entrevistado “C” comenta saber da existência de ciclovias mas não as tê-las visto ainda, mencionando desconhecer a localização das mesmas.

Quanto à percepção de melhora ou facilitação para o uso da bicicleta nos últimos anos, na quinta categoria de análise, a maioria das respostas foi negativa. Embora os ciclistas entrevistados tenham conhecimento de que houve investimento em infraestrutura cicloviária, não trouxeram mudanças ou benefícios para os ciclistas envolvidos nessa investigação. Todavia, algumas mudanças positivas para a cidade foram destacadas, como os bicicletários em alguns *shoppings centers* da cidade, a segregação da ciclovia na Lagoa da Pampulha, que trouxe maior segurança para quem pedala, e por fim, a implantação da ciclovia que liga o Patio Savassi à avenida dos Andradas, na região centro-sul da capital.

Antes de finalizar a discussão desse trabalho, destaca-se a fala do entrevistado “H”, ao apresentar uma visão diferente sobre a implantação das ciclovias: “Um bom exemplo é a Lagoa da Pampulha, que uso para treino ocasionalmente. Depois da ciclovia, a velocidade dos carros aumentou e os motoristas estão muito menos tolerantes com os ciclistas que estão fora da ciclovia.” O entrevistado ressalta em sua fala, que a construção de uma ciclovia não resolve necessariamente a questão do deslocamento por bicicleta. Assim, não é somente através da implementação de estrutura cicloviária que a segurança do ciclista seria garantida. Como mencionou o entrevistado, construir ciclovias em toda a cidade não é possível. Em sua concepção, para haver melhorias eficientes para o transporte não motorizado, como é o caso da bicicleta, o poder público precisa providenciar a diminuição dos limites de velocidade em determinadas ruas dentro dos bairros, o que contribuiria para uma convivência mais harmônica entre motoristas, ciclistas e pedestres.

Reduzir os limites de velocidade do automóvel, como abordaram em seu trabalho Silva e Custódio (2013), ao tratar das Zonas 30, zona de circulação onde a velocidade dos veículos está

limitada a 30 km/h, é uma forma de promover a condução de uma forma mais respeitosa com as pessoas e com o ambiente. A implementação de zonas acalmadas permite condições objetivas para que a circulação dos automóveis se faça de maneira mais atenta, conduzindo os motoristas a um novo tipo de comportamento no trânsito, contribuindo para a segurança e harmonia nas ruas. Isso significa que o espaço pode ser compartilhado de forma mais equilibrada.

Conclusão

Como defenderam Zandonade e Moretti (2009, p.19), é no repensar das bases de planejamento, e reconsiderando quais são as reais demandas da sociedade em detrimento do sistema produtivo, que novas formas de apropriação e reprodução do espaço urbano se torna possível. Sendo assim, sem a reflexão sobre as bases em que se dão as políticas públicas, a reprodução de certo tipo de racionalidade predominante persistirá.

Embora o planejamento urbano tenha priorizado o automóvel particular em detrimento dos transportes coletivos e por bicicleta, percebe-se um movimento de resistência de certa parcela da população que, dadas as dificuldades e a insegurança que atualmente a opção pelo transporte por bicicleta possa representar, essas pessoas optam pelo veículo não motorizado para os seus deslocamentos, como forma de não compactuar com a chamada ideologia social do automóvel (GORZ, 2005). Nesse sentido, a bicicleta é evidenciada como uma alternativa ecologicamente sustentável, por não contribuir com a poluição atmosférica, economicamente viável, e ainda capaz de promover melhorias na saúde da população – por propiciar não somente melhoria das condições físicas mas também psicossociais.

Todavia, ainda são incipientes os investimentos públicos nesse meio de transporte. Foi observada ineficiência e falta de diálogo entre as ações do poder público e da sociedade civil, como mencionaram os participantes desta pesquisa. Além disso, são necessárias melhorias nas estruturas e conectividade das ciclovias, investimento em propagandas e ações educativas junto à população e aos motoristas. Destaca-se também a necessidade de implementação de zonas acalmadas nos bairros da cidade, da mobilização por parte da sociedade civil através de associações, e o papel que instituições públicas e privadas têm de incentivar funcionários, servidores ou alunos por meio da adoção de medidas simples que favoreceriam o uso da bicicleta nos seus deslocamentos.

Pode-se considerar que pedalar numa cidade como Belo Horizonte, ao mesmo tempo em que representa um ato de resistência, representa também um ato de resignificação do

espaço urbano. Nesse sentido, os ciclistas resistem porque o espaço urbano, ou a cidade, de modo geral, não favorece o uso da bicicleta. Resistem, porque os próprios gestores públicos parecem negligenciar a adoção desse veículo não motorizado como meio de transporte. Mas ao mesmo tempo, os ciclistas também ressignificam a cidade. E ainda, porque resistem, ressignificam. Em suas bicicletas, os ciclistas interagem e estabelecem novos contatos sociais, ainda que efêmeros, dão vida ao trânsito, marcado pelo movimento rápido e acelerado em ruas cheias de carros e vazias de pessoas e experiências. Os ciclistas, resistindo à hegemonia do automóvel e da sua lógica de circulação, ressignificam o espaço urbano, que se torna possibilidade de vivências lúdicas e interações sociais.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Luciana T. de; SOUZA, Matilde de. Mobilidade Pendular e Transporte Coletivo Intrametropolitano. In: ANDRADE, L.T. (org.). **Como anda Belo Horizonte**. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2009. p.58-63.

BAUDRILLARD, Jean. **A sociedade de consumo**. Rio de Janeiro: Elfos, 1995.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011.

BEATTY, Joy E; TORBERT, Willian R. The False Duality of Work and Leisure. **Journal of Management Inquiry**, 2003. Disponível em: <<http://jmi.sagepub.com/cgi/content/abstract/12/3/239>> Acesso em 25 nov. 2013.

BOUVIER P. Le vélo et la santé: un bilan positif! Vélo FORUM SÉMINAIRE INTERNATIONAL POUR LA PLANIFICATION DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES, Genève, 1-3 octobre. Tableau 3, 1992.

CARLOS, Ana F. A. **O Espaço urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2004.

DIAS, Vinicius F. Q. **Instrumento para avaliar a qualidade de sistemas cicloviários**. 2017. 165f. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, Universidade Estadual Paulista, Bauru, 2017.

FONTANELLA, Bruno J. B.; RICAS, Janete; TURATO, Egberto R. Amostragem por saturação em pesquisas qualitativas em saúde: contribuições teóricas. **Caderno de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v.24, n.1, p. 17-27, jan./2008. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/csp/v24n1/02.pdf>> Acesso em 28 março 2018.

GEIPOT - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. **Manual de planejamento cicloviário**. 3. ed. Brasília, 2001.

GOMES, Christianne L. Verbete Lazer – Concepções. In: GOMES, Christianne Luce. (Org.).

Dicionário Crítico do Lazer. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2004. p.119-126.

_____. Estudos do lazer e geopolítica do conhecimento. **Licere**, Belo Horizonte, v.14, n.3, p. 1-15, set./2011. Disponível em: <http://www.anima.eefd.ufrj.br/licere/pdf/licereV14N03_ar1.pdf>.

GOMES, Christianne.L.; ELIZALDE, Rodrigo. **Horizontes Latino-Americanos do Lazer.** Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

GORZ, André. A ideologia social do automóvel. In: N. LUDD (org.) **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído.** São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005. p. 73-82.

GUARNACCIA, Matteo. **Provos: Amsterdam e o Nascimento da Contracultura.** São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2001.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Frota municipal de veículos**, 2016. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/painel/frota.phplang=&codmun=310620&search=minasgerais%25257Cbelo-horizonte%25257Cinfograficos:-frota-municipal-de-veiculos>> Acesso em 12 de fev. De 2018.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** 2. ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade.** São Paulo: Urupês, 1969.

_____. **A Revolução Urbana.** Belo Horizonte: UFMG, 1999.

_____. **Espaço e política.** Belo Horizonte: UFMG, 2008.

LIBERATO, Leo Vinicius M. **Bicicleta e tempo de contestação.** Xaman, Finlândia, 2004. Disponível em: <http://www.helsinki.fi/hum/ibero/xaman/articulos/2004_01/bicicleta_tempo_contestacao.pdf> Acesso em 15 nov. 2013.

LUCENA, Wilma G. O habitar como uma prática do direito à cidade: reflexões sobre a produção do espaço urbano brasileiro. In: Encuentro de Geógrafos de América Latina, 14, 2013, Lima - Peru. **Anales...** Perú, 2013. Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/010.pdf>> Acesso em 29 março 2018.

MARCELLINO, Nelson C. **Lazer e educação.** Campinas: Papyrus, 1987.

MAY, Tim. **Pesquisa social: questões, métodos e processos.** Porto Alegre: Editora Artmed, 2004.

MINAYO, Maria Cecília (Org.). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade.** 22. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2003.

PAPON, Francis. **Le retour du velo comme mode de déplacement.** Sociologie. Université

Paris – Est, 2012. Disponível em: <<https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00852427/document>> Acesso em 17 fev. 2018.

PATRÃO, Ana Luísa M. **Pelo direito de caminhar nas cidades?**, 2011. Disponível em: <<http://xiisimpurb2011.com.br/app/web/arq/trabalhos/974a19a44a2345c644c6368b8d7805c1.pdf>> . Acesso em 10 dez. 2013.

SCHETINO, André M. **O cicloturismo como vivência crítica e criativa de lazer**. 2006. Monografia (Especialização em Lazer) Centro de Estudos em Lazer e Recreação (CELAR), UFMG, Belo Horizonte, 2006.

SILVA, Ana B.; SILVA, João Pedro. **A bicicleta como modo de transporte sustentável**, 2005. Disponível em: <<http://www.hidro.ufcg.edu.br/twiki/pub/CienciasdoAmbiente/Semestre20101/bicicletas-civil.pdf>> Acesso em : 17 fev. 2018.

SILVA, Fernando N.; CUSTÓDIO, Renata L. **Zonas 30 – Segurança Rodoviária, vida e vitalidade para os bairros da cidade de Lisboa**. Câmara Municipal de Lisboa e Instituto Superior Técnico. Lisboa, 2013. Disponível em: <http://www.crp.pt/docs/A45S122-160_Art_T2_7CRP_2013.pdf> Acesso em 18 fev. 2018.

SILVEIRA, Mariana O. **Mobilidade sustentável: a bicicleta como um meio de transporte integrado**. 2010. 168f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transporte) Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

VILLAÇA, Flávio. A problemática do transporte urbano no Brasil. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (org.). **Circulação, transporte e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p.377-381.

XAVIER, Giselle N. A. O cicloativismo no Brasil e a produção da lei de política nacional de mobilidade urbana. **Tese**, Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC. Florianópolis, v.3, n.2, p. 122-145, Jan./Jul. 2007.

YU, Herry. **Estimação dos impactos ambientais de bicicletas coletivas em São Paulo**. 2014. 28 f. Monografia - Faculdade de Economia e Administração, Insper – Instituto de Pesquisa, São Paulo, 2014. Disponível em: <http://dspace.insper.edu.br/xmlui/bitstream/handle/11224/446/Herry%20Yu_Trabalho.pdf?sequence=1> Acesso em 02 abr. 2018.

ZANDONADE, Patrícia; MORETTI, Ricardo de S. **Mobilidade urbana e movimentos sociais**. Maio, 2009. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/site/anais/ena13/ARTIGOS/GT1-70-294-20081218113710.pdf>> Acesso dez. de 2013.

Endereço para correspondência

6 Square Lamartine
91000 Évry - France

Recebido em:

20/09/2017

Aprovado em:

24/10/2017

