

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
MESTRADO EM GESTÃO DO TERRITÓRIO

ALEXANDRE BRITO PINHEIRO

BRECHAS E FISSURAS: AS TERRITORIALIDADES DOS CICLOATIVISTAS NO
ESPAÇO DO TRÂNSITO DE CURITIBA-PR

Ponta Grossa
2021

ALEXANDRE BRITO PINHEIRO

BRECHAS E FISSURAS: AS TERRITORIALIDADES DOS CICLOATIVISTAS NO
ESPAÇO DO TRÂNSITO DE CURITIBA-PR

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, Curso de Mestrado em Gestão do Território da Universidade Estadual de Ponta Grossa, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Gestão do Território.

Orientador: Prof. Dr. Almir Nabozny

Ponta Grossa

2021

P654 Pinheiro, Alexandre Brito
Brechas e fissuras: as territorialidades dos cicloativistas no espaço do
trânsito de Curitiba-PR / Alexandre Brito Pinheiro. Ponta Grossa, 2021.
132 f.

Dissertação (Mestrado em Gestão do Território - Área de Concentração:
Gestão do Território: Sociedade e Natureza), Universidade Estadual de Ponta
Grossa.

Orientador: Prof. Dr. Almir Nabozny.

1. Cicloativismo. 2. Territorialidades. 3. Práticas espaciais. 4. Espaço do
trânsito. I. Nabozny, Almir. II. Universidade Estadual de Ponta Grossa. Gestão do
Território: Sociedade e Natureza. III.T.

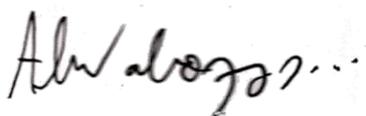
CDD: 910

TERMO DE APROVAÇÃO

ALEXANDRE BRITO PINHEIRO

“BRECHAS E FISSURAS: AS TERRITORIALIDADES DOS CICLOATIVISTAS NO ESPAÇO DO TRÂNSITO DE CURITIBA-PR”

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre no Curso de Pós-Graduação em Geografia – Mestrado em Gestão do Território, Setor de Ciências Exatas e Naturais da Universidade Estadual de Ponta Grossa, pela seguinte banca examinadora:

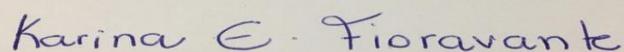


Almir Nabozny (UEPG)



Igor Martins Medeiros Robaina
Professor Adjunto - Geografia
Mat. SIAPE - 1730487
UFES

Igor Martins Medeiros Robaina (UFES)



Karina Eugenia Fioravante (UEPG)

Ponta Grossa, 01 de outubro de 2021.

À memória de Manoel da Luz e Maria das Graças Gonçalves Lopes, os quais me criaram e fizeram de mim o homem que sou e, que infelizmente no decorrer da elaboração dessa dissertação trocaram a moradia terrena pela tranquilidade do cosmo. A eles, dedico este estudo.

AGRADECIMENTOS

Externo aqui também o meu agradecimento à minha esposa Eloize, parceira em todos os momentos, ao meu Orientador Almir, sábias palavras pelas sábias palavras de sempre, pela confiança e paciência. Não poderia deixar de mencionar os colegas Ana e Ramon que além de várias caronas me ajudaram em diversos questionamentos, assim como o colega Evandro que por vezes compartilhou comigo o seu teto.

Agradeço também aos companheiros dos Grupo de Práticas de Pesquisas Qualitativas em Geografia da Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG) e aos colegas com quem cursei disciplinas pela bagagem conceitual que partilharam comigo. Nesse ínterim, sou grato aos professores Igor e Karina os quais fizeram importantes contribuições para a escrita desse texto.

Meu sincero agradecimento a CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento em Ensino Superior) e ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da UEPG que também foram de grande valia nessa empreitada com a concessão de uma bolsa de estudo, destacando a importância de políticas de investimentos públicos em Educação.

Por fim agradeço pela colaboração dos informantes Akio, Fernando, Patrícia, Gheysa, Rodrigo, Maria Carolina, Maria Fernanda, Bárbara, Tiago, Lagarto, Lepca, Marcos, Doug e Natali que forneceram material para análise nessa pesquisa.

A todos aqui citados e aos que de alguma forma contribuíram e não foram mencionados, meu sincero obrigado, a força de vocês está presente nas linhas que se seguem.

Atualmente, Quem não é utópico? Só os práticos estreitamente especializados que trabalham sob encomenda sem submeter ao menor exame crítico as normas e coações estipuladas, só esses personagens pouco interessantes escapam ao utopismo. (LEFEBVRE, 2011, p.110).

Onde buscarei paixão, pra conceber novas ideias?
(COLLIGERE).

RESUMO

Esta pesquisa aborda as práticas espaciais dos cicloativistas de Curitiba-PR, procurando entender de que modo as mesmas afetam o espaço do trânsito e constituem as territorialidades desses sujeitos estratégicos. A abordagem utilizada é qualitativa e a ferramenta de coleta de informações é o formulário de entrevista semiestruturado. Enquanto método de seleção de informantes na pesquisa se utilizou a operação denominada “bola de neve”, (BARDIN, 2011) e que embora acabe direcionando os discursos, fez sentido com a pesquisa que trabalhou com os discursos ativistas e direcionados. Os discursos coletados foram pensados com base na análise de conteúdo (BARDIN, 2011), em que categorias foram selecionadas e trabalhadas conforme a proposta de entendimento das práticas espaciais e as territorialidades dos cicloativistas da capital paranaense. As análises das entrevistas trilharam a questão do poder (HAN 2015; 2018; 2019) espacializado nos territórios e a constituição das territorialidades. As práticas enunciadas nos discursos cicloativistas demonstraram um conteúdo de territorialidade multiescalar, desde o espaço do corpo (LIMA, 2015), do exemplo/presença cicloativa passando pelas microterritorialidades (HEIDRICH, 2013), até a possibilidade de influência no Nomoespço do trânsito (GOMES, 2002). O foco na interpretação do fenômeno, abriu espaço para a utilização de autores de matizes teóricas diversas e que dialogam no texto a partir de uma intencionalidade autoral na expansão interpretativa dos conceitos em relação a complexidade do mundo factual. Por fim, a análise leva a crer que as práticas espaciais cicloativistas reivindicam não apenas espaços (auto)segregados como ciclovias e ciclofaixas, mas também a possibilidade de compartilhamento seguro das vias de circulação e o direito à cidade (BORJA 2003; LEFEBVRE, 2011). Para alcançar tais interesses, os cicloativistas se valem de suas práticas espaciais cotidianas e territoriais, contribuindo assim para a construção do espaço do trânsito.

Palavras-Chave: Cicloativismo, Territorialidades, Práticas espaciais, Espaço do Trânsito.

ABSTRACT

This research addresses the spatial practices of cycle activists from Curitiba-PR, seeking to understand how these spatial practices affect the transit space and constitute the territoriality of these individuals. The approach used is that of Qualitative Geography and the information collection tool is the semi-structured interview form. As a method of selecting informants in the research, the “snowball” was used (BALDIN, 2011), which, although it ends up directing the speeches, made sense with the research that dealt with activist and targeted speeches. The collected speeches were analyzed based on the content analysis of (BARDIN, 2011), where categories were selected and worked on according to the proposal of understanding the spatial practices and territorialities of cycle activists in the capital of Paraná. The analysis of the interviews always had as a background the issue of power (HAN 2015; 2018; 2019), this power understood as spatialized power in territories and territorialities. The practices enunciated in the cyclo-activist discourses demonstrated a content of multi-scale territoriality, from the space of the body (LIMA, 2015), from the cycloactive example/presence through micro-territoriality (HEIDRICH, 2013), even the possibility of influence in the Nomospace of transit (GOMES, 2002). The focus on the interpretation of the phenomenon, opened space for the use of authors from different currents, and who dialogue in the text only to the extent of the interpretive capacity of their concepts. Finally, the analysis suggests that cycle-activist spatial practices demand not only segregated spaces, such as bicycle lanes and lanes, but also the possibility of safe sharing of roads and the right to the city (BORJA 2003; LEFEBVRE, 2011), and to achieve these interests, cycloactivists make use of their everyday spatial and territorial practices, thus contributing to the construction of the transit space.

Keywords: Cycle activism. Territorialities. Spatial practices. Transit Space.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Autorretrato	11
Figura 2: Esquema Conceitual	14
Figura 3: Toupeira vs Serpente	16
Figura 4 Trajeto Bicicleta vs Transporte Público	32
Figura 5: Distribuição dos Cicloativistas Entrevistados em Curitiba-PR.....	48
Figura 6 Curitiba: Regionais, Ciclovias, Ciclorrotas e Paraciclos	57
Figura 7: Acidentes envolvendo ciclistas de 2010 a 2018.....	66
Figura 8: Canaleta.....	68
Figura 9: Praça de Bolso do Ciclista	79
Figura 10 Ciclofaixa Pirata	82
Figura 11 Ciclistas de Iberê Camargo	87
Figura 12: Ciclistas e Canaleta.....	94
Figura 13: O ciclista e os ônibus biarticulados	95
Figura 14: Via Calma.....	97
Figura 15: Sinalize suas Intenções.....	103
Figura 16: Níveis de cicloativismo	104
Figura 17: Conquiste Espaço	106
Figura 18: Dia Mundial sem Carro.....	109
Figura 19 Tudo te é Falso e Inútil II (1992)	115

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1. OS ATORES E OS COLETIVOS CICLOATIVISTAS EM CURITIBA-PR: O PEDALAR E AS ESTRUTURAS DE MOBILIDADE INTRA-URBANA	18
1.1 O TRABALHO DA FORMIGA: PEDALAR, ENCONTRAR E DIALOGAR	19
1.2 - MOBILIDADE, TRANSPORTE E DESLOCAMENTOS	27
1.3 CICLOATIVISMO EM CURITIBA-PR: SE EXPOR, SER O EXEMPLO E AS MÚLTIPLAS RACIONALIDADES DOS COLETIVOS.....	42
2. O ESPAÇO DO TRÂNSITO DE CURITIBA-PR: LEITURA A PARTIR DO HORIZONTE DO SELIM	57
2.1 RELAÇÕES SOCIAIS EM MOVIMENTO: O TRÂNSITO COMO EXPRESSÃO CARTOGRÁFICA DO ESPAÇO PÚBLICO.....	59
2.2 A CANALETA É ÓTIMA, O QUE ATRAPALHA SÃO OS ÔNIBUS: A PERSPECTIVA DO CICLISTA NO TRÂNSITO.	68
3. AS TERRITORIALIDADES COMO FORMA DE AFETAR O OUTRO NO TRÂNSITO	87
3.1 AS RELAÇÕES DE PODER E O ESPAÇO: CORPO E TERRITORIALIDADE ..	90
3.2 DA INTERVENÇÃO URBANA À ENTREGA DE MERCADORIAS: AS DIFERENTES PRÁTICAS DOS CICLOATIVISTAS.....	101
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS	116
REFERÊNCIAS	119
GLOSSÁRIO	128
APÊNDICE A: IDENTIFICAÇÃO DOS CICLOATIVISTAS	130
APÊNDICE B: FORMULÁRIO DE PESQUISA ESTRUTURADO.	131
APÊNDICE C: CESSÃO GRATUITA DE DIREITOS DE DEPOIMENTO ORAL E ESCRITO	132

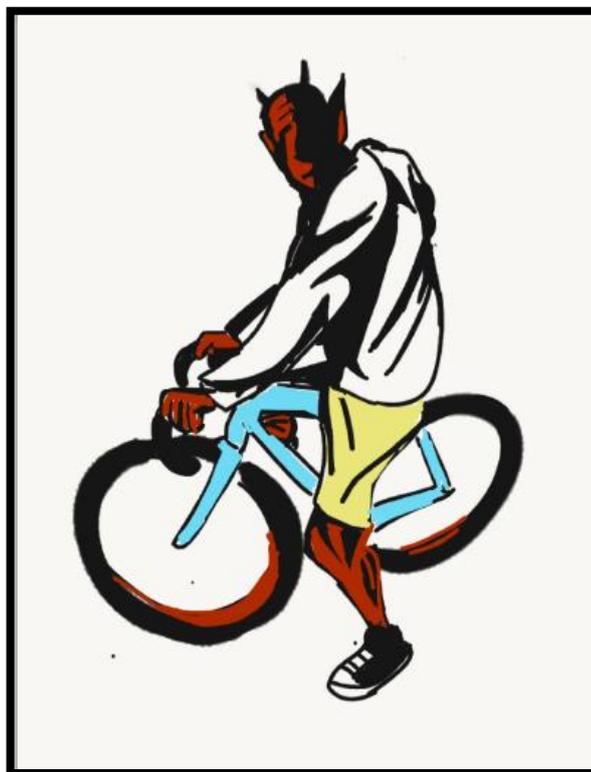
1. INTRODUÇÃO

Diariamente, com seus deslocamentos cotidianos, 6,2 milhões de pessoas participam do fenômeno social denominado de *trânsito* em Curitiba-PR e região metropolitana (IPPUC, 2017). O tempo utilizado no trânsito¹ não é um entre tempos, um vazio, mas sim, parte constituinte do cotidiano das pessoas. Como as pessoas se sentem nesse trânsito e o tempo gasto nesses deslocamentos está diretamente ligado à qualidade de vida dos sujeitos. Pensar o trânsito não apenas como condicionante, mas no modo em que pode ser diferente, mais acessível, mais humano, com outros ritmos é o mote de grupos como os cicloativistas e seus discursos, analisados nessa dissertação. Nesse sentido, busca-se entender como a ação de indivíduos ou grupos específicos podem influenciar na experiência espacial dos atores que se relacionam no espaço do trânsito.

O autor dessa pesquisa é ciclista urbano e se considera em certa medida cicloativista na cidade de Curitiba-PR. Migrante de uma cidade do interior do estado do Paraná (União da Vitória), onde o cicloativismo praticamente inexistia, se sentiu encantado e receoso com as lutas e conflitos observados em suas trajetórias cotidianas, pedalando com a sua bicicleta na capital paranaense. Logo após migrar para Curitiba (2018), tomou conhecimento da existência de um grupo chamado “Fixed Gear Cwb”, primeiramente na rede social *Instagram* e depois pelo aplicativo de smartfone WhatsApp. Neste grupo, várias discussões sobre *o mundo da bicicleta* e do cicloativismo ocorriam, sobretudo quando envolvia bicicletas de pinhão fixo. A participação nesses grupos criou aberturas para que o pesquisador conhecesse cicloativistas importantes da cidade, o que contribuiu para a escolha dos temas e da abordagem do presente trabalho. A figura 1, assim como outras que aparecerão no decorrer do texto, é uma ilustração digital criada em smartfone como o uso dos aplicativos Adobe draw, Adobe sketch e Adobe Capture.

¹ 32 minutos em média em Curitiba-PR nos deslocamentos casa/trabalho diários conforme dados do programa Cidades Sustentáveis.org (2019). No caso do transporte público da região metropolitana e bairros mais afastados na região sul de Curitiba-PR esses valores podem alcançar 73 minutos de deslocamento (IPPUC, 2017), ou seja, mais de uma hora do dia pode ser despendida no deslocamento cotidiano no espaço do trânsito.

Figura 1: Autorretrato



Fonte: O autor (2019)

Nessa primeira ilustração, se busca demonstrar o estranhamento das relações no espaço do trânsito, onde o ciclista pode ser visto como o estranho, não totalmente integrado ao modelo de fluxo. Nesse sentido, o texto contará com diversas ilustrações que, na visão do autor, poderiam integrar um componente gráfico na interpretação do fenômeno abordado nesse texto. É importante salientar que as ilustrações, enquanto obra de arte são posicionadas e não possuem intenção de se declarar como uma primeira explicação da realidade, apenas exploram graficamente as relações do trânsito sob a perspectiva do ciclista.

O texto dissertativo que segue, problematiza o desenvolvimento da pesquisa intitulada: “Brechas e Fissuras: as territorialidades dos cicloativistas no espaço do trânsito de Curitiba-PR”, iniciada no ano de 2019 e realizada no decorrer deste ano e no ano subsequente. A escritura do texto é organizada em três movimentos distintos e complementares e visam compreender a relação entre as territorialidades dos cicloativistas e a composição do espaço do trânsito em Curitiba – PR. Bem como trabalhar os objetivos específicos da pesquisa:

— Caracterizar as territorialidades dos sujeitos cicloativistas em Curitiba-PR: por meio da análise dos discursos presentes nas entrevistas, buscou-se analisar as territorialidades dos informantes, levando sempre em conta o modo em que as práticas espaciais configuravam essas territorialidades;

— Qualificar as práticas espaciais dos sujeitos cicloativistas de Curitiba-PR: para entender em que medida se desenvolvem as territorialidades dos cicloativistas, foi necessária a análise das práticas espaciais realizadas no trânsito por esses atores, caracterizando essas práticas e percebendo em que medida poderiam ser entendidas enquanto territorialidades;

— Interpretar o espaço do trânsito em Curitiba-PR a partir das ações dos cicloativistas curitibanos: considerando os objetivos anteriores e o modo como se entrelaçam, procurou-se entender o espaço do trânsito, levando-se em conta as informações contidas nos discursos dos cicloativistas enquanto categorias de análise no desenvolvimento dos capítulos que se seguem.

Trabalhando-se os objetivos específicos acima descritos, acredita-se que foi possível realizar uma interpretação do espaço do trânsito de Curitiba-PR que levasse em conta as práticas espaciais dos cicloativistas, enunciadas em seus discursos.

No primeiro capítulo é exposto a estrutura material de circulação de pessoas, mercadorias e veículos com foco no espaço intraurbano de Curitiba-PR. Na sequência é debatida a temática da circulação enquanto um fenômeno hodierno profundamente articulado com as dimensões de direito à cidade e à mobilidade. Esses pontos se articulam em termos práticos e metafóricos com a forma em que a pesquisa foi viabilizada, isto é, lastreada por observações descontínuas do cenário cicloativista em Curitiba, por meio de participação em eventos, observações atentas no pedalar urbano, acompanhamento de discussões e, finalmente, contactando sujeitos estratégicos por meio das redes sociais – sujeitos esses que sugeriram informações para a continuidade do trabalho e para a realização de entrevistas semiestruturadas, importante material de análise para a construção dos argumentos aqui defendidos. Portanto, é no primeiro capítulo que a metodologia de trabalho, as justificativas e as estruturas do trânsito de Curitiba-PR são apresentadas e discutidas, abrindo caminho para os diálogos seguintes.

Por sua vez, o segundo capítulo envolve a experiência da estrutura viária e é vislumbrada a partir da percepção corpórea do espaço do trânsito, buscando a partir dos discursos de nossos interlocutores, realçar suas leituras e posições em relação

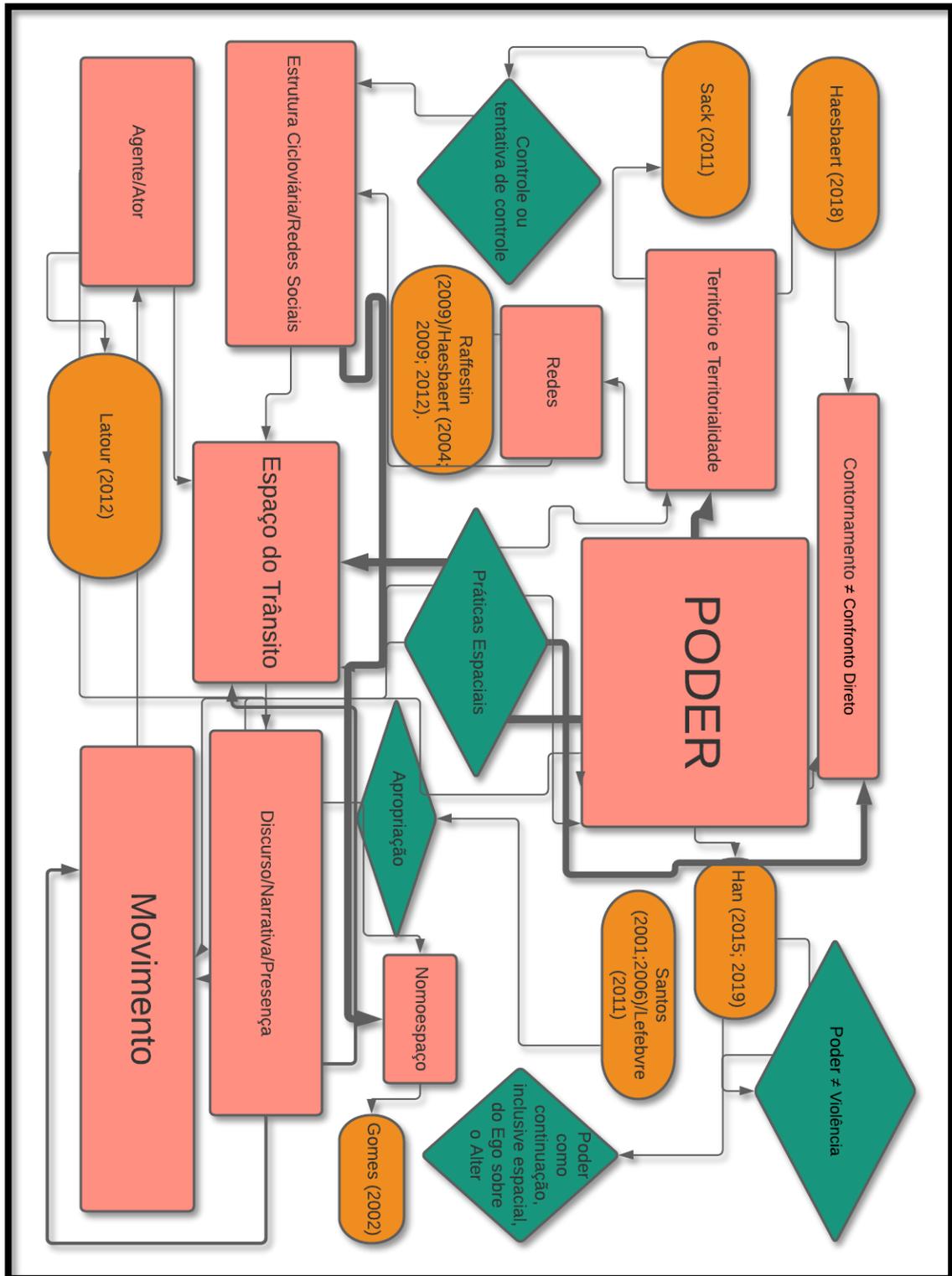
aos aspectos do trânsito e da mobilidade com foco na bicicleta e na percepção dos ciclistas ao pedalar no espaço intraurbano do trânsito de Curitiba-PR.

No terceiro movimento, são debatidas as práticas espaciais que se tornaram evidente em trabalhos de campo e nos discursos dos informantes, com um realce especial nas ações que visam afetar outros sujeitos, modificar estruturas, marcar espaço com símbolos e/ou por meio de intervenções efêmeras, sejam elas a ocupação do espaço do trânsito, para utilização cotidiana ou na forma de protesto como nas corridas de bicicleta e nas ciclofaixas piratas.

Na figura 2 são explicitados alguns dos autores e abordagens em suas obras que vão direcionar as discussões nessa dissertação. Na imagem em questão, se optou por usar a orientação em retrato para melhorar a visualização. Como se procura analisar as territorialidades enunciadas nos discursos cicloativistas, a temática do poder tem uma participação especial na construção conceitual, é do poder que se parte para interpretar as relações entre os atores do trânsito, suas práticas e de que forma podem afetar os demais atores, construindo assim o espaço social do trânsito, espaço esse onde se desenvolve o ativismo dos cicloativistas, informantes dessa dissertação.

Nesse ínterim, da relação poder/território, Souza (2009, p.59) inicia seu texto sobre território de maneira categórica: "O que 'define' o território é, em primeiríssimo lugar, o poder". Segue o autor afirmando o caráter político do conceito. Todavia, na citação é pertinente falar sobre o superlativo usado: "Primeiríssimo", trazendo à tona o nível imprescindível da importância que se deve ao poder na análise dos territórios e das territorialidades. Souza (2009, p.66) aponta enfaticamente: "O poder é uma relação social (ou, antes, uma dimensão das relações sociais) e o território é a expressão espacial disso". Assim, para o autor, o poder, enquanto dimensão das relações sociais, tem sua expressão espacial por meio do território. O território é a referência material do poder.

Figura 2: Esquema Conceitual



Fonte: O autor (2021).

Em termos de discussões teóricas, destaca-se que Haesbaert (2009) elabora um quadro comparativo entre as sociedades denominada de *disciplinares* dos Séculos

XVIII, XIX e início do século XX e a teorização das *sociedades de controle, de segurança ou biopolíticas*. Desse quadro, interessam de forma mais aguda a essa pesquisa três tópicos, a saber, (i) as dinâmicas espaciais, (ii) as formas espaciais dominantes e a (iii) metáfora fundamental:

(i) As dinâmicas espaciais vão de moldagens mais fixas como limites mais claros nas sociedades disciplinares, para espaços baseados em redes flexíveis, com limites mais fluídos. Nesse item do quadro teórico, acrescenta-se as privatizações do espaço público, tal qual argumenta Serpa (2017) ao debater sobre as sociedades de controle;

(ii) Formas espaciais saem de uma forma de território-zona, mais ou menos regulamentado pelas instituições (estriado), nas sociedades disciplinares, para a forma de território-rede (lisos), das soberanias imperiais;

(iii) Por sua vez nominada *metáfora Fundamental*, Haesbaert (2009) problematiza com base no trabalho filosófico de Gilles Deleuze (1925-1995) e elabora uma metáfora comparativa entre as formas espaciais das sociedades disciplinares como os "túneis estruturais da toupeira", onde a mobilidade só ocorre por estruturas previamente delimitadas. Já as "ondulações infinitas das serpentes" são características das sociedades de controle, nas quais o movimento se desenvolve por onde houverem possibilidades de progressão. Essa metáfora, por exemplo, está em consonância com a forma de apresentação pensada na elaboração do título da dissertação em tela.

Inicialmente, o título da dissertação fazia referência ao *post scriptum* do filósofo Gilles Deleuze (1992) que versa sobre as sociedades de segurança e as sociedades de controle e, ao modo como o desempenho e o movimento infinito/progressivo era agressivo aos indivíduos, "A velha toupeira monetária é o animal dos meios de confinamento, mas a serpente é o das sociedades de controle" (1992, p.03). Nesse sentido, ser serpente não era bom *per sí*, mas apenas reflexo de uma mudança estrutural na produção capitalista. Contudo, nesse texto a metáfora relativa aos animais é associada a um tipo visual do movimento e seus arquétipos de deslocamento, como apresentado pelo filósofo sul-coreano HAN (2018).

O sujeito disciplinar passa de um meio de confinamento a outro. Ele se movimenta, portanto, em um *sistema fechado*. Os internos de um ambiente de confinamento podem ser distribuídos no espaço e ordenados no tempo. A *toupeira* é o animal da sociedade disciplinar. [...] Ao contrário da toupeira, a

serpente não se movimenta em espaços fechados; *A partir do movimento que abre espaço.* (HAN, 2018, p.29-30).

Embora HAN (2018) também aborde essa metáfora na perspectiva de produtividade capitalista, o *movimento* é um aspecto interessante para essa dissertação, pois as práticas dos ciclistas estão baseadas nesse movimento e na forma como contornam e encontram brechas para o seu movimento, enquanto as “toupeiras” em seus veículos motorizados, são incapazes de realizar esse movimento e ficam confinados ao fluxo espacialmente delimitado e sinalizado das vias do trânsito (túneis estruturais da toupeira). Portanto, se a problemática da pesquisa, isto é, as práticas espaciais de cicloativistas e propensões para a produção de territorialidades se inscrevem de forma a priori no *campo da mobilidade e da circulação*, frisa-se que o cerne do presente trabalho é um tipo especial (elegido no percurso de investigação), uma qualidade da mobilidade e da circulação – o movimento. Apesar da interessante ilustração imagética que a metáfora das toupeiras e serpentes oferece, a opção por brechas e fissuras dá conta de maneira mais satisfatória do fenômeno geográfico analisado. Não obstante, a metáfora aqui descrita aparece em vários momentos dessa dissertação. A figura 3 tenciona ilustrar graficamente o modelo de movimento de serpentes e toupeiras no trânsito.

Figura 3: Toupeira vs Serpente



Fonte: O Autor (2020).

Como se trata de um trabalho de pesquisa no qual por vezes o pesquisador constitui o próprio campo de observação, sem necessariamente rotular a pesquisa aos tipos ideais/classificatórios (participante, participativa, entre outras formas), o recurso do uso e a produção autoral da imagem evidenciada na figura 03 tem o propósito de quebra na lógica linear do movimento de leitura. Concomitantemente permite um deslocamento, uma posição autoral que foge ao recurso clássico da retórica acadêmica, tese, antítese e síntese, buscando por fim um efeito caleidoscópico entre observadores e os movimentos traduzidos na figura de linguagem – metáfora.

Seguindo o recurso linguístico da prosopopeia, outra criatura que fornece analogias interessantes para essa pesquisa é a formiga, tanto no “trabalho de formiga” dos cicloativistas na busca de uma cidade a qual idealizam como “mais justa”, quando na abordagem metodológica “pesquisa horizontal”, influenciada pelo pensamento do antropólogo Bruno LATOUR (2012), ou seja, o trabalho de pesquisa que originou o presente texto acadêmico não tentou desvendar apressadamente sistemas e estruturas, mas construir o seu caminho ao caminhar. Portanto, o propósito de pesquisa qualitativa aqui escrutinada antes de produzir um conhecimento determinado em referência a um objeto, é uma busca por aprender com o processo de pesquisa

1. OS ATORES E OS COLETIVOS CICLOATIVISTAS EM CURITIBA-PR: O PEDALAR E AS ESTRUTURAS DE MOBILIDADE INTRA-URBANA

Na minha opinião, a análise de discurso deveria trazer consigo um alerta sobre a saúde, semelhante aos que são colocados em comerciais de cigarros, porque fazer uma análise de discurso muda fundamentalmente as maneiras como nós experienciamos a linguagem e as relações sociais. (GILL, 2002, p.253).

O trabalho de realizar uma pesquisa científica não consiste apenas em sistematização de dados, compilação enciclopédica de informações ou elaborações de fórmulas, o processo de construção do saber passa por diversas etapas, cada uma delas compete para a interpretação da realidade.

Latour (2012) vai entender que para interpretar as interações o cientista social deve considerar o fato de que as interações e materiais envolvidos não são "isotópicas", ou seja, não ocorrem em um único local sem nenhuma influência de outros, não são "sincrônicas", pois os materiais envolvidos datam de locais e tempos distintos, não são "sinóticas", afinal nem sempre os atores envolvidos estarão direcionados para uma mesma direção radial. As interações também não são "homogêneas", dado que os atores não vão agir da mesma forma com os mesmos estímulos e, por fim, as interações não são "isobáricas", pois as pressões exercidas pelos atores nas interações são diferentes. Percebendo isso, a tarefa de interpretar as relações sociais mostra a quão espinhosa e árida pode ser o trabalho de pesquisa e como a necessidade de uma análise profunda e não precipitada se faz importante.

Tendo o pesquisador entendido essas dificuldades, o trabalho de campo mostra sua importância, desde os campos exploratórios e as ideias preliminares sobre a pesquisa até a saturação do campo e dos conteúdos discursivos.

Crê-se lícito dizer que toda a pesquisa começa antes de começar. O que significa isso? Que todo pesquisador, antes de estabelecer as temáticas e o recorte da realidade sobre o qual irá debruçar seus esforços, sai à campo, realiza incursões exploratórias, de onde retira o substrato para o desenvolvimento saudável do seu trabalho.

Em alguns casos, como o dessa pesquisa, já havia uma inclinação ao tema, na medida em que o pesquisador, como ciclista urbano já se deparava por um tempo com os problemas que os demais ciclistas urbanos da capital paranaense encontram para sua locomoção fluída e em segurança. Como o pesquisador já conhecia os dramas mais comuns dos ciclistas de Curitiba-PR, em especial dos ciclistas de pinhão

fixo – que inclusive faziam parte da ideia inicial de pesquisa –, foi mais fácil conseguir abertura para o diálogo investigativo entre os grupos de cicloativistas na capital paranaense.

1.1 O TRABALHO DA FORMIGA: PEDALAR, ENCONTRAR E DIALOGAR

Escutar é dar atenção à conversa, mas também a tudo aquilo que seja expressão do lugar: um discurso, uma manifestação espontânea, o que possa revelar as maneiras do lugar. Implica em reter a informação do que surge como próprio e vinculado ao que está em cena. Desse modo, deve ser também anotação em diário de campo da impressão causada que possibilita tanto indagar para conhecer, como também refletir sobre o que é dito e visto, **considerando nossos referenciais**. (HEIDRICH, 2016, p.27, grifo nosso).

Latour (2012) propõe a metáfora do cientista social como a realização de um *trabalho da formiga* [ant] que observa as relações em duas dimensões, lentamente, construindo o caminho ao caminhar, de forma míope. A formiga não cai na tentação de tentar enxergar estruturas e contextos antecipadamente, como sua visão não é ampla o suficiente ela se retém às relações do local. Somente com essa visão é possível entender o ator-rede, ou o ator dentro de um sistema, no qual o precedente influencia-o, tal qual sua ação influencia o meio. "O macro não está "acima" nem "abaixo" das interações, mas unido a elas como outra de suas conexões, alimentando-as e sendo por elas alimentado". (LATOUR, 2012. p.257).

O cenário que o cientista preocupado com o mundo social analisa nunca é simples de ser analisado, uma gama de variáveis está sempre em jogo no campo de pesquisa independente da escala do recorte espacial. Para Latour (2012, p. 240): "Todo cientista social sabe muito bem que as interações locais não são um bom lugar para descansar". O primeiro campo exploratório realizado no mês de fevereiro do ano de 2019 consistiu em uma contagem de bicicletas no cruzamento das ruas Sete de Setembro e Marechal Floriano Peixoto, uma área de atração da população, pois além de representar uma ligação bairro/centro, possui um shopping e um dos prédios da Universidade Federal do Paraná (UFPR). Na ocasião, o mote foi quantificar e qualificar os ciclistas em um espaço de tempo e dessa forma alguns aspectos se sobressaíram, a maioria dos ciclistas eram aparentemente do sexo masculino, não usavam capacete, transitavam pela via expressa (exclusiva dos ônibus) e em uma bicicleta convencional.

É importante entender que o pesquisador social, ao tentar interpretar a mobilidade pode também ser participante e constituinte do campo com "intervenções ativas" em um "espaço-movimento", como defende Sheller (2014).

Porém, para uma pesquisa qualitativa em Geografia, não importa para quantos indivíduos genéricos uma ciclovia ou uma ciclofaixa foi projetada, o modo como cada um sente ao se movimentar por ela, os ritmos, os resmungos pelos postes, pedestres ou carros estacionados ou uma simples apreciação da paisagem vai depender dos sujeitos individualizados, por isso é necessário entender como os sujeitos figuram determinada forma espacial, nas palavras de Latour (2012, p. 296), "Especialmente importante é aquilo que permite aos atores interpretar o cenário onde estão inseridos".

Considerando o exposto, sobre a impossibilidade de se pensar apenas o "ciclista genérico" que encantaria e facilitaria a vida de planejadores, optou-se pela realização de uma pesquisa qualitativa. A pesquisa qualitativa visa gerar dados que possam evidenciar a intensidade dos fenômenos, o que difere das pesquisas quantitativas em que os números são os artifícios principais para vislumbrar-se a extensão de uma determinada problemática. Tal abordagem tem o propósito de favorecer a interpretação das relações dos cicloativistas com os outros atores do trânsito do que uma pesquisa quantitativa, sem contudo, desconsiderar indicadores e dados estatísticos que podem contribuir para a construção da dissertação.

Os campos exploratórios demonstraram que o número de fixeiros nas ruas, apesar de grande, não seria suficiente para interpretar a construção do espaço do trânsito, nesse ponto, procurando por alternativas, que melhor apresentassem a relação dos ciclistas com os diversos atores do trânsito, estudar os discursos dos cicloativistas na forma de entrevistas semiestruturadas pareceu ser a melhor opção. Dessa forma, embora os fixeiros estivessem envolvidos nos eventos organizados por cicloativistas, para que os resultados da pesquisa pudessem ser mais abrangentes se optou por entrevistar cicloativistas organizados em coletivos.

Após uma interação inicial em páginas da internet (redes sociais), tais como o *Instagram*, voltadas para o público de ciclistas de pinhão fixo, o pesquisador recebeu o convite para entrar em um grupo de *WhatsApp* com a mesma temática, no qual se discutia sobretudo, o dia a dia do ciclista urbano de Curitiba-PR e por meio desse grupo é que se efetuou os contatos dos primeiros cicloativistas a serem entrevistados.

Considera-se nessa pesquisa que o mundo como experienciamos é dado por processos de comunicação, ou seja: "A pesquisa social, portanto, apoia-se em dados sociais - dados sobre o mundo social - que são o resultado e são construídos nos processos de comunicação" afirmam Bauer e Allum, (2002, p.20). Partindo dessa

constatação, com a prática de entrevistas como técnica de investigação visou-se a elaboração de *dados* para a interpretação do espaço por meio das falas, do discurso, conforme aponta Pedroso:

A entrevista como procedimento metodológico constitui em um importante recurso para permitir a análise na pesquisa social. O processo investigatório qualitativo no que conforma a entrevista tem como o intuito uma posterior análise de conteúdo para ressaltar os aspectos que conferem a cientificidade da pesquisa. [...] A fala do sujeito traz a perspectiva do espaço vivido ou a experiência vivida que, no contexto da análise de conteúdo, torna-se de extrema relevância nas pesquisas que envolvem a percepção deste espaço social. (PEDROSO, 2017, p.366)

Ao se pensar na seleção dos entrevistados, a alternativa demonstrada por Gill (2002) pareceu deveras produtiva para se analisar o heterogêneo grupo social formado pelos coletivos de cicloativistas de:

Uma alternativa para se pensar sobre segmentação e empregar grupos 'naturais', em vez de grupos estatísticos, ou taxonômicos. Nos grupos naturais, as pessoas interagem conjuntamente; elas podem partilhar um passado comum, ou ter um projeto futuro comum. Elas podem também ler os mesmos veículos de comunicação e ter interesses e valores mais ou menos semelhantes. (GASKELL, 2002, p.69).

Como na assertiva de Gaskell (2002, p.70), "Em síntese, o objetivo da pesquisa qualitativa é apresentar uma amostra do espectro dos pontos de vista" e não uma amostra quantitativa/estatística de uma população. "Em pesquisas quantitativas, o tamanho da amostra pode ser calculado através da estatística. Já nas qualitativas é preciso refletir sobre o que se espera dos participantes do estudo". (FALQUETO et al, 2018, p.41). No caso dessa pesquisa se esperava que o conteúdo das entrevistas desse uma noção abrangente da construção do espaço do trânsito em Curitiba-PR sob a perspectiva dos *sujeitos da bicicleta*.

Como a coleta de dados em uma pesquisa precisa se encerrar em um dado recorte de tempo, é necessário que o pesquisador adote um método que dê conta de encerrar de maneira adequada a coleta, uma estratégia importante em pesquisas qualitativas é a proposta metodológica intitulada de *saturação*. "Neste ponto de saturação do sentido, o pesquisador pode deixar seu tópico guia para conferir sua compreensão, e se a avaliação do fenômeno é corroborada, é um sinal de que é tempo de parar". (GASKELL, 2002, p.71).

Tal qual aponta Falqueto (2018):

A amostragem por saturação é uma ferramenta conceitual que pode ser empregada em investigações qualitativas. É usada para estabelecer o tamanho final de uma amostra, interrompendo a captação de novos dados. Nessa técnica, o número de participantes é operacionalmente definido como a suspensão de inclusão de novos participantes, quando os dados obtidos passam a apresentar, na avaliação do pesquisador, certa redundância ou repetição não sendo considerado produtivo persistir na coleta de dados. (FALQUETO et al, 2018, p.41).

Os critérios para determinar a saturação, na concepção de Glaser e Strauss (1967), se baseiam em uma combinação dos limites empíricos de dados, integração e densidade da teoria, além da sensibilidade teórica do analista. Apontam ainda os autores como ponto de saturação o momento em que o pesquisador não encontra mais dados adicionais para o desenvolvimento de suas categorias. “Saturação significa que nenhum dado adicional está sendo encontrado pelo qual o sociólogo possa desenvolver propriedades da categoria” (GLASER; STRAUSS, 1967, p.61, tradução nossa)².

Minayo (2017) atenta também para determinadas circunstâncias que ocasionam a "pausa" no campo de pesquisa, além do ponto de saturação teórica, quando não há mais o que se acrescentar ao estudo de dada categoria, existem razões não metodológicas, como a falta de recursos ou de tempo hábil, por exemplo. No caso da pesquisa em questão, além do escasso tempo – considerando a necessidade de tratamento adequado dos dados coletados –, houve um evento em escala mundial, uma pandemia³ que fez com que o município lócus do estudo entrasse em quarentena, ocasionando a impossibilidade da realização de novas entrevistas. Todavia, avalia-se que o conteúdo discursivo das entrevistas chegou a um ponto de saturação que levou à repetição de elementos. Considerando também que os informantes eram ativistas, seu discurso seguia um mesmo caminho, se não padronizado, direcionado. Nesse sentido, esse discurso situado em todos os casos tinha como norte a defesa da modal bicicleta nos deslocamentos intraurbanos e, por conseguinte, a defesa das práticas espaciais relacionadas ao pedalar e ocupar os espaços do trânsito.

² “Saturation means that no additional data are being found whereby the sociologist can develop properties of the category” (GLASSER & STRAUSS, 1967, p.61).

³ No dia 11 de março de 2020 a Organização Mundial da Saúde (OMS), declarou estado de pandemia devido ao surto de COVID-19.

Encerrados os trabalhos de campo, se iniciou o trabalho de categorização dos conteúdos dos discursos coletados nas entrevistas. Assim, foi possível analisar o conteúdo espacial/geográfico das falas dos cicloativistas entrevistados.

BAUER e ALLUM afirmam:

Na pesquisa social, estamos interessados na maneira como as pessoas espontaneamente se expressam e falam sobre o que é importante para elas e como elas pensam sobre suas ações e as dos outros. Dados informais são gerados menos regras conforme as de competência, tais como capacidade de escrever um texto, pintar compor uma música, e mais do impulso do momento, ou sob a Influência do pesquisador. O problema surge quando os entrevistados dizem o que pensam que o entrevistador gostaria de ouvir. (BAUER ; ALLUM, 2002, p.21).

No trabalho que se propõe, a metodologia contempla a categorização dos elementos nos discursos cicloativistas, analisando sua temática conforme as possibilidades que a abordagem geográfica possa oferecer. Ao tratar da importância da seleção de temáticas para a interpretação dos dados brutos e dos materiais em uma pesquisa qualitativa tem-se o aparato teórico proposto por Bardin: "Na verdade, o tema é a unidade de significação que se liberta naturalmente de um texto analisado segundo certos critérios relativos à teoria que serve de guia à leitura" (2011, p.135). Devemos entender todo discurso como uma prática social, e como tal capaz de constituir o espaço e constituído por ele, bem como pelo grupo social no qual o indivíduo está inserido. Nas palavras de Gill (2002):

[...] os analistas de discurso veem todo discurso como prática social. A linguagem, então, não é vista como um mero epifenômeno, mas como uma prática em si mesma. As pessoas empregam o discurso para fazer coisas-para acusar, para pedir desculpas, para se apresentar de uma maneira aceitável, etc. Realçar isto e sublinhar o fato de que o discurso não ocorre em um vácuo social. Como atores sociais, nós estamos continuamente nos orientando pelo contexto interpretativo em que nos encontramos e construímos nosso discurso para nos ajustarmos a esse contexto. (GILL, 2002, p.248).

O material que determinado indivíduo lê o insere em uma dada categoria, visto que as pessoas só leem o que as interessa. O mesmo vale para os conteúdos veiculados em redes sociais ou na rede mundial de computadores. Estar conectado em rede influencia os discursos e as práticas sociais dos indivíduos. Na medida em que aponta Latour: "Nenhum lugar predomina o bastante para ser global, nem é suficientemente autônomo para ser local" (2012, p. 294). A afirmação pode ser

complementada com a assertiva de BAUER e ALLUM: “O que uma pessoa lê, pode indicar o que a pessoa pode fazer no futuro. Categorizar o presente e, às vezes, prever futuras trajetórias é o objetivo de toda pesquisa social” (BAUER; ALLUM, 2002, p.22)”.

Com essas constatações sobre a importância da pesquisa social, e, sobretudo da sua abordagem qualitativa, trata-se a seguir da abordagem qualitativa na Geografia, como o exposto por Heidrich (2016). Esse autor percebe que há uma junção entre as abordagens social e cultural e que o próprio *fazer ciência* do pesquisador vai definir a característica fundamental do trabalho:

Quem elabora essas classificações [Geografia Social ou Geografia Cultural] é o nosso próprio fazer-ciência. Porém, muito do que se faz nesse campo não se distancia das atuais referências da Geografia Social, o que dá muita validade para uma reflexão articulada. (HEIDRICH, 2016, p.19).

Da mesma forma o autor entende que o fazer geográfico vai além da simples observação e perpassa a interpretação das representações sociais na construção do conhecimento geográfico. "As feições da geografia estão à nossa volta e estamos embebidos delas, mas não basta captar sua imagem, delinear seus contornos objetivos, sem distinguir as afetações simbólicas e o uso que se fazem delas" (HEIDRICH, 2016, p.21-22). Nesse caminho de interpretação do social, já descrito acima, são relevantes as interpretações de Sahr (2008), Aldhuy et al. (2009) e de Di Méo (2016), sobre a Geografia social. Sahr (2008), recorre à interpretação de Arendt (1981), para pensar o agir, não reduzindo-o apenas ao campo do trabalho, mas como parte integrante das relações sociais e da produção do espaço.

Enquanto a interpretação marxista do Agir é reduzida ao 'trabalho', precisamos teorizar a criatividade, o Fazer/Produzir, a ação non-conformista, a 'revolução' do contra-poder, para falar em termos marxistas. Este lugar é a margem entre individualidade e sociedade. Neste entre-espaço questiona-se e se discute o Agir e o Viver. Nas sociedades capitalistas, submetidas ao trabalho e à reProdução, estes espaços criativos encontram-se geralmente à margem. Nestes lugares limiares, nas fronteiras e nos limites, o ser humano adquire seu pleno sentido. (SAHR, 2008, p.44).

Sahr (2008), dessa forma, acredita ser necessário recorrer à ideia do agir para ultrapassar as racionalidades, considerando a criatividade da ação que não se encerra nos domínios das racionalidades sistêmicas utilitárias, normativas e comunicativas

propostas por Max Weber (1864-1920). A criatividade da ação, destarte precisa ser revelada metodologicamente na relação com seus pesquisados com os quais constrói um conceito em comum. Aldhuy et al. (2009), inspirados por autores da teoria crítica da Escola de Frankfurt, tais como Max Horkheimer (1825-1973) e Jürgen Habermas (1929), acreditam que a Geografia Social carece de engajamento e que o pesquisador precisa se posicionar diante de uma situação no espaço que escancare uma disparidade social. Os autores entendem que a Geografia Social deve reafirmar a onipresença do espaço, mas ao mesmo tempo se negar naturalizar um conceito de espaço além do humano, mas sim, entender um espaço como construído por intermédio de relações sociais, assim "é preciso afirmar que nenhum "espaço" pode ser ator e que só os seres humanos agem e transformam o mundo". (ALDHUY, et al., 2009, p.04). Já Di Méo (2016), privilegia as relações sociais e espaciais como motores da construção de formas culturais:

A geografia social leva em conta as diferentes formas de estruturação do espaço, mas também de suas experiências pelos seres humanos socializados que o produzem. É um estruturalismo construtivista e humanista que instala a mecânica das relações sociais e espaciais a montante das formas culturais que produz. (DI MÉO, 2016, tradução nossa)⁴.

Para facilitar o entendimento da abordagem e dos métodos usados neste trabalho se pode enquadrá-lo no ramo específico da Geografia Social, usando como abordagem a pesquisa qualitativa. As pesquisas qualitativas, nesse ínterim, têm a qualidade de levantar e estudar possibilidades contidas na oralidade e nas elaborações textuais, procurando entender os sentidos e significados socioculturais dos discursos:

O sociocultural é captado mediante o envolvimento do pesquisador com o contexto da pesquisa. É preciso lidar com oralidade e posteriormente destrinchar os significados e sentidos. É para isso que se recorre aos levantamentos e pesquisas qualitativas, que permitem manejar informações textuais. (HEIDRICH, 2016, p.22).

Heidrich (2016) define a pesquisa ou metodologia qualitativa na medida da sua capacidade de objetivar os significados dos dados obtidos no campo. Dessa forma:

⁴ La géographie sociale tient compte des différentes formes de structuration de l'espace, mais aussi de ses vécus par les êtres humains socialisés qui le produisent. Il s'agit d'un structuralisme constructiviste et humaniste qui installe la mécanique des rapports sociaux et spatiaux en amont des formes culturelles qu'elle produit. (DI MÉO, 2016).

Por pesquisa ou metodologia qualitativa, pode-se compreender a prática ou conjunto de procedimentos voltados à coleta de informações que envolvem o uso da linguagem, em geral objetivadas para a captura de subjetividades e/ou significado contidos nos textos produzidos no levantamento em trabalho de campo. (HEIDRICH, 2016, p.22).

Assim os dados levantados em campo, deram origem as entrevistas transcritas e analisadas sob a ótica do pesquisador em Geografia Social. Desta análise alguns elementos dos discursos foram mais recorrentes, possíveis de serem entendidos como categorias. Dentre as quais pode-se citar: liberdade, segurança, deslocamentos, territorialidade, educação para o trânsito, ação política e cicloativismo, cicloativo ou exemplo/presença; todas essas categorias discursivas de algum modo se relacionam ao que qualificamos como qualidade da mobilidade/circulação, isto é, o movimento.

As 14 entrevistas realizadas somaram um tempo total de entrevista em áudios gravados de 374, 12 min. ou pouco mais de 6 horas. O tempo de entrevista variou muito do conteúdo e do ritmo de resposta dos entrevistados, variando de 08 min. a 47 min. A transcrição das entrevistas totalizou 101 páginas de texto em fonte Arial 12, espaçamento 1,5.

O tempo investido no trabalho de transcrição variou muito de uma entrevista para outra, afinal os ritmos de discurso, de fala, influenciavam na inteligibilidade dos conteúdos, assim, por vezes era necessário retornar o áudio repetidamente. Dessa forma, as pouco mais de seis horas de áudio se transformam facilmente em 100 horas de transcrição que é seguida de interpretação.

A interpretação dos conteúdos foi trabalhosa, afinal era preciso ler e reler cada um dos textos várias vezes, encontrando categorias chaves que se repetissem e que fossem capazes de demonstrar o fenômeno geográfico das territorialidades dos cicloativistas no espaço do trânsito de Curitiba-PR. A interpretação das entrevistas levou em média de 100 horas entre leituras preliminares e definição de categorias e citações que integrariam a dissertação em sua versão final.

É importante ressaltar também nesse momento que as categorias analisadas nesta dissertação não foram elaboradas à priori, nem constavam nas questões do formulário de entrevista semiestruturada, mas sim surgiram da leitura minuciosa das entrevistas transcritas.

Nesse primeiro movimento de texto se tratou da construção da metodologia e da forma como essa metodologia se desenvolveu no tema proposto, criando assim o material suficiente para a elaboração dessa dissertação.

1.2 - MOBILIDADE, TRANSPORTE E DESLOCAMENTOS

A referência geográfica da pesquisa é a cidade de Curitiba-PR, capital do estado do Paraná, localizada na Região Sul do Brasil. Os campos consistiram em levantamentos e entrevistas em uma metodologia qualitativa, atentando mais aos detalhes de cada ator entrevistado. Cada sujeito é importante na metodologia qualitativa, tal qual demonstra Heidrich (2016, p.23) “Dá-se muito mais atenção a cada unidade da amostra (sujeitos pesquisados), demanda-se convivência dialogada e conhecimento mais rico em detalhes da situação vivida”.

A cidade de Curitiba-PR faz divisa com os municípios de Almirante Tamandaré e Colombo ao norte, Pinhais a nordeste Piraquara a leste, São José dos Pinhais a sudeste, Fazenda Rio Grande ao sul, Araucária a sudoeste, Campo Largo a Oeste e Campo Magro a noroeste, com uma extensa região metropolitana, formada por 29 municípios a cidade possui um relevo levemente ondulado, conforme Fiori et al. (2013, p.335), “o relevo de Curitiba-PR se caracteriza pela predominância de terrenos planos "sistema de várzea ou terrenos aluvionares (ou de inundação) com depósitos sedimentares pouco entalhados e frequentes terrenos alagadiços". Essa configuração está presente nas porções leste, centro-leste, extremo sul e sudoeste do município, o restante do município é formado por colinas de topo alongado e pouca declividade. Esse padrão do relevo favorece a utilização da bicicleta como meio de transporte por quase toda a extensão da cidade. Há também uma infraestrutura cicloviária atraente (porém ainda deficitária, como aparecerá de forma mais clara no decorrer do texto), o que favorece a existência de um elevado contingente de ciclistas urbanos, a cidade é bem movimentada em termos culturais, possibilitando a existência de ativismos múltiplos, entre eles, o cicloativismo, objeto dessa dissertação.

Conforme dados levantados junto ao IPPUC (Instituto de Planejamento Urbano de Curitiba-PR) no ano de 2019, Curitiba-PR possuía 209,1 km de estrutura cicloviária. Como dito anteriormente, a cidade de Curitiba-PR, possui um elevado potencial para a utilização da bicicleta como meio de transporte, contando com a presença de *vias*

*calmas*⁵. Tais inferências de propensões geomorfológicas e estruturais para o uso da bicicleta podem ser vislumbradas também no discurso de Lagarto (2019):

depois de morar em Curitiba-PR eu levei minha bike [Para Brasília] e falei: Nossa, vô tá bichão, os cara aqui andando só no plano eu tô acostumado a subida;
Então por que não andar de bicicleta numa cidade que me parece muito acessível nesse sentido né, das coisas serem próximas geograficamente né Eu posso ir daqui a três, quatro bairros sem me cansar muito né mesmo com limitações que cada pessoa pode ter no seu ritmo de andar de bicicleta né, mas andar de bicicleta em Curitiba-PR é muito massa porque esse exercício de autonomia se torna ainda mais claro sabe quando você consegue chegar às vezes tão, tão rápido ou às vezes mais rápido que indo de ônibus, e economizando uma grana. (LAGARTO, 2019).

Percebe-se nesse trecho de discurso que Curitiba-PR apresenta vários aclives e declives, variação altimétrica percebida pelos ciclistas nos seus percursos. Pedalar em Curitiba-PR é vantajoso para o informante Lagarto, que vê como próximos vários pontos da cidade, ao comparar com Brasília, onde residia antes da capital paranaense. As distâncias relativamente próximas possibilitam autonomia e a relação com a velocidade e tempo, que pode ser inferior ao tempo gasto em um trajeto de ônibus. Outro elemento relevante na pesquisa em termos de estrutura na cidade de Curitiba-PR é a existência do sistema Trinário:

No caso do eixo de desenvolvimento linear, no chamado Setor Estrutural, estabeleceu-se um conjunto de três vias paralelas (trinário), onde a via central é composta por uma canaleta exclusiva para a circulação dos Ônibus Expressos, ladeada por duas vias de tráfego lento, que permitem o acesso ao comércio e demais atividades. As duas vias externas aos Setores Estruturais, uma no sentido centro/bairro e outra no sentido bairro/centro, são popularmente conhecidas como vias rápidas, e são destinadas ao fluxo contínuo de veículos. (CURITIBA, 2008 p.22).

O sistema Trinário é o padrão do trânsito nas vias principais da cidade onde há a circulação do transporte coletivo com grande fluxo dos biarticulados. As vias expressas dos ônibus são importantes quando se pensa no modal de transporte das bicicletas, pois é muito utilizada pelos ciclistas. Importante nesse caso é dizer que essa prática, na perspectiva do espaço do trânsito normalizado, ou seja, das leis que determinam a separação entre os atores no fluxo das vias, é ilegal e perigosa. No

⁵ Vias calmas são pistas de rolagem onde a velocidade máxima dos veículos automotores é limitada a 30 km/h, nestas vias existe também ciclofaixas por onde podem transitar os ciclistas.

decorrer desse texto, em vários momentos, comentários sobre essa prática irão aprofundar essa discussão.

Um sistema cicloviário com boa conectividade oferece uma gama maior de possibilidades aos usuários. Em uma estrutura bem conectada um ciclista pode optar por diversos caminhos para chegar a um mesmo ponto dependendo das suas necessidades, configurações de relevo ou segurança.

Além das características geomorfológicas expostas acima, alguns elementos de ordem de infraestrutura e mesmo de ordem econômica podem interferir na escolha da bicicleta como modal de transporte, na tabela 01, vê-se alguns indicadores que pode interferir positiva ou negativamente para a mobilidade ciclística em Curitiba-PR

Tabela 01: indicadores para o uso da bicicleta em Curitiba-PR

(continua)

Indicadores	valores
Densidade Demográfica. Curitiba-PR – PR (2018) (IPARDES)	4.402,31 hab./km ²
Grau de Urbanização Curitiba-PR 2010 (IBGE)	100%
Ciclovias e Ciclofaixas Exclusivas Curitiba-PR (2017)	169 km de ciclovias e 40 km de ciclofaixas.

Tabela 01: indicadores para o uso da bicicleta em Curitiba-PR

(Conclusão)

Corredores Exclusivos de Ônibus Curitiba-PR IPPUC IPPUC - Geoprocessamento IPPUC / SIN	2012: 69 km
	2014:62,97 km
	2017:88km
Tempo médio gasto, em minutos, no deslocamento entre a moradia e o local de trabalho Curitiba-PR (2017)	32 minutos
Mortes no Trânsito Curitiba-PR (2017)	Total de Mortes com Automóveis e Caminhonetes - 32
	Total de Mortes com Bicicleta -10
	Total de Mortes com Motocicleta – 62
	Total de Mortes por Atropelamento – 60
Peso da tarifa de transporte público no orçamento mensal – (2018) Curitiba-PR	R\$ 212, 50 13,8311%
Tabela elaborada pelo autor com base em dados do IBGE, IPARDES e Cidades Sustentáveis.	

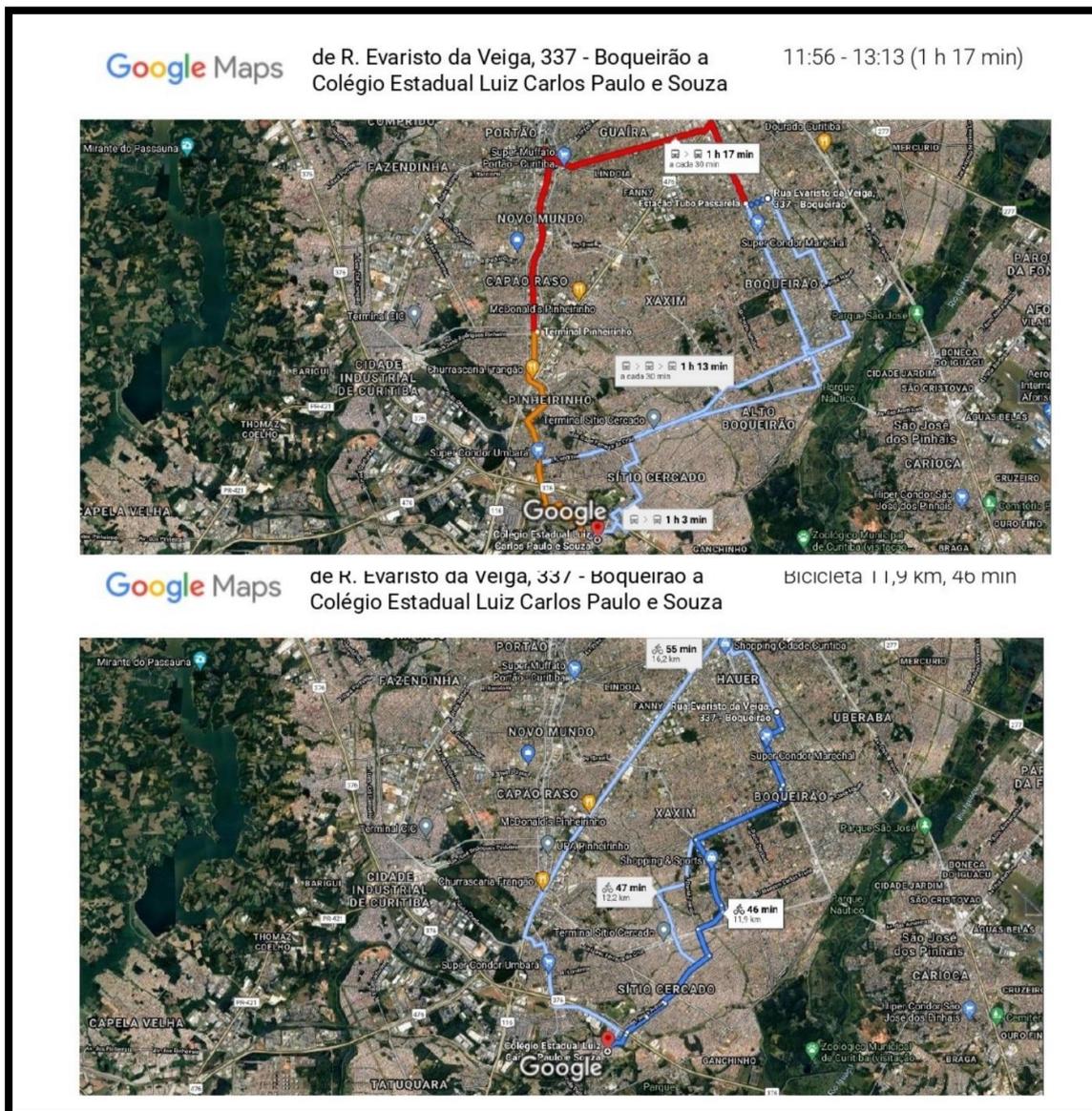
Fonte: adaptado de IPARDES (2019); URBS (2019); IBGE (2019).

Na tabela 01 são organizados indicadores que podem ser catalisadores ou obstáculos da utilização dos modais não motorizados. Entre eles está a elevada densidade demográfica, que evidencia justamente a concentração populacional em uma área relativamente pequena 434,892 km² (IBGE, 2020), a população está concentrada da mesma forma que as redes e a infraestrutura estão. A quantidade de ciclofaixas e ciclovias é outro fator relevante considerado na produção de indicadores. Um equipamento exclusivo para os ciclistas, mesmo que não atraia cicloativistas que defendem espaços não segregados, atrai ciclistas que pretendem usar a bicicleta nos afazeres cotidianos e/ou lazer e se sentem coagidos pelos veículos em outras vias. Ainda nesse sentido de coação, o número de mortes no trânsito é um dado que pode desincentivar vários possíveis ciclistas, isso que o ano de 2017 (10 mortes) teve um número de óbitos em colisões inferior a outros anos, vide figura 6 (página 66 dessa

dissertação). Os corredores exclusivos de ônibus, irregularmente utilizados pelos ciclistas na capital paranaense também devem ser considerados, seja por integrarem o sistema de fluxos de transporte público, seja por servirem também de via mais direta aos deslocamentos dos ciclistas.

Por fim, o peso no orçamento foi exposto, em 2018 representavam 13, 83% do orçamento familiar chegando a 21, 53% em 2020. Em muitos casos, se opta pela modal bicicleta não necessariamente por uma causa em comum com os outros ciclistas, mas pelo custo do transporte diário, aliado a esses indicadores surge também o tempo gasto em deslocamentos. Em um trajeto diário de trabalho, por exemplo, saindo da estação tubo Passarela, no bairro Boqueirão e se deslocando até o Colégio Estadual Professor Luiz Carlos de Paula e Souza, no Umbará, esse pesquisador precisa embargar em dois ônibus, totalizando 1 hora e 13 minutos de trânsito e R\$ 4,50 de pagamento por viagem, de bicicleta, esse tempo cai para 46 min. A figura 4, elaborada com o uso do *Google Maps* dá uma dimensão dessa relação tempo/distância.

Figura 4 Trajeto Bicicleta vs Transporte Público



Fonte: O Autor (2021).

No trajeto realizado com o modal bicicleta o valor gasto só se contabiliza nas manutenções futuras da bicicleta. Vale ressaltar que no trecho descrito não há estrutura cicloviária satisfatória, o que impede a opção pelo pedal nesse *commute*. Conforme Raffestin (1993, p.150), “os indivíduos e/ou grupos se organizam no espaço levando em conta o fator distância e a acessibilidade, a distância e a relação de interação entre dois pontos pode ser entendida em termos físicos, temporais, psicológicos ou econômicos”.

Qualquer prática que prive a mobilidade de sujeitos ou grupos, direta ou indiretamente está circunscrevendo esses indivíduos e diminuindo suas

possibilidades de interação, reduzindo assim suas possibilidades de circulação e conectividade. Entretanto, é impossível pensar uma mobilidade sem antes tratar das questões relacionadas às redes sociais e geográficas. E nessa discussão o *conceito de rede* elaborado por Raffestin é esclarecedor:

Uma rede é um sistema de linhas que desenham tramas. Uma rede pode ser abstrata ou concreta, invisível ou visível. [...] Seria possível falar de um 'eixo central', pois são as redes que asseguram o controle do espaço e o controle no espaço. [...] Toda rede é uma imagem do poder ou, mais exatamente, do poder do ou dos atores dominantes. (RAFFESTIN, 1993, p.156-157).

Da mesma forma pensa Haesbaert (2018), que considera a relação entre a mobilidade e as redes na configuração territorial, ou seja, nas relações de poder no espaço. Para o autor: "As diferentes lógicas espaciais, zonais e reticulares se imbricam assim para moldar distintas configurações de territórios e lugares" (HAESBAERT, 2018, p.52). Ou como afirma Lévy (2001, p.11): "Em particular, é porque são pouco móveis que as populações mais despossuídas são despossuídas". A mobilidade deve ser analisada não apenas na sua estrutura e nos deslocamentos quando utilizados efetivamente, mas sim nas suas possibilidades em relação ao desejado, o possível e o realizado.

A gama de possibilidades relevantes tem uma forte influência na ação dos indivíduos. Dessa forma, uma cidade que oferece um conjunto adequado e farto de equipamentos ciclovitários, vai influenciar seus cidadãos a utilizar esse modal de transporte ou mesmo exigir que este se integre com outros modais pra uma utilização mais cômoda. Nesse sentido Lévy (2001), entende que a mobilidade é configurada por um sistema de virtualidades que podem ser entendidas pela oferta de mobilidade, ou seja, a possibilidade ou acessibilidade, a competência de mobilidade ou a mobilidade como parte do capital dos indivíduos.

Pode-se trabalhar com a afirmação de Lévy (2006, p. 223): "Desenvolver-se implica deslocalizar-se", que se refere a empresas e nações pensando a afirmativa em escalas como a do local e mesmo a do pessoal, entendendo a mobilidade como fator preponderante do desenvolvimento. Esse movimento que traz possibilidades deve ser entendido dentro de uma dinâmica social e política. Cresswell (2010), ao pensar em como a mobilidade se torna política, considera seis aspectos, cada um como uma política a se considerar:

Por que uma pessoa ou coisa se move: para que objetos se movam é necessário que uma força seja aplicada, com humanos essa força pode vir do interior ou do exterior, o que torna a situação analítica mais complexa. Obviamente a diferença entre escolher e não escolher não é uma condição necessária, todavia é uma condição importante no estabelecimento de políticas;

O quão rápido uma pessoa ou coisa se move: Velocidade é um recurso valioso. Quão mais rápido vamos, mais nossas liberdades estão ameaçadas. O apelo crescente da demanda globalizada pela velocidade esmaga a humanidade. A velocidade inclusive está no centro da hierarquia da mobilidade, associada com exclusividade, oferecidas a clientes vips do banquete do capital. Isso não ocorre apenas com altas velocidades, mas também com as lentas velocidades, afinal a burguesia pode escolher estar em espaços lentos. Para os trabalhadores, a lentidão é impensável, dado o seu ritmo de trabalho e distâncias que precisam ser percorridas sem os velozes equipamentos e as credenciais e livres acesso das classes mais abastadas;

O ritmo que a pessoa ou coisa se move: Um importante componente da mobilidade, composto de repetidos movimentos e pausas. Os ritmos podem ser visíveis como em um quarteirão, simultaneamente orgânicos, vividos e endógenos ao passo que também podem ser exteriores, mecânicos e impostos. Ritmos exteriores e impostos geralmente são medidos racionalmente em tempo e espaço, em contradição com o tempo vivido do corpo. O ritmo da construção do cotidiano é espontâneo, sem lei de medida. Há aí uma questão de classe nos próprios ritmos. Um ritmo descompassado pode parecer suspeito, na medida em que os ritmos "corretos e regulares" dos cidadãos respeitáveis são tidos como valiosos. Há dessa forma uma própria estética dos ritmos. Creswell (2010), se utiliza da expressão *dromologia* elaborada pelo filósofo Paul Virilio (1932-2018) para tratar da regulação da mobilidade: "Dromologia é a regulação de diferentes capacidades de movimento. Diz respeito ao poder de parar e movimentar, de encarcerar e acelerar objetos e pessoas⁶" (2010, p. 28, tradução nossa). Assim, o que vai influenciar na mobilidade é a logística e o arranjo espacial dos dados;

Que rota é pega: Mobilidade é canalizada, ela se move ao longo de horas e canais, o que não ocorre continuamente pelo espaço. Produzir ordem não é apenas

⁶"Dromology is the regulation of differing capacities to move. It concerns the power to stop and put into motion, to incarcerate and accelerate objects and people". (CRESWELL, 2010, p.28).

construir fixos, mas sim, canalizar os fluxos e rotas produzindo ordem e previsibilidade. Nesse ínterim, as áreas mais valorizadas recebem uma infraestrutura que as conecta mais facilmente com outras áreas. Para exemplificar, pode-se pensar nas vias rápidas que vão direto aos principais centros ignorando os espaços ao redor, garantindo a velocidade de uns e a lentidão de outro ignorados;

Como se sente quem se move: Mover-se consome energia, pode ser um trabalho pesado ou um momento de pompa e extravagância, a experiência está no centro dessa questão. Sobre o modo como o indivíduo se sente ao se mover;

Que tipo de fricção age na experiência da mobilidade: Por mais que a velocidade seja um valor contemporâneo, as coisas eventualmente tem de parar. Da mesma forma que é necessário atentar sobre as forças que iniciam a mobilidade, é necessário indagar sobre as forças que para o movimento, sua fricção. Os investimentos em controle de acesso, novas barreiras locais de segurança privada são um exemplo dessa fricção que desacelera a mobilidade.

Assim, pontua Creswell (2010), são fatores importantes para se analisar a mobilidade: o ponto de partida, a velocidade, o ritmo, a rota, a experiência e a fricção⁷. Considerando tanto o ponto de partida para o movimento quanto a experiência, é possível ver em Schwederski (2019) uma interessante relação sob a ótica da antropologia. Sobre os cicloentregadores, Schwederski (2019) escreve:

Por mais diferentes que sejam as condições geográficas, climáticas, o trânsito, a segurança e até mesmo as políticas sobre mobilidade urbana em cada uma destas cidades, estes ciclistas possuem em comum o fato de estarem diariamente nas ruas, vivendo o trânsito em cima de duas rodas e transportando itens de um local a outro. (SCHWEDERSKI, 2019, p.31).

E nesse ponto se estabelece um ponto comum entre os cicloentregadores de Florianópolis, estudados por Schwederski (2019) e os cicloativistas, entregadores ou não, de Curitiba-PR, é a emoção em andar de bicicleta e a paixão pelo modal. Assim, no caso dos cicloativistas, o “Ponto de Partida”, como o exposto em Creswell (2010), é acima de tudo uma motivação interior que se expressa na luta pelo direito de vivenciar a cidade, o espaço público do trânsito, sentindo-se seguros e respeitados:

Outro ponto positivo relatado por eles está relacionado à emoção e ao fato de trabalharem pedalando. O gosto pela bicicleta e pelo ato de pedalar na

⁷ "So here then we have six facets of mobility, each with a politics: the starting point, speed, rhythm, routing, experience, and friction". (p. 26).

cidade (mesmo quando não estão a trabalho) aparece como um ponto em comum entre todos os ciclo-entregadores. Existe um amor pela prática das ciclo-entregas e pelo fato de trabalharem nas ruas que envolve não somente o gosto por esse tipo de mobilidade, mas também a promoção do uso da bicicleta para todos os âmbitos do espaço público: pedalar, para eles, envolve lazer, trabalho, locomoção e é também um ato político, tudo ao mesmo tempo. Estar nas ruas diariamente, portanto, inclui também um movimento de reivindicação pelo direito de utilizá-las. (SCHWEDERSKI, 2019, p. 37).

A própria valorização conferida ao ato de pedalar e a resistência que ele representa configura a intencionalidade do discurso cicloativista que sempre vai argumentar em torno dos aspectos positivos do uso da bicicleta e das sensações positivas que essa prática carrega. Independente dos discursos, as fricções, os obstáculos existem, todavia, ficam em segundo plano quando abordados nos discursos.

Mesmo que as relações não se estabeleçam apenas em recortes zonais territoriais, contínuos, nas linhas e pontos das redes lacunares também pode-se pensar que os indivíduos se sintam "em casa" em locais diferentes, inclusive no trânsito, onde as relações de disputa fazem parte do cotidiano. Com esse pensamento podemos formular a maneira como Heidrich (2013) entende o coletivo *massa crítica* em Porto Alegre-RS. Ela pode ser interpretada como expressão de microterritorialidade, pois ocupa o Largo Zumbi dos Palmares⁸ na última sexta de cada mês (data na qual ocorre em diversas cidades). Possui um trajeto que, apesar de definido na hora do evento, possui uma repetição ocasional. Trata-se de uma "semiocupação" das vias de maneira intermitente e variável, além de possuir uma característica eminentemente territorial que é a intencionalidade e comunicação da ocupação, trazendo consigo o ativismo e a possibilidade de influenciar outros atores.

Quanto à acessibilidade, se coloca a questão de que parte do espaço temos de fato acesso. Um transporte público de qualidade evita a asfixia automotora desse próprio sistema automobilístico que fabrica hierarquias conforme um sujeito se aproxima ou se distancia do acesso às vias maiores. Em termos de acessibilidade, é possível pensar até mesmo em um "capital espacial" (LÉVY, 2001). O capital só pode ser entendido a partir do seu uso e o *capital espacial* não é o mesmo para todos obviamente, mas analisar apenas a relação econômica é muito fraco em uma sociedade com uma miríade de possibilidades.

⁸ Local de convivência comunitária, onde se realizam feiras, eventos políticos e onde é o ponto de partida das "pedaladas" do grupo de ciclistas *Massa Crítica* os quais foram estudados por Heidrich (2013).

Aqui, a porosidade das métricas pedestres frente aos espaços atravessados (é notadamente o caso do corpo humano e de suas relações multi-sensoriais com o meio ambiente) retoma sua capacidade de fazer emergir, nos próprios veículos, um micro-cosmos territorial. Ao contrário, o automóvel oferece uma couraça muito potente para quem deseja separar o mundo de seu espaço íntimo. (LÉVY, 2001, p.15).

As métricas pedestres perpassam uma relação do íntimo do indivíduo com o espaço, criando esse microcosmos territorial corpóreo e sensorial na disputa pelo espaço da cidade. Somente nas cidades onde a mobilidade empodera a população, o espaço público fica aberto ao acaso ou a *serendipidade*, “*serendipity*” na expressão utilizada por Lévy (2001).

Lévy (2014) entende que uma distribuição mais igualitária da mobilidade e do espaço público seria relevante para o fortalecimento da Democracia. As sociedades contemporâneas são formadas por atores com capacidades variadas, o objetivo de uma distribuição ou justiça espacial consistiria no *empower* ou empoderamento de atores com forças menores no campo de poder:

Há um mal entendido sobre espaço público, porque muitas pessoas dizem que com o espaço público não se reduzem as desigualdades sociais, econômicas. É verdade, mas não é a sua função, não é a sua utilidade. O espaço público tem só o mérito de tornar visível a cidade a si mesma, aos seus membros, e dar informações concentradas sobre escalas maiores que o espaço mesmo; é um pequeno espaço que é como um concentrado de outros. (LÉVY, 2014, p.345).

Acessar espaços diferenciados oferece possibilidades. Um pobre que resida em um bairro misto (economicamente falando) pode entender a cidade de uma forma diferenciada em relação a um indivíduo pobre que more em uma área de pobreza homogênea.

Então o espaço público é também um recurso cognitivo, não só ético ou político, porque a serendipidade me parece uma coisa muito mais importante do que podemos imaginar, porque é o contrário da técnica. [A serendipidade] são todos os processos cognitivos que não pressupõem uma predefinição do alvo. Porque *techné* significa que você já conhece o alvo e inventa processos para atingi-lo.

No caso da serendipidade, não existe o alvo, e se descobre o alvo a posteriori. A internet também é um extraordinário dispositivo serendipiano. Mas a cidade, particularmente o espaço público, até agora não foi ultrapassada, porque é um espaço multissensorial, que permite mobilizar todos os sentidos. (LEVY, 2014. p.346).

No caso do cicloativismo analisado, ao mesmo tempo que os discursos dos sujeitos entrevistados reivindicam espaços de uso exclusivo (territorialidades do uso e circulação com bicicletas), percebe-se que essas ações estão no plano da constituição das normas e regramentos do espaço público, tal qual a concepção republicana de Gomes (2002). Por sua vez, quando se é sabido que os ciclistas entrevistados são atores experientes nos deslocamentos com bicicletas no trânsito compartilhado com veículos automotores, percebe-se que a sua reivindicação segue no caminho da luta por um direito à cidade e ao espaço do trânsito como em Borja (2003) e Lefebvre (2011), onde os diversos atores possam usufruir do trânsito e se sentirem seguros nesse espaço.

Portanto, se Han (2015), adverte que vivemos em uma sociedade da hiper positividade, fenômeno que se expressa pela busca do desempenho e pelo qual o poder não se exerce em relação à uma referência externa, mas é inerente ao próprio sujeito do desempenho, compete ao presente texto ensejar ampliar o próprio debate do espaço público. Nesse ínterim, o espaço público na sua expressão do trânsito é pensado tendo como referência o conceito de “democrático” – não como um dado a priori, mas enquanto um horizonte de constantes disputas e conquistas. Se há uma ordem hegemônica que apregoa ao sujeito à aceleração constante, à simultaneidade, ao elogio da velocidade, aos ritmos mecânicos e acelerados, os ritmos (CRESWELL, 2010) dos cicloativistas, bem como dos pedestres, evocados como sujeitos de preferência máxima no espaço do trânsito que se inserem no tocante a ampliação do debate, a dimensão contemplativa, um debate sobre o viver e experienciar a cidade e se sentir seguro nesse ato de contemplação e apreciação do espaço.

Nesse sentido, nessa dissertação o espaço público não é apenas o espaço de livre acesso, mas sim o espaço do trânsito, que oferece possibilidades, que se apresenta de forma democrática aos cidadãos, na forma como Borja (2003) e Lefebvre (2011) pensariam o direito à cidade. Opta-se nesse texto por "espaço do trânsito" ao invés de espaço urbano ou espaço intraurbano para melhor delimitação do fenômeno e das práticas sociais analisadas conforme os discursos dos cicloativistas entrevistados. Essa delimitação deve-se ao fato das situações de interação narradas pelos atores informantes, ocorrerem sempre no espaço das vias, sempre nos fluxos - em trânsito.

Como lembram Borja e Maxí (2003, p. 25, tradução nossa) a cidade é um espaço público "aberto e protegido", é da mesma forma "Um lugar, isto é, um fato

material produtor de significado. Uma concentração de pontos de encontro⁹. Desse modo, os autores acreditam que o espaço público é preponderante para avaliar o nível de cidadania de determinada cidade. "O espaço público define a qualidade da cidade, porque indica a qualidade de vida das pessoas e a qualidade da cidadania dos seus habitantes¹⁰." (idem). Um espaço público democrático no sentido dado pelos discursos dos cicloativistas vai considerar as dimensões da fruição mais profunda do espaço, como a possibilidade de contemplação que acaba sendo cerceada pela necessidade de velocidade das vias rápidas.

Uma cidade justa oferece o direito à fruição dos espaços centrais e a mobilidade. Da mesma forma acreditam Borja e Maxí (2003, p. 28, tradução nossa): "Se os direitos de centralidade e a mobilidade são universais, a cidade não é democrática¹¹." Borja e Maxí (2003) entendem que a cidade atual passa por três processos negativos: a dissolução dos centros especializados por uma distribuição desigual, a fragmentação causada por um capitalismo desregrado e uma lógica setorial que cria espaços monovalentes cortados por vias rápidas de circulação e, por fim, o processo de privatização que gera uma proliferação de guetos de classes e a transformação de ruas e praças em centros comerciais. Lefebvre (2011), vê no sistema de significações do cotidiano, um elemento importante para se entender esse direito à cidade, pois nesse elemento é que se percebem as atividades e passividades dos cidadãos:

O humilde habitante tem seu sistema de significações (ou antes seu subsistema) ao nível ecológico. O fato de habitar aqui ou ali comporta a recepção, a adoção, a transmissão de um determinado sistema, por exemplo o do habitat pavilhonista. O sistema de significações do habitante diz das suas passividades e das suas atividades; é recebido, porém modificado pela prática. É percebido. (LEFEBVRE, 2011, p.111).

Importante lembrar que Lefebvre (2011) trabalha em uma perspectiva teórica crítica, assim as relações socioespaciais são sempre diretamente ligadas ao sistema de produção ou reprodução vigente. Dito isso, mesmo que o foco seja diferente, a importância dada às modificações da prática cotidiana é semelhante no texto de

⁹ "Un lugar, es decir, un hecho material productor de sentido. Una concentration de puntos de encuentros." (BORJA e MAXÍ, 2003, p.25).

¹⁰ "El espacio publico define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente y la calidad de la ciudadanía de sus habitantes." (Idem).

¹¹ "Si los derechos de centralidade y movilidad son universales, la ciudad no es democrática." (Idem, p. 28).

Lefebvre e na escrita dessa dissertação. Lefebvre (2011), em sua discussão percebe também uma espécie de hierarquia de modais e a preponderância do carro na organização da cidade, inclusive sugerindo uma ação estratégica nas cidades: “É possível considerar aqui uma varável estratégica: limitar a importância da indústria automobilística na economia de um país e o lugar do objeto ‘carro’ na vida cotidiana, na circulação, nos meios de transporte”. (LEFEBVRE, 2011, p.128).

Urry (2006) enriquece essa discussão ao trazer no bojo de suas elucubrações a interferência do carro na construção da sociedade e a forma como todo um aparato de infraestrutura espacial é elaborado para servir o objeto de desejo dos indivíduos na modernidade. Da mesma forma o autor que os carros dominam não somente as vias exclusivas, mas todo o entorno, definindo o que vai ser visto, ouvido, cheirado e os gostos que serão sentidos em todo o entorno das vias. O alcance temporal e espacial dessas transformações varia conforme os sentidos.

O carro na perspectiva de URRY (2006, p.17-18):

- a)** Quintessência dos objetos manufaturados, na medida em que é produzido pelas empresas que lideram os mercados mundiais;
- b)** É o maior item de consumo individual depois das residências, provendo status e significados como velocidade, segurança, desejo, sucesso, masculinidades, entre outros. Esse objeto é ainda por vezes antropomorfizado;
- c)** O automóvel é um extraordinário complexo maquínico, construído em uma gigantesca rede interligada de indústrias e trabalho nas mais diversas áreas;
- d)** Predomina globalmente como uma mobilidade quase privada que subordina as outras mobilidades públicas como caminhar e andar de bicicleta e reorganiza o espaço e a forma como as pessoas negociam suas opções da vida cotidiana;
- e)** O carro é sustentado pelo discurso da cultura dominante como constituinte de uma boa vida para o cidadão em termos de mobilidade;
- f)** A produção dos automóveis é também a principal causa da utilização de recursos ambientais e energia, além de ser também relevante na questão dos diversos tipos de poluição.

Para URRY (2006), a estrutura do "auto espaço" obriga as pessoas a pensarem suas práticas e caminhos de maneira complexa e em distâncias cada vez mais significativas. A auto mobilidade, na visão do autor, separa os locais de trabalho das residências, criando longas viagens para a cidade, por isso ele requer para si caminhos não-motorizados e espaços públicos, corroendo os centros das cidades:

A 'estrutura do espaço automotivo' força as pessoas a orquestrar de maneiras complexas e heterogêneas suas mobilidades e socialidades em distâncias muito significativas. [...] A automobildade separa os locais de trabalho das residências, gerando longos deslocamentos dentro e fora da cidade. Ele divide residências e distritos comerciais, minando os pontos de venda locais para os quais se poderia ir caminhando ou pedalando, erodindo centros urbanos, vias sem carros e espaços públicos. Também separa residências e vários tipos de locais de lazer, que muitas vezes só estão disponíveis por transporte motorizado. (URRY, 2006, p.19, tradução nossa)¹².

Tal como explica URRY (2006), a auto mobilidade obriga as pessoas a operar em uma flexibilidade intensa, os indivíduos precisam lidar com pequenas frações de tempo e espaços alongados. Ao mesmo tempo em que oferece um reino da liberdade aos usuários, enclausura os motoristas em gaiolas de ferro da modernidade, em movimento e privatizadas. Os horários, a organização do tempo não é mais a da estrada de ferro, condicionada por um transporte público, a organização do tempo é subjetiva e personalizada, nesse contexto o monitoramento da *narrativa do eu* conforme padrões é constante.

A mobilidade compulsória e sem que os indivíduos tenham controle sobre os seus ritmos diminui as possibilidades do conhecimento gerado pelo movimento lento e contemplativo. Schwederski (2019), entende, que ao se movimentar o corpo se relaciona com o mundo, e essa relação se aprimora com o tempo, com a prática e repetição inerentes à construção da experiência, dos itinerários, dos circuitos. Assim, com o tempo um *commuter* que percorre sempre o mesmo caminho, se torna cada vez mais conhecedor daquele recorte espacial, se torna ainda mais capaz de apropriação:

¹² "The 'structure of auto space' forces people to orchestrate in complex and heterogeneous ways their mobilities and socialities across very significant distances. [...] Automobility divides workplaces from homes, so producing lengthy commutes into and across the city. It splits homes and business districts, undermining local retail outlets to which one might have walked or cycled, thereby eroding town-centres, non-car pathways, and public spaces. It also separates homes and various kinds of leisure sites, which are often only available by motorized transport." (URRY, 2006, p. 19).

[...] ao se movimentar, e também de acordo com a forma como se movimenta, cada indivíduo desenvolve habilidades que mediam sua relação com o mundo e que são aprimoradas por meio da prática e da repetição. Conforme isso acontece, a pessoa se torna capaz de reconhecer o ambiente e os trajetos, que vão ficando mais familiares na medida em que os mesmos caminhos, bairros e ruas são percorridos repetidas vezes. Assim, acumulam-se informações importantes, como: pontos de referência, nome e localização das ruas, localização dos bairros, etc. (SCHWEDERSKI, 2019, p.81).

Schwederski (2019, p. 83-83), apoiada nos trabalhos de Gibson e Ingold, sustenta uma abordagem ecológica do desenvolvimento das capacidades dos indivíduos. capacidades essas que: "não residem nem dentro da mente, nem fora no ambiente, mas num campo de ação e percepção do organismo em determinado ambiente".

Um detalhe importante ao se interpretar o movimento no trânsito é justamente o fato de que, como assevera Schwederski (2019, p. 85), o movimento interfere na "perspectiva espacial", tornando-a completamente diferente da de um "observador fixo". Conforme os ritmos e velocidades se aceleram não há um demorar-se contemplativo e analítico da paisagem. Há apenas o animal multitarefa (HAN, 2015), o fluxo e a sua demanda por velocidade.

Sheller (2014), entende o estudo das mobilidades como estudo das mobilidades humanas e não humanas, bem como as infraestruturas do movimento sob uma ótica multidisciplinar ou transdisciplinar, congregando preocupações da Sociologia, como as desigualdades de poder, as preocupações espaciais da ciência geográfica, tais como os territórios, as fronteiras e as escalas, assim como envolve questões de ordem antropológica, tal qual os discursos e as representações. Dessa forma, as disputas no espaço do trânsito, enunciadas nos discursos cicloativistas, participam na construção da interpretação sobre o espaço do trânsito, seja no movimento e na utilização da bicicleta como modal, seja na manifestação ativista e intencional, discursiva ou de intervenção.

1.3 CICLOATIVISMO EM CURITIBA-PR: SE EXPOR, SER O EXEMPLO E AS MÚLTIPLAS RACIONALIDADES DOS COLETIVOS

Escóssia e Kastrup (2005), no campo da Psicologia, elaboram um profícuo conceito sobre o que são coletivos lastreado por redes sociais e geográficas e afirmam que "o coletivo pode ser entendido como rede social, desde que se garanta o princípio

da heterogeneidade do social, assim como de toda e qualquer entidade, seja ela um indivíduo, uma comunidade, um texto ou um objeto técnico” (ESCÓSSIA; KASTRUP, 2005, p.301). Nesse sentido:

A noção de rede contribui de modo especial para a ultrapassagem da tensão que sempre existe entre o nível individual e social de fenômenos como a cognição, a emoção ou a ação. Sua novidade diz respeito a dois pontos principais. O primeiro é abrir mão do problema da origem, em proveito da questão da distribuição ou disseminação que caracteriza o processo de engendramento dos seres. O segundo é renunciar à grande separação estabelecida entre humanos e não-humanos, frequentemente utilizada para explicar a constituição do psiquismo ou do social. (ESCÓSSIA; KASTRUP, 2005, p.301).

A ideia de entender os seres nas suas relações em pontos e linhas é relevante, pois aborda as relações dos coletivos sob uma perspectiva reticular, ou seja, de coletivo como uma rede. Dependendo do ponto de vista, um coletivo pode inclusive, ser entendido como uma comunidade. Comunidades podem ser constituídas por grupos de pessoas com interesses semelhantes, organizados em redes, tal qual acertadamente aponta Massey (2000, p.183) "as comunidades podem existir sem estar no mesmo lugar - de redes de amigos com interesses comuns a grandes religiões e comunidades étnicas ou políticas". Conforme afirmam Escóssia e Kastrup (2005, p.301) "É possível agora acrescentar que a rede é uma versão empírica e não dicotômica do coletivo".

Toda entidade pode ser apreendida em sua dupla face: está contida em um ponto, ao mesmo tempo em que está distribuída em toda a gama de materiais que ela associa e que a compõem. Ponto e rede: essa dupla natureza do ser nos permite apreender toda entidade em seu aspecto individualizado, estável ou pontual, por um lado, e em seu aspecto coletivo e distribuído, por outro. (ESCÓSSIA; KASTRUP, 2005, p.302).

Silva Filho e Perez (2017), estabelecem um panorama sobre o conceito de coletivo que pode ser pertinente, principalmente ao tratar dos objetivos fundantes e necessários que dão coesão a um coletivo e sua organização mais ou menos institucionalizada. Assim definem os coletivos:

[...] é possível definir os coletivos enquanto formas de mobilização da sociedade civil regidas pelos princípios da horizontalidade, não institucionalidade, temporalidade e auto-organização. [...] a temporalidade indica que os coletivos podem ou não adquirir um caráter permanente, tendo a sua vigência restrita a algum momento específico no qual as pautas abordadas são mais propensas ao atendimento por parte de outros atores

sociais ou nos quais os sujeitos integrantes estão mais bem alinhados ao redor da organização. Dessa forma, os coletivos são dentre os novos movimentos sociais aqueles que se encontram marcados pela fluidez. (SILVA FILHO; PEREZ, 2017, p.270-271).

Nesse sentido, alguns elementos se mostram importantes na definição e estabelecimento de um coletivo. Para se entender e caracterizar um coletivo é necessário antes de tudo pensar os objetivos que ele se propõe, de modo geral podem seguir as tendências dos movimentos sociais de combate estratégico aos modelos sociais burgueses, todavia essa não é a regra ou uma condição necessária.

Pensar a caracterização dos coletivos é não só pensar os princípios que os regem e as suas múltiplas possibilidades de abordagem, mas também os fins aos quais se propõem. [...] os novos movimentos sociais desde que foram aparecendo vão na direção estratégica de combate aos modelos sociais burgueses. Cabe a pergunta: os coletivos, enquanto novas formas de mobilização da sociedade civil, também seguem esse caminho? Isso irá variar conforme a pauta a que o coletivo se propõe. Demandas de reconhecimento estão mais propensas a aproximá-lo de tal categorização. (SILVA FILHO; PEREZ, 2017, p.269).

Como ponto de convergência teórica, partimos do princípio que os coletivos como organização de pessoas articulam interesses em comum, tais como os cicloativistas entrevistados pontuaram. Já a heterogeneidade do grupo pode ter um duplo papel - de pluralidade de ideias ou de conflitos – conforme a organização institucional e as normas de deliberação do coletivo: "No caso dos coletivos, eles podem ser mais ou menos institucionalizados. Isso vai depender muito da gênese e do processo organizativo no qual estão baseados" (SILVA FILHO; PEREZ, 2017, p.268).

Os coletivos se organizam em torno de uma causa comum, procurando influenciar a realidade social, seu trabalho por vezes surte efeitos em termos de institucionalização de políticas que atendam os interesses do coletivo:

Os coletivos se inserem nesse panorama recente, no qual a liquidez relacional e a experimentação de novas formas de ser tem se estruturado cada vez mais a caminho de um tipo de sociedade em que o verbo 'contestar' seja a marca presente nas mais variadas esferas, públicas e privadas. Quem sabe assim, novas formas de mobilização deem origem a novos tipos de institucionalidade e abram espaços para outros campos de diálogo. (SILVA FILHO; PEREZ, 2017, p.291).

Nesse sentido, coletivos institucionalizados e exercendo um papel de *pressão política*, como é o caso do Cicloiguaçu em Curitiba-PR, pode realizar pressão nas

entidades públicas e reivindicar ações que favoreçam os ciclistas da cidade. Certamente que a ação dos outros coletivos não é despolitizada, cada um tem seu mote e a sua organização, todavia, durante as entrevistas, o coletivo Cicloiguaçu, de forma recorrente foi reconhecido pelos sujeitos como um coletivo influente politicamente.

Como a pesquisa se desenvolveu por uma amostragem qualitativa, nenhum coletivo foi analisado individualmente e tampouco escrutinado em suas possíveis especificidades de atuação social. Porém, com o uso da técnica metodológica “bola de neve”, vários informantes de diferentes coletivos foram entrevistados no decorrer dos trabalhos de campo. Esse grupo de amostragem forneceu informações importantes não apenas sobre os coletivos de cicloativistas propriamente ditos, mas também sobre entidades com fins comerciais e cicloativas com organização semelhante às dos coletivos ou mesmo de cooperativas.

Entre os coletivos representados pelos informantes está o Bike Anjo, que como website do coletivo afirma: “Bike Anjo é uma rede de ciclistas *apaixonad@s* pela bicicleta que promove, mobiliza e ajuda pessoas a começarem a utilizar esse veículo nas cidades”, é um grupo homogêneo e realiza diversas atividades, entre elas a Escola Bike Anjo, que ensina pessoas a pedalar e a maneira mais segura de pedalar nas cidades.

O tanto VMDL quanto o cicloativismo são coletivos que acreditam que o ativismo passa também por uma produção de conteúdo informativo, registrando e organizando eventos como as *Ghost Bikes*, Bicletadas, Massas Críticas, *Alleycats*, entre outros, criando um espaço eficiente de ativismo midiático. Alguns coletivos, se organizam e criam eventos para valorizar o ciclismo urbano, como é o caso do coletivo *Rainbow Team*, que se apresenta como “Um coletivo de amigos que curtem a cena fixa e trabalham juntos para valorizar o ciclista urbano”.

Nesse ponto aparece um elemento recorrente nesta pesquisa que é a bike fixa, ou de pinhão fixo, que surge como um ponto social de coesão de vários grupos. Dentre eles, possui participantes com uma finalidade financeira que se organiza de forma mista entre cooperativas e coletivos como é o caso do Curitiba-PR Messenger ou Cwb Mess. No caso do Curitiba Messenger, além do transporte eficiente e seguro, como na página do grupo no Facebook “Ciclo-entregas rápidas e inteligentes. Não poluímos”, há toda uma conscientização e um ativismo na rede mostrando a importância do se fazer presente e de se expor no trânsito. Empresas como a Lerdo.cc

que traz em sua página da internet afirmações como: “acredito que somos uma ideia, um apanhado de vontades expressas através de troca de rolês, eventos, abraços, cores e estampas”.

Não se entendem necessariamente como coletivo, mas acreditam que podem incentivar o ciclismo em nível esportivo e de encontrar pessoas com interesses semelhantes “vimos que podíamos dar uma motivação para uma galera sair de casa e desenferrujar as pernas”. Por fim, complementam na aba “sobre” do *site* vinculado: “E no fim, só isso que importa. A VIDA É UM ROLÊ, NÃO UMA COMPETIÇÃO!”.

No mesmo sentido, *marcas* como o ateliê Katsukazan e o restaurante Viva la Vegan mesmo não tendo seu mote principal no cicloativismo, têm a defesa da bicicleta como modal presente nas suas práticas enquanto empresas *Bike Friendly* que se interessam pelas pautas e possuem estreitos vínculos com os ciclistas, além de oferecer produtos dedicados para os mesmos. Desse modo, destacam-se as ações e as motivações de diversos grupos estabelecendo um interesse primordial em comum: a defesa do modal de transporte bicicleta.

Apresentados os coletivos que são mencionados na presente pesquisa é relevante tratar dos cicloativistas que compõem esses coletivos, que, apesar das características diferenciadas e de suas singularidades, apresentam alguns padrões discursivos, dada a intencionalidade ativa do seu posicionamento no que tange às práticas espaciais relacionadas ao modal bicicleta e seus usuários. Tais padrões facilitam na análise das práticas e relações sociais.

Quadro 01: Relação de informantes

(continua)

Informante	Filiação: coletivo/empresa	Data da entrevista	Local da Entrevista
Akio	Katsukazan	13/11/2019	Ateliê Katsukazan Curitiba-PR
Bárbara	Cwb Mess	22/01/2020	Reitoria UFPR Curitiba-PR
Doug	Cicloativismo (site)	15/01/2020	Viva la Vegan Curitiba-PR
Fernando	Cicloiguaçu	21/01/2020	Bicicletaria Cultural Curitiba-PR
Lepca	Rainbow Team	22/11/2019	Bairro Guabirotuba Curitiba-PR
Gheysa	Bike Anjo	10/03/2020	Reitoria UFPR Curitiba-PR

Quadro 01: Relação de informantes

(Conclusão)

Lagarto	VMDL	09/05/2019	Café Damasco Curitiba-PR
Marcos	Lerdo.cc	18/07/2019	Restaurante Paraguassu Curitiba-PR
Maria Carolina	Sem Filiação	01/02/2020	Café Cine Passeio Curitiba-PR
Maria Fernanda	Viva la Vegan	09/12/2019	Viva la Vegan Curitiba-PR
Natali	Cwb Mess	29/04/2019	Passeio Público Curitiba-PR
Patrícia	Cicloiguaçu	05/04/2020	Bicicletaria Cultural Curitiba-PR
Rodrigo	Cwb Mess	01/02/2020	Café cine Passeio Curitiba-PR
Tiago	Cwb Mess	22/01/2020	Reitoria UFPR Curitiba-PR

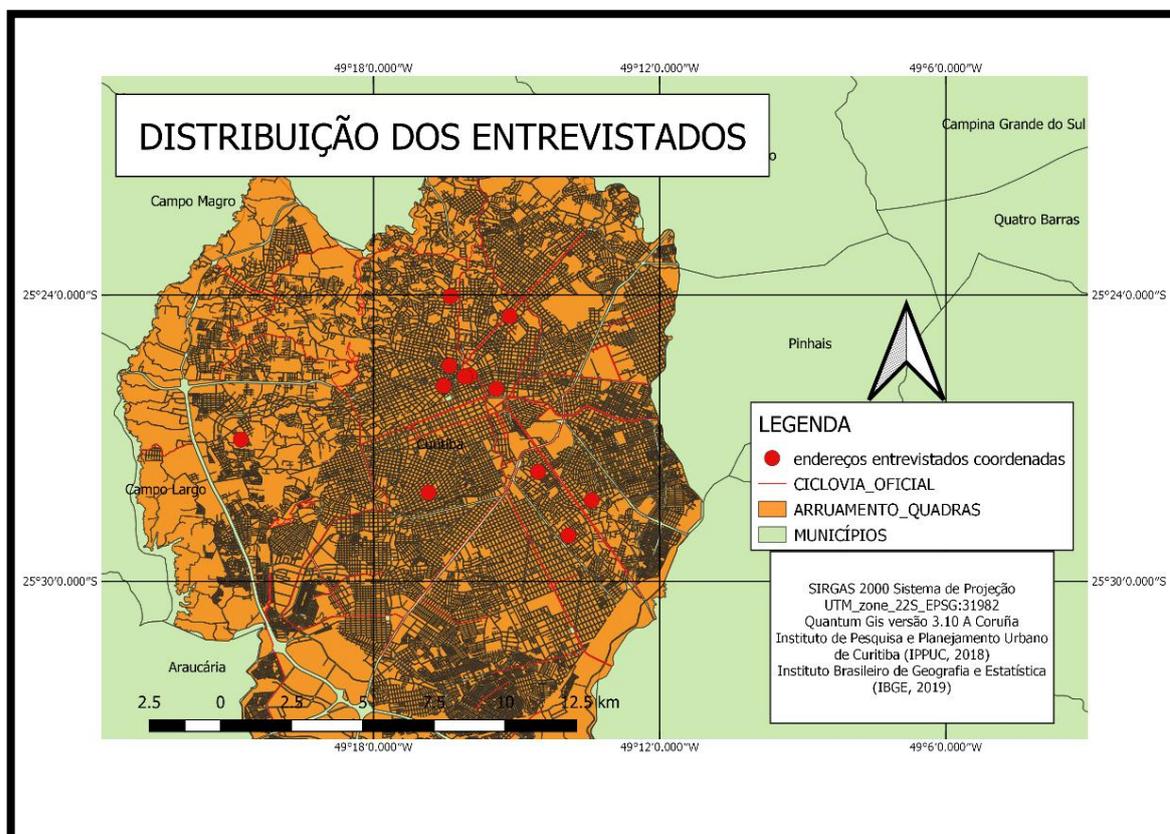
Fonte: Trabalhos de Campo (2019-2020)

No quadro 01 estão relacionados todos os sujeitos entrevistados para a elaboração dessa dissertação, os nomes relacionados se referem aos nomes que os informantes permitiram utilizar para a caracterização de suas identidades. Dessa forma, cada repetição de um nome corresponde exatamente a um mesmo sujeito informante.

Na figura 05 é espacializado o local de residência de cada sujeito entrevistado e sua respectiva posição na cidade em relação às ciclovias. É possível perceber a concentração maior de cicloativistas na área central da cidade, dado representado também no Gráfico 01 que separa os informantes por regionais e expressa a maciça concentração na regional¹³ matriz, correspondente ao centro da cidade. Os dados apresentados a seguir são resultados da aplicação do formulário de identificação aos entrevistados, no qual foram realizadas perguntas preliminares que não fariam sentido em um formulário de pesquisa semiestruturado, pois eram mais pontuais e objetivas.

¹³ Regional é a área de abrangência de cada território em que a cidade está dividida administrativamente. Curitiba possui dez Regionais, destinadas à operacionalização, integração e controle das atividades descentralizadas.

Figura 5: Distribuição dos Cicloativistas Entrevistados em Curitiba-PR



Fonte: O Autor (2019-2020).

Mesmo entre os cicloativistas que não residem na regional Matriz (vide figura 5), a distância do centro é curta, no sentido em que pode ser realizada de bicicleta com mais facilidade. Pelo exposto nesse texto, pode-se dizer que as práticas espaciais cicloativistas têm sua expressão no centro, onde as relações com os outros atores, conflituosas ou não são mais constantes. Vale dizer que a localização, apesar de importante, não define toda a realidade, como afirma Corrêa (2018) “Localização e escala definem a espacialidade, mas não esgotam as possibilidades de analisá-la. É necessário introduzir o arranjo espacial”. (CORRÊA, 2018).

Enfatizemos que o arranjo espacial constitui a forma com que processos espaciais se concretizam. É a pausa, via de regra com grande estabilidade, do movimento das sociedades e/ou da natureza. Mais especificamente é a expressão do modo como a localização se manifesta, impondo ordem ao espaço, impondo uma lógica espacial. (CORRÊA, 2018).

Assim, o arranjo espacial é a forma da espacialidade, na medida em que exprime a pausa no movimento da sociedade. Assim como Corrêa (2018), “Este

[arranjo espacial] é considerado como a forma da espacialidade, sendo uma pausa de maior ou menor duração no movimento da sociedade. Pausa e forma definem a morfologia do espaço” (CORRÊA, 2018).

Quanto a variação pelo sexo dos entrevistados, há uma equivalência entre homens e mulheres, mesmo assim, as dificuldades relatadas pelas mulheres entrevistadas muitas vezes eram asseveradas pelo fato de serem mulheres. Conforme Massey (2008) defende:

Sustenta-se que é o capitalismo e seu desenvolvimento que determinam nossa compreensão e nossa experiência do espaço. Mas isso, com certeza, é insuficiente. Entre as muitas outras coisas que influenciam claramente essa experiência, há, por exemplo, a raça e o gênero. O quanto podemos nos deslocar entre países, caminhar à noite pelas ruas ou sair de hotéis em cidades estrangeiras não é apenas influenciado pelo ‘capital’. (MASSEY, 2000, p178).

Para além do capital, outros fatores influenciam a experiência do espaço, podemos acrescentar entre os citados por Massey (2000), o tipo de veículo que se utiliza, pois claramente a experiência do espaço, aqui especificamente do trânsito, irá se alterar em deslocamentos a pé, de carro, de ônibus ou de bicicleta. Conforme Massey (2000, p.179): "A aceleração atual talvez esteja fortemente determinada pelas forças econômicas, mas não é só a economia que determina nossa experiência do espaço e do lugar".

Se pode perceber uma variação não muito grande na idade dos entrevistados, entre 21 e 43 anos, demonstrando uma certa maturidade entre os cicloativistas considerados importantes na cena cicloativista Curitiba-PR. Se percebe também que a maior parte dos entrevistados se encontra em algum tipo de relação estável e reside com um cônjuge. O número de filhos entre os informantes da amostra também é bem baixo, sendo que a maioria não possui filhos.

Sobre a escolaridade e ocupação dos entrevistados, percebe-se que praticamente todos os entrevistados tiveram contato com o ambiente acadêmicos, sendo vários deles formados (Ensino Superior Completo) e pós-graduados. Entre as ocupações, despontam os empresários(as)/autônomos(as) e os ciclomessageiros (as). Esse dado é relevante ao se pensar sobre qual ciclista é de fato ativista no cicloativismo: seria o ciclista que tem na bicicleta o único modal possível conforme seu estreito orçamento familiar e que cogita diariamente comprar um automóvel quando sua situação melhorar? Sim, poderia ser. Afinal são as práticas que definem

um cicloativista e não o seu poder aquisitivo. Pode ser também o cicloativista um sujeito informado e que opta – podendo ou possuindo outros modais à disposição – em utilizar a bicicleta considerando suas vantagens para o meio ambiente e para os outros cidadãos.

Não obstante, veremos adiante, pelo conteúdo das entrevistas, que existem múltiplas formas de cicloativismo ou mesmo de ser cicloativo e, uma dessas formas não depende necessariamente de atividade nas redes sociais, mas sim da exposição no espaço do trânsito. Portanto, se não há em tela a configuração de territorialidades dos coletivos como previa-se no projeto inicial de pesquisa é evidente a intersecção de duas dimensões destacadas do texto de Heidrich (2009): a) são as ações que permitem a durabilidade ou não do território, no caso do Estado Nação há uma ação política vinculada à supremacia da ideia de público; b) já em processos de *microterritorialidades* é a presença e o corpo, comunicada, expressão do comportamento que garantem a apropriação. Desse modo, a territorialidade cicloativista, por meio da presença e do exemplo, compõe de maneira mais ampla a discussão do espaço público no recorte temático do trânsito.

Embora relevantes na cena do cicloativismo, os informantes não correspondem aos de algum tipo de elite financeira, dado o fato de mais de um terço dos entrevistados declararem renda entre um e dois salários mínimos, inferior à média de Curitiba, que em 2019 era de 3,8 salários mínimos (IBGE, 2019). Apenas três informantes declararam ter ganhos superiores a cinco salários mínimos mensais. Assim, considerando o entendimento de elites de Mills (1984), não é possível entender os cicloativistas como integrantes dos grupos mais poderosos no quesito financeiro. Sua influência na tomada de decisões, mesmo quando em uma obra de engenharia maior, como a construção de um sistema cicloviário só ocorre com a atuação de um ou vários coletivos exercendo pressão, ainda assim dependendo muitas vezes de uma vontade política dos gestores públicos.

Tal qual afirma Mills (1981, p. 18), "Entendemos como poderosos naturalmente os que podem realizar a sua vontade, mesmo com a resistência de outros". Lembrando é claro, como defendido aqui, que o poder que age com violência é menos poderoso que o poder que atua com o consentimento tácito, tal qual na perspectiva de Han (2019). Se é tomada como verdadeira a afirmação, ela é capaz de expressar as relações de poder no trânsito Curitiba-PR, onde os motoristas de veículos motorizados são capazes de impor sua vontade sobre os menores através da força

da sua presença, minando as resistências pelo medo e insegurança. Todavia, deve-se salientar que esta não era a perspectiva de abordagem de Mills (1981) que, no seu estudo sobre as elites americanas, entendia que o poder das elites emanava de três fontes primordiais: política, econômica e militar.

A elite, segundo esse conceito, se considera, e é considerada pelos outros, como o círculo íntimo das 'classes sociais superiores'. Forma uma entidade social e psicológica mais ou menos compacta; seus componentes tornaram-se membros conscientes de uma classe social. As pessoas são ou não são aceitas nessa classe, havendo uma divisão qualitativa, e não simplesmente uma escala numérica, separando os que são da elite dos que não são. Têm certa consciência de si como uma classe social e se comportam, uns para com os outros, de modo diverso daquele que adotam para com os membros de outras classes. [...] Há uma espécie de atração mútua entre os 'se que sentam no mesmo terraço' - embora isso freqüentemente só se torne claro a eles, bem como aos outros, quando sentem a necessidade de estabelecer uma linha divisória. Somente quando, na defesa comum, compreendem o que têm em comum, cerram fileiras contra os intrusos. (MILLS, 1981, p.20).

Mills (1981), dessa forma, descreve a elite americana como uma classe com alguma coesão, entretanto a definição não passa longe da divisão de qualquer grupo social como alguma identidade. Dessa forma, o que diferencia as elites dos outros grupos é a sua capacidade de influenciar decisões nos âmbitos político, econômico e militar. É complicado tentar entender os coletivos cicloativistas Curitiba-PR como uma elite sob a ótica de Mills (1981) que vai considerar a ideologia americana do "equilíbrio do poder" como uma fonte estratégica das elites que escondem suas ações sob o véu da "harmonia de interesses", em que qualquer grupo que lute contra o estabelecido vai ser considerado como um perturbador da ordem e do "interesse comum". Assim, os cicloativistas, mesmo que organizados em grupos mais ou menos homogêneos e coesos, não poderiam ser qualificados como elites, pois suas pautas se encontram em desacordo como o padrão geral da sociedade motorizada.

As distâncias percorridas apontam variações em uma amplitude grande, de 5 a 250 km, fato que se explica pelas atividades exercidas pelos entrevistados, as maiores distâncias semanais pertencem aos cicloentregadores que utilizam a bicicleta para realizar dezenas de entregas diárias, enquanto as menores distâncias são realizadas pelos empresários com residência próxima ao local de trabalho. O enfoque dessa pesquisa não era os atletas profissionais¹⁴, dessa forma as distâncias, circuitos e

¹⁴ Importante dizer que além de dois entrevistados que cruzaram o estado do Paraná (748 km), em dois dias, outros também realizam frequentemente ou já realizaram viagens de bicicleta, todavia sem ligação com nenhuma federação esportiva.

itinerários dos ciclistas são condicionados pelas suas práticas cotidianas. Nas palavras de Gomes (2002), “Os itinerários, os percursos as paradas são igualmente significativas, demonstrando uma escolha, uma forma de particularizar e valorizar diferencialmente esse espaço. Em suma, essas manifestações são formas de ser no espaço.” (GOMES, 2002, p.165). Essas formas de ser no espaço evidenciam, nas estratégias dos cicloativistas manifestações microterritoriais, como as estudadas por Heidrich (2013): “Decorre também da observação de algumas manifestações microterritoriais, o reconhecimento de que elas são sempre inteligíveis por seus praticantes e, às vezes, para os estranhos, mas nem sempre, ou pelo menos, não com a mesma ideia” (HEIDRICH, 2013, p. 102).

As estratégias microterritoriais, dos indivíduos pertencentes a este ou aquele grupo, os qualificam enquanto atores, nesse âmbito a definição de *ator estratégico* proposta por Dubar (2008) é pertinente. O ator estratégico é diferente do agente individual que é condicionado apenas por um conjunto de dispositivos que inclinam sua ação. O ator estratégico age ou é definido conforme a sua situação e pelos jogos de poder nos quais está envolvido. Participa ativamente e coletivamente:

Ao contrário do agente individual que, na perspectiva precedente, é um produto do sistema, de sua incorporação sob a forma de dispositivos para a ação, o ator estratégico é ‘definido’ por sua situação, ao menos pela definição que dela dará, e pela estrutura de jogos na qual está imerso, ao menos pela leitura que faz dela, em resumo, pelo contexto vivido que o define como um ator participante de um coletivo. [...] Os indivíduos que se tornam atores, engajando-se com outros em jogos estratégicos, o fazem livremente, mas, ao fazê-lo, o fazem sob coerções inscritas nas regras destes jogos e nas definições de atores que delas procedem. Eles não estão na ilusão ‘individual’ de um investimento prático do agente, agindo sob ameaça da necessidade, estão nos riscos ‘coletivos’, compartilhados, de experimentarem coerções livremente consentidas, mas compartilhadas coletivamente. (DUBAR, 2008, p.60).

Nessa perspectiva, na qual a situação do ator estratégico é importante enquanto condição que pode direcionar sua ação, a narrativa também é importante na construção das estratégias e das ações desse ator que age coletiva e estrategicamente:

O eu está aí definido como um processo biográfico e não apenas como uma rede relacional. É produzido socialmente pela sequência de acontecimentos e de experiências selecionadas pelo sujeito para se contar a si mesmo e se definir. Mas se constrói também ‘narrativamente’ por e na interação com o pesquisador, no decorrer da entrevista biográfica. (DUBAR, 2008, p. 63-64).

Dessa forma, o *eu* se dá pelas experiências na medida em que são inseridas e valoradas em narrativas, sendo considerado conforme o indivíduo entende a si mesmo. As narrativas e sua comunicação fazem parte das estratégias territoriais dos cicloativistas, que inscrevem suas territorialidades no espaço urbano do trânsito.

As territorialidades dos coletivos cicloativistas tem como mote criar possibilidades de ocupação dos espaços do trânsito que, por vezes, já se encontram ocupados por outros atores não dispostos a ceder espaço; dessa relação surge o embate e por vezes a impossibilidade de coexistência dessas diferentes territorialidades. A coexistência pode ser conflituosa de múltiplas formas, inclusive o excesso de positividade. Sem a separação antiga entre do inimigo, do outro: “O mundo organizado imunologicamente possui uma topologia específica. É marcado por barreiras, passagens, soleiras, por cercas, trincheiras e muros. Essas impedem o processo de troca e intercâmbio” (HAN, 2015, p.13).

Tal relação de negatividade imunológica que repele o estranho não acontece nas sociedades atuais acometidas pelo excesso de positividade. O que era antes um estranho, hoje é exótico, todavia não há porque imaginar que não há violência e relação de poder nessa relação. O diferente é convidado a participar, entretanto sua segurança não é garantida. A busca pela segurança vai se desenrolar na construção de microterritórios, de semiocupações (HEIDRICH, 2013). Pode-se dizer, então, que:

[...] distintas territorialidades podem coexistir desde que não se pretenda a mesma coisa com elas. [...] quando a finalidade da territorialidade buscada for a mesma, será preciso solucionar o embate. [...] A cidade tornou-se espaço preenchido por microterritórios e seus momentos. As suas expressões, principalmente. A materialização é o que dá aspecto de efetividade à relação que os produzem e, quando ela não permanece, quando não é constante, o espaço abre-se para outro uso, outra ocupação, mesmo que em ideia ocorram as ligações que mantenham o sentido anterior. (HEIDRICH, 2013, p.84-85).

Assim, a relação com o uso do espaço se torna evidente, uma ciclovia só é uma ciclovia na medida em que é utilizada para o trânsito de ciclistas, da mesma forma, quando ciclistas ocupam vias que não são usualmente suas, criam novos sentidos, que se esvaem se a ocupação for peremptória, mas se fortalecem se a ocupação for constante. O exemplo/presença, motiva a intencionalidade das práticas dos sujeitos do cicloativismo.

O espaço social da metrópole pode ser visto como um autêntico campo de coexistências. Embora preenchido de fatos comunicacionais, não proporciona necessariamente um diálogo participativo, pois reúne contextos diversos, sobrepostos e multiterritoriais que expressam diferentes modalidades de convívio e usos segmentados do espaço urbano. (HEIDRICH, 2013, p. 96).

Nesse sentido é possível lembrar as massas críticas analisadas por Heidrich (2013), como exemplo de semi ocupação do espaço e de demonstração de possíveis usos das vias proposto pelos cicloativistas porto alegrenses. Além das semiocupações, o cicloativismo também se reveste de um discurso relativamente coeso e que traz sempre consigo um conteúdo positivo sobre o uso da bicicleta como modal de transporte. Sobre esse tema, pode-se também retornar a Han (2015; 2019) ao se pensar no excesso de positividade do próprio discurso cicloativista que tenciona engajar toda a sociedade sob as bandeiras de defesa do meio ambiente e da necessidade de exercícios físicos, em que nenhuma dessas pautas é imposta, coercitiva, mas o sujeito do desempenho da sociedade atual, é o seu próprio algoz, tem a obrigação de levantar positivamente. “A violência da positividade não é privativa, mas saturante; não excludente, mas exaustiva. Por isso é inacessível a uma percepção direta.” (HAN, 2015, p. 20). Ainda sobre o cuidado de si:

O cuidado de si pode se mostrar completamente longe do cuidado dos outros. A ligação de finalidade entre o cuidado de si e o cuidado dos outros ocorre apenas a partir do cálculo de que o bem-estar dos outros, no fim das contas, serve ao meu próprio bem-estar. Para além dessa circularidade de troca econômica, a ética do *self* não pode incluir os outros no horizonte do *self*. (HAN, 2019).

Portanto, em uma relação de poder, o cuidado do outro só interessa em termos teleológicos enquanto serve como manutenção do bem-estar do *self*. Sendo assim, o cuidar de si, como necessidade hodierna, trata apenas de um *eu* e precisa de alguma forma se justificar pelo discurso.

Para Han (2019) o poder ocorre sempre em um lugar, possui uma localização, entretanto na era digital, as terras digitais também são ocupadas e disputadas.

A ocorrência do poder é uma *localização* tanto no ‘espaço digital’ como no territorial. Uma vez que o *espaço se desenvolve* na época global sobretudo de maneira *digital*, ocorre também a localização digital. Para a formação e ampliação do poder seria preciso então uma *apropriação digital de terras*, um *ganho digital de espaço*. (HAN, 2019).

Importante relembrar que o poder é um fenômeno espacial, embora as mídias tenham influência, são difusas e não unilaterais, são ferramentas tanto para a consolidação quanto para a contestação de um poder:

O espaço das mídias é difuso e disperso demais. Em sua totalidade, não são comandadas por um agente ou instituição determinados. A dispersão e difusão estrutural que lhes é inerente não permitem uma atribuição explícita. São agentes e intenções diferentes demais que povoam o espaço midiático. O espaço da internet, sobretudo, não é *unilateral*, o que leva a um aumento radical da contingência. Além disso, é apropriado diferenciar poder e influência. Um poder que não possa exercer influência claramente não é poder. Não está ligado à formação de uma continuidade.

Poderia ocorrer apenas *pontualmente*, enquanto o poder seria um fenômeno *espacial*. Embora as mídias não se organizam em si como *um* espaço do poder, múltiplas interações entre mídias e processos de poder são possíveis. As mídias podem ser cobradas pela ação no interior de uma estratégia do poder. Mas podem também operar de maneira desestabilizante para a ordem dominante. Por esse motivo, o poder totalitário procura ocupar os espaços midiáticos. (HAN, 2019).

À guisa de encerramento desse capítulo, como foi levantada a relação dos ambientes virtuais e as disputas que neles ocorrem – bem como o reflexo que possuem no espaço –, se faz pertinente tratar da relação dos cicloativistas entrevistados como o ativismo virtual. Embora muitos cicloativistas se manifestem como ativos nas redes, a questão da formação de “bolhas”, na qual todos os contatos de sua rede concordam com você diminuindo ou distorcendo a sua percepção da realidade, apareceu muitas vezes. Assim os cicloativistas consideravam pouco efetivo realizar publicações em redes sociais que apenas seriam vistas por pessoas com visões sociais de mundo semelhantes, na mesma medida em que publicar para populações diversas das redes poderia causar um desgaste desnecessário, ao tentar atingir indivíduos com pouca propensão à mudança de opinião.

Outro fenômeno apontado pelos entrevistados é o *looping* no qual um cicloativista pública a mesma coisa que outros cicloativistas de sua bolha acabaram de publicar, saturando os interlocutores.

Por fim, neste capítulo foram apresentados e discutidos a metodologia de trabalho, o recorte do campo de pesquisa, conceitos importantes para a pesquisa como a mobilidade, além da apresentação dos coletivos e cicloativistas informantes deste trabalho. Cumprindo o objetivo de identificar os coletivos cicloativistas de Curitiba-PR. Desse modo, partiu-se das considerações de Raffestin (1993), o qual destaca o papel das redes, bem como da organização social em redes como

elementos facilitadores para ser vencer as distâncias e promover acessibilidade em uma sociedade hegemonicamente organizada em torno do espaço normado e com propensões ao território. Tal quadro conceitual propiciou a inserção das reflexões teóricas de Lévy (2001), a ideia de mobilidade enquanto um tipo de capital espacial ou, nas palavras de Haesbaert (2018), é imprescindível se considerar a mobilidade como um importante indicador social.

Tais discussões levaram a estender esse panorama no plano do direito à cidade, com expansão da ideia de espaço público para se promover a cidadania, isto é, ideia cara às noções de sociedades democráticas. Na intersecção daquilo que modernamente é sagrado ao espaço público, isto é, a promoção de uma ordem racional de convívio angariada pelo Estado e os respectivos tensionamentos envolvidos nessa promoção de ordem. Tensionamentos trazidos em tela pela presença de cicloativistas, pela ocupação, comunicação e intencionalidade de influenciar as relações de convívio no trânsito da cidade de Curitiba-PR. Também se apresentou a tipologia do movimento de Cresswell (2010), em que, em termos mais gerais, centramos a reflexão no plano dos ritmos, das forças hegemônicas e da velocidade enquanto elementos verticalizados, onde subsiste uma relação de poder que teve sua interpretação embasada em Han (2015; 2019). Não obstante, no próximo capítulo, o movimento e as percepções ao se movimentar serão analisados considerando a tipologia de Cresswell (2010), centrados nos sujeitos estratégicos, atores cicloativistas e seus discursos. Abordar-se-á então a percepção do movimento, as rotas e os ritmos do se mover.

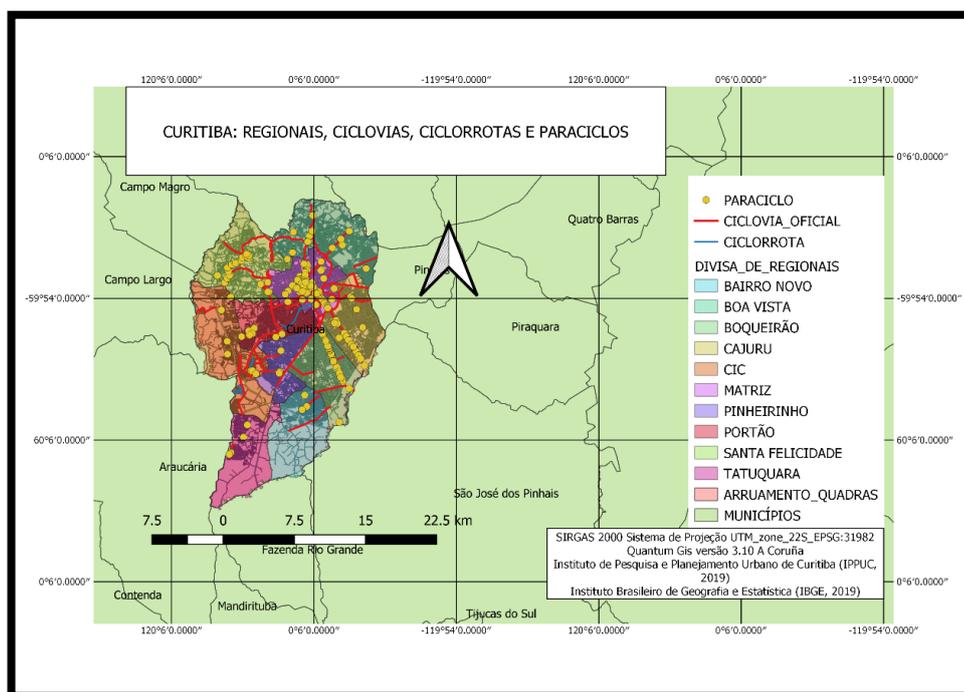
No segundo capítulo dessa dissertação, o espaço regulamentado e normatizado do trânsito é analisado sob a perspectiva do cicloativista e o modo como ele se relaciona com o espaço, participa de sua construção e interage com os diversos atores do trânsito. Também integra a discussão as sensações e percepções desse indivíduo cicloativista ao pedalar pela cidade de Curitiba-PR.

2. O ESPAÇO DO TRÂNSITO DE CURITIBA-PR: LEITURA A PARTIR DO HORIZONTE DO SELIM

“Hoje em dia o ciclista e a ciclista são os verdadeiros cavaleiros e Amazonas do seu tempo”. Fernando (2020)

O segundo capítulo dessa dissertação é dividido em dois momentos, uma introdução sobre o espaço institucionalizado do trânsito, baseado na abordagem de Gomes (2002), sua relação com os sujeitos cicloativistas de Curitiba-PR e suas práticas espaciais e, um segundo momento é destacado a experiência do trânsito sob a alçada dos cicloativistas, em uma relação com o conceito de espaço vivido (*lived Space*) de Lefebvre (1991). Nesse movimento o conteúdo espacial das entrevistas pode participar na construção dos conceitos, evidenciando a ligação do campo com o arsenal teórico do trabalho.

Figura 6 Curitiba: Regionais, Ciclovias, Ciclorrotas e Paraciclos



Fonte: O Autor (2021).

Na figura 06 pode-se visualizar o arranjo espacial do equipamento cicloviário de Curitiba-PR configurado no ano de 2018. Ainda sobre o mapa da figura 06 com relação a escala, talvez seria interessante uma escala maior, dado o fato de que o

fenômeno analisado nessa dissertação ocorre no espaço do trânsito intraurbano. A maneira como arranjo do equipamento viário é espacialmente distribuída pode ajudar a entender como se constroem as rotas, os trajetos e as práticas espacial dos cicloativistas. sujeitos dessa pesquisa:

Dessa maneira, compreendemos que o arranjo físico das coisas é um agente ativo na realização de determinadas ações sociais, e essa ordem espacial é concebida para uma condição para que essas ações se reproduzam. Isso quer dizer que as práticas sociais são, em certa medida, dependentes de uma dada distribuição ou arrumação das coisas no espaço. [...] De forma resumida, o espaço geográfico é, simultaneamente, o terreno onde as práticas sociais se exercem, a condição necessária para que elas existam e o quadro que as delimita e lhes dá sentido. [...] Ele passa então a ser visto como o conjunto indissociável das formas com as práticas sociais. (GOMES, 2002, p.172).

Entende-se que o arranjo físico dos elementos influencia nas práticas espaciais e estas constroem o espaço geográfico, mais especificamente tratado aqui como espaço público do trânsito. É nesse sentido que a análise de Gomes (2002) da condição de cidadão e sua expressão espacial se torna relevante:

[...] a interpretação da vida social é em grande parte tributária da compreensão da lógica territorial sobre a qual ela está organizada. Em outras palavras, toda a interpretação da vida social que prescindir da análise da lógica espacial corre o sério risco de resultar em equívocos ou julgamentos parciais. (GOMES, 2002.p.137).

Trata-se, portanto, de buscar entender nesse capítulo a relação entre o espaço da norma, do pacto social, das leis, o *Nomoespço*, proposto por Gomes (2008) e a sua interação com o espaço do Grupo social, o *Genoespço* e de que forma os cicloativistas são capazes de transitar entre esses dois espaços para construir suas territorialidades. Afirma GOMES sobre o *Nomoespço*:

A esse tipo de relação social com o território damos o nome de *nomoespço*, ou seja, uma extensão física, limitada, instituída e regida pela lei. Trata-se de um espaço definido por uma associação de indivíduos, unidos pelos laços de solidariedade de interesses comuns e próprios, e pela aceitação e aplicação de certos princípios logicamente justificados. (GOMES, 2002, p.37).

Os cicloativistas entendem que o trânsito é um espaço normatizado ou normado e em seus discursos evocam constantemente o Código Brasileiro de Trânsito para afirmar que deve haver uma hierarquia de cuidados nas relações do trânsito que vai do menor – ou seja, do pedestre – para o maior, conforme pode-se evidenciar na

fala da entrevistada Patrícia: “A gente tem um acordo que é as regras de trânsito” vê-se a compreensão de um espaço normativo, um nomoespaço. “O *nomoespaço* é assim uma condição necessária para que se configure a ideia de um pacto social do tipo contratual. Diferentes pactos dão origem a diferentes composições espaciais.” (GOMES, 2002, p.40).

Mesmo que haja um pacto e um espaço normatizado, ele não necessariamente atende a todas as necessidades e aspirações dos atores envolvidos em sua construção, principalmente dos que possuem posições mais subalternas nas geometrias do poder. Conforme o Código Nacional de Trânsito de 1997 em sua edição de 2013 (quinta edição) entende-se por trânsito: “Art 1º § 1º Considera-se trânsito a utilização de vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga.” (BRASIL, 2013. p.11).

As relações no trânsito são regidas por um acordo que é o CTB, todavia esse acordo não atende a necessidade do ciclista, tampouco do pedestre e quiçá a do motorista que gostaria de andar a 180 km/h. O desenho da cidade não atende o pedestre com uma calçada adequada da mesma forma que não atende o ciclista com uma estrutura cicloviária adequada, assim entende a Patrícia (2020).

Dessa forma, toda a utilização de vias é considerada trânsito, aspecto importante para se expandir a concepção, por vezes estreita, de que o trânsito é formado principalmente por veículos motorizados, estando os outros usuários das vias sujeitos à essa hierarquização. Apesar da abertura para interpretação, todos os atores que participam na construção do espaço do trânsito estão sujeitos à sua normatividade e jogam com ela na construção de suas estratégias e territorialidades como veremos adiante.

2.1 RELAÇÕES SOCIAIS EM MOVIMENTO: O TRÂNSITO COMO EXPRESSÃO CARTOGRÁFICA DO ESPAÇO PÚBLICO

Se as entidades públicas não atendem as necessidades e aspirações dos indivíduos, uma saída possível é a organização coletiva, entendendo que os coletivos possam realizar uma ponte entre os cidadãos e o poder público, realizando pressões e cobrando alterações no espaço público. Em Curitiba-PR, coletivos como a Cicloguaçu realizam esse tipo de cobrança e mediam relações entre o poder público e a população. Conforme a visão do Akio: “né porque é a galera que incomoda,

incomoda gente grande ali que tem a tem a força de botar leis ou fazer ciclovias”. É a ação dos cicloativistas e o seu embate que incomoda e faz as ações políticas acontecerem. Todavia, em um espaço público inteiramente normatizado não há criação de identidades, no nomoespaço é a abstração da lei que cria o vínculo entre os diferentes e estabelece os limites de suas relações, dessa forma nesse espaço, segundo Gomes (2002) não há identidade, mas o estatuto do contrato social:

O que constrói o espaço público é a obediência à lei e a seus limites. Do ponto de vista simbólico, poderíamos dizer que esse espaço é composto pelo espetáculo da tensão entre a diferença e a possibilidade de coabitação. Ele é assim a condição fundamental de expressão da individualidade dentro de um universo forçosamente plural. Ele depende diretamente, pois, da afirmação permanente do contrato social que o funda. [...] A única identidade possível de ser afirmada, de maneira geral, é aquela compatível com a natureza normativa, ou seja, aquela que se associa à ideia de cidadão, que reforça os termos do contrato social que estrutura esse espaço. (GOMES, 2002, p.166).

As relações no espaço do trânsito, para além do contrato, do pacto, guardam tensões, disputas e, quando possível, diálogos. Há sempre um jogo de construção e reconstrução dos territórios onde diferentes grupos, com diferentes gradientes de poderes conflitam. Nesse trânsito que “é arena onde estão todas nossas questões sabe, e o fluxo delas e a velocidade delas e como a gente ocupa esse espaço”, presente no discurso da Patrícia (2020), “os grupos subalternos ou “dominados” na verdade estão sempre também (re)construindo suas territorialidades, ainda que relativamente ocultas, dentro desse movimento desigual de dominação e resistência” (HAESBAERT, 2018, p. 49).

Nesse espaço arena, de disputa, de jogos de poder, controle e resistência, que já não pode ser o puro nomoespaço, o Estado nem sempre tem total controle sobre as consequências das alterações que realiza na infraestrutura da cidade, sejam alterações mais profundas ou apenas cosméticas, somente as práticas espaciais vão revelar os conflitos existentes. Se aceita a condição de que a disputa por espaço traga consigo a delimitação de limites físicos e comportamentais e que as liberdades estão contidas nesses limites como defende Gomes (2002):

O fato fundamental para nós nessa discussão é que as diferentes compreensões do estatuto desejável para a liberdade definem limites diversos de esferas de poder e da autonomia entre o Estado e os indivíduos, e que estas esferas correspondem a limites físicos, espaciais e comportamentais entre um domínio e um domínio privado. (GOMES, 2002, p.33).

Na imbricação entre os limites dos domínios público e privado se encontram as ações dos coletivos e dos cicloativistas, é nesse estreito e ambíguo de ação que várias práticas sociais acontecem. Um exemplo pertinente e presente em vários discursos dos cicloativistas é a piora considerável da relação com os motoristas em trechos onde ciclovias ou ciclofaixas são construídas, tal qual afirma Lagarto (2019) em sua entrevista: “uma coisa que tem que acontece bastante é que tem uma ciclovia e uma hora a ciclovia acaba, aí os motoristas são muito mais agressivos, você tá indo ali pro MON, aí a ciclovia acaba” e continua, “você tem que ir pela rua, os motoristas são super agressivos porque na cabeça dele e não existe assim mesmo né se não existisse há espaço para todo mundo viver o trânsito”. Nesses pontos há uma segregação entre o espaço “nosso” e o espaço “deles”, como explica Gomes (2002):

O espaço tende a ser lido assim a partir das categorias absolutas ‘nosso’ e ‘deles’, aliás, como os demais valores associados a essa dinâmica. Ao se definir pela diferença e pelo contraste, esses movimentos têm êxito em apagar todas as outras fraturas internas virtualmente expostas pelo grupo, criando uma forte unidade, coesa e monocromática. (GOMES, 2002, p.65).

Essa assertiva vale tanto para os motoristas que anulam suas diferenças quando se trata do elemento “invasor” que é o ciclista, quanto para os ciclistas que se reconhecem como semelhantes e sofredores dos mesmos males nas relações diuturnas do trânsito. Muitas vezes o poder público foca em ações cosméticas que apenas aparentam resolver o problema. Como defende o Akio (2019):

O poder público poderia fazer eu acho que é da hora a questão das ciclovias ciclofaixas e tudo mais [...] acho que é mais uma questão de reafirmar essas coisas assim, de que o espaço é dividido entre carros motos bikes patinete de pedestres e não só fica fazendo ciclovia [...] só fazendo ciclovia e divulgando essa coisa ciclovia você acaba botando na cabeça dos motoristas que a bicicleta tá cada vez mais errada de tá andando no trânsito e que lugar - o único lugar que a bicicleta pode andar é a ciclovia entendeu? (AKIO, 2019).

Assim, uma ação pública que não considera as práticas espaciais e o cotidiano dos indivíduos, tende a fracassar, os cicloativistas defendem que a construção de uma estrutura cicloviária é importante, porém de nada serve se não vier acompanhada de uma política de educação para o trânsito, principalmente para se entender que o espaço do trânsito pode ser compartilhado com múltiplos atores. Se a segregação estabelece barreiras, obstáculos e tentativas espaciais de controle, os fluxos tendem

a procurar brechas por onde podem fluir. Um exemplo são os ciclistas, segregados nas pistas de rolagem, mas que encontram um caminho mais livre, porém perigoso nas vias expressas (as canaletas), por onde circulam os ônibus biarticulados:

novos muros e cercas adquirem o efeito não propriamente de confinar — em áreas, mas de barrar — os fluxos, que acabam assim, por este simples efeito-barragem, sempre buscando fluir por outro lado — como ocorre hoje com relação aos fluxos migratórios. Desenha-se assim um processo muito mais complexo de permeabilidade e justaposição territorial. (HAESBAERT, 2018, p.124)

Se a normatização do espaço público não atende os atores do trânsito da maneira mais apropriada, talvez seja interessante procurar uma abordagem que considere outros aspectos na interpretação das práticas espaciais, uma abordagem que talvez dê conta de explicar porque os ciclistas optam por espaços não regulamentados ou escolhem seus caminhos e trajetórias baseados em suas subjetividades, mais do que em um conjunto de determinações elaborada por gestores da cidade. Nesse sentido, o espaço vivido, a experiência do espaço público, estudada por Serpa (2017) pode lançar alguma luz sobre o problema:

Esta última [a acessibilidade] está estreitamente vinculada, na demarcação dos territórios urbanos, à alteridade, contrapondo uma dimensão simbólica (e abstrata) à concretude física dos espaços urbanos. Pois, a acessibilidade não é somente física, mas também simbólica, e a apropriação social dos espaços públicos urbanos tem implicações que ultrapassam o *design* físico de ruas, praças, parques, largos, *shopping centers*, e prédios públicos. Se for certo que o adjetivo 'público' diz respeito a uma acessibilidade generalizada e irrestrita, um espaço acessível a todos deve significar, por outro lado, algo mais que o simples acesso físico a espaços 'abertos' de uso coletivo. (SERPA, 2017, p.16).

Assim, para que um espaço possa receber a adjetivação de público ele precisa primeiramente ser acessível a todos, o que claramente não ocorre na cidade moderna, tomemos, por exemplo, a fala do cicloativista Lagarto (2019) que traz a experiência de Brasília-DF e suas longas distâncias que tornavam o centro da cidade inacessível ao trabalhador fora do seu horário de trabalho. Esse fator fez com que o informante se envolvesse em lutas pelo direito à cidade: “qualquer cidadão que contribui que mora nessa cidade como todos os outros tem o direito de vivenciá-la”.

Acessar a cidade e fruir de seus espaços é visto pelos cicloativistas como um direito que, por sua vez, cria encontros e possibilidades. “A cidade ela é para além dos seus prédios e seus comércios, essa troca de pessoas desde o esbarrão até a

gente poder tá aqui nesse café trocando ideia e não, putz, tem que ser outro horário porque meu ônibus não passa, aí eu não tenho como chegar em tal lugar”. (Lagarto, 2019). O cicloativismo pode ser uma ferramenta junto a outros movimentos do direito à cidade, como passe livre e tarifa zero que tratam da possibilidade de todos os cidadãos vivenciarem a cidade.

O nomoespaço se assemelha ao espaço do urbanismo, que, por vezes, pensa o cidadão como um sujeito genérico conforme critica Serpa (2017), criando assim espaços que não favorecem as trocas entre os indivíduos, os encontros, a acessibilidade, a mobilidade, espaços repetitivos, de atitudes repetitivas:

A dissociação mais ou menos artificial, entre aquilo que chamamos ‘arquitetura’ e o que chamamos de ‘urbanismo’, isto é, entre o ‘micro’ e o ‘macro’, não contribuiu para o incremento da diversidade na morfologia urbana. Ao contrário, o repetitivo substituiu a unicidade, o factual e o sofisticado prevaleceram sobre o espontâneo e o natural. **Esses espaços repetitivos resultam de gestos e atitudes também repetitivos**, transformando os espaços urbanos em produtos homogêneos, que podem ser vendidos ou comprados. Não há nenhuma diferença entre eles, a não ser a quantidade de dinheiro neles empregada. Reina a repetição e a quantificação. Esses espaços possuem um caráter visual cada vez mais pronunciado. Eles são fabricados para o ‘visível’. Esse traço dominante, a visualização (mais importante que a ‘espetacularização’ nela implícita), mascara a repetição. (SERPA, 2017, p.19, grifo nosso).

Seguindo nessa linha de interpretação que envolve o *reino da reprodução do semelhante, da violência da positividade e do desempenho*, a geógrafa Ana Fani Alessandri Carlos (2006) publica argumentos próximos a ideia de *sujeito de desempenho* para caracterizar a sociedade na qual vivemos, tema que vai ser explorado a fundo por Han (2015¹⁵) em “A Sociedade do Cansaço”.

A vida urbana impõe conflitos e confrontos e o processo de fragmentação aparece como justaposição de atividades parcelares cujo conjunto escapa ao indivíduo. Em decorrência, a produção de um cotidiano, onde a vida aparece atomizada, ao mesmo tempo que superorganizada. Campo da auto-regulação voluntária e planejada, o cotidiano aparece enquanto uma construção da sociedade, que se organiza segundo uma ordem fortemente burocratizada; preenchido por repressões e coações. (CARLOS, 2006, p. 193-194).

Carlos (2006) resume bem a relação de reprodução do espaço como mercadoria, entrando em consonância com as concepções de Han (2015) do excesso de positividade. “Os cidadãos perdem sua identidade concreta diante da identidade

¹⁵ The Fatigue Society (Müdigkeitsgesellschaft) publicado originalmente em 2010.

abstrata do trabalho e surge a ideia de que para viver a modernidade é necessária uma constituição de Homero”. (CARLOS, 2006, p.196).

Esses espaços espetacularmente visuais e repetitivos, criadores de práticas espaciais repetitivas, é um espaço convidativo apenas na medida em que o seu “público” é também consumidor. Como é o caso das áreas atrativas da cidade onde coincidem – não por pura coincidência – shoppings e universidades. Nesses locais segundo a entrevistada Gheysa (2020), é onde ocorrem o maior número de atropelamentos, é como se esse espaço atraísse principalmente os mais frágeis para uma armadilha. Dito isso, percebe-se que a luta dos cicloativistas muitas vezes é contra um poder instituído, que favorece sempre o fluxo, mas o fluxo dos carros, como assevera o cicloativista Fernando (2020) “uma necessidade de as pessoas saírem da frente dos carros deixarem as ruas livres e houve o direito à velocidade né, dos automotores” ou como nos diria VIRILIO em sua máxima, "*Stasis is death, the general-law of the world*", Estase é morte, a lei geral do mundo. (2007, p. 89, tradução nossa). Quando se pensa sobre essa sociedade *dromológica*, Virilio (2007) acredita ser necessário reconhecer que a localização geográfica perdeu seu valor estratégico, valor esse que foi atribuído a deslocalização dos vetores, em constante movimento. Se aceita essa premissa, seria fácil dizer que as bicicletas no trânsito teriam um valor estratégico superior ao dos veículos motorizados, dado o fato de poderem permanecer em constante movimento, a uma dada velocidade se "deslocalizando" no fluxo. Virilio (2007), interpretando a importância da deslocalização constante, chega a apontar uma desvalorização hodierna do lugar, da localização, em favor do não-lugar da velocidade. "De fato, o valor estratégico do não-lugar da velocidade suplantou definitivamente o do lugar, e a questão da posse do Tempo reviveu a apropriação territorial". (VIRILIO, 2007, p. 149, tradução nossa). Todavia, no decorrer dessa pesquisa, a localização e o arranjo espacial das infraestruturas se mostrou como um elemento importante nas práticas dos indivíduos.

Assim, não se pode dizer com a mesma certeza que o autor, o tempo e a velocidade suplantaram os lugares. Sabe-se que as relações de poder entre os diversos atores do trânsito não se submetem a lógicas simplistas e sim a complexos processos de interação e disputa. Pode-se recorrer à interpretação de poder elucubrada por Han (2019), inclusive para entender que o poder, se manifesta, sobretudo, espacialmente “O poder é um fenômeno da continuidade. Ele fornece ao poderoso um amplo *espaço do self*. E é essa lógica do poder que deixa claro por que

a perda completa de poder é experimentada como uma *perda absoluta de espaço*". (HAN, 2019).

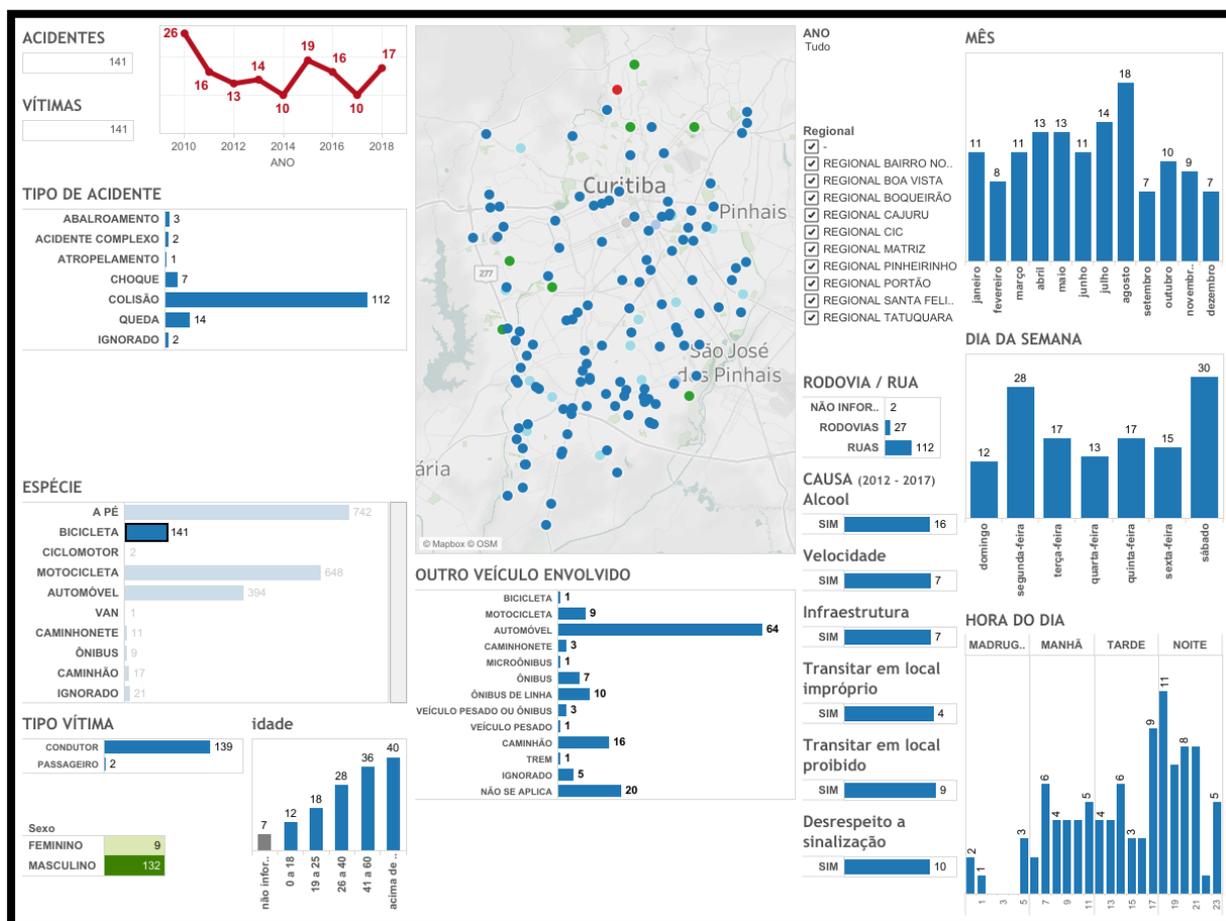
Ao perceber essa construção espacial e arranjos hostis, os indivíduos podem recorrer a estratégias que possam salvaguardar a segurança – tópico presente em todas as entrevistas – desde a preocupação com a vida, com as violações e mesmo com o planeta. Essas preocupações de cunho tanto pessoal, quanto ambiental, auxiliam no fortalecimento de vínculos ou mesmo na sua criação identitária.

O ciclista aparece, não como uma etnia, mas como um grupo que se reconhece na sua diferença e no que o separa de outros grupos. Gomes (2002) vai entender essa construção de identidade como um *genoespaço* em contraponto ao *nomoespço* estabelecido:

O discurso que funda a identidade comunitária é o da diferença. Em outras palavras, a diferenciação se faz exagerando os traços distintivos daquele grupo diminuindo a importância de todas as outras características comuns compartilhadas com outros grupos. Sublinhar um nível de diferença significa que, a despeito do infinito patamar de diferenciação teoricamente possível, um limite será privilegiado, aquele que distingue o grupo dos demais. (GOMES, 2002, p.60).

Nesse sentido, a fala da Lepca (2019), é bem pertinente ao entender a bicicleta como uma grande família: “a bicicleta é uma família, a gente tem muitas perdas nessa família, desde que eu comecei a andar de bicicleta, eu perdi muitos amigos, gente muito massa, a minha mãe também”, essa concepção familiar proporciona um espírito de união que fortalece o grupo na sua busca por segurança. Justamente nesse entendimento familiar da relação entre os cicloativistas é que se percebe ainda mais forte a necessidade da defesa da segurança. Nesse sentido de segurança, a figura 6 traz dados sobre as mortes de ciclistas no trânsito de Curitiba entre os anos de 2010 e 2018, IPPUC (2018).

Figura 7: Acidentes envolvendo ciclistas de 2010 a 2018



Fonte: Comitê de Análise de Acidente de Trânsito - Vida no Trânsito, 2018

Alguns dados na figura 06 chamam a atenção, primeiramente, das 141 vítimas fatais no período descrito, 64 se envolveram em acidentes/colisões com automóveis, ou seja, mesmo que nesse texto se trate em grande medida a experiência e as práticas envolvendo bicicletas e biarticulados, conteúdo recorrente dos discursos, parte considerável das mortes ocorreu em acidentes com carros. Os horários com maior número de mortes também são os horários de fim de expediente, 17 e 18 horas, horário de fluxo intenso, além de um número considerável de vítimas às 20 e 21 horas. Os mais vitimados, segundo dados do IPPUC (2018) são do sexo masculino (132 de 141) e a faixa etária que mais sofreu perdas nesse período é a de pessoas com 60 anos ou mais.

Assim como existem perdas em acidentes, ou melhor, “colisões” como defende Fernando (2020), pois não é acidente se pode ser evitado, existe a possibilidade de se conhecer outros sujeitos que passam a ser muito próximos, na forma como a Lepca

(2019) completa “mas eu encontrei pessoas que eu vou levar pro resto da minha vida e das pessoas que se foram, ficaram as famílias deles”. Se cria dessa forma um sentimento de pertencimento como defende Fernando (2020): “Então, é necessário que o ciclista, a ciclista, se sintam pertencidos a esse meio”, ou seja, o ciclista não pode se sentir alheio ao trânsito, e sim um pertencente aquele espaço. Independente da efetiva existência ou não de uma comunidade de sentidos entorno de uma identidade “ciclistas”, é saliente na análise do discurso a busca de ampliação do coletivo de atores estratégicos, essas comunicações e reconhecimentos (representações) também devem ser interpretados como expressão das territorialidades dos sujeitos participantes de coletivos cicloativistas.

No plano das agruras cotidianas, Fernando (2020) destaca na sua entrevista que não são acidentes, mas colisões e colisões são encontros de erros. Justamente na mitigação desses erros combinados é que a ação política dos coletivos cicloativistas trabalha, seja no exemplo/presença cicloativo dos entregadores, seja na participação, elaboração e consecução de eventos, seja no levantamento técnico e pressão política ou mesmo na provocação cotidiana como efetuada por Bárbara (2020), na frase “quando um vizinho vem e pergunta, ah você não tem medo, daí eu falo, mas não, você anda de carro? O problema é você então! Se eu tenho medo? Depende de você se eu tenho medo, você anda direito?”. Nesses exemplos (categorias discursivas) fica evidente as relações de tensionamento, comunicação e presença mediadas pelo poder e em que não necessariamente se efetive em um território zona fechado e demarcado, mas sim a evidência das ações que se espacializa e que visa modificar as relações sociais no trânsito e, que, portanto, configuram outra das múltiplas manifestações das territorialidades dos cicloativistas. Como dito, nem todas as formas de resistência são institucionais, nem propriamente “legais” na forma de um respeito tácito à todas as normas do nomoespaço do trânsito. O que nem por isso deixa de ser uma expressão de poder, de resistência, como na interpretação de Han (2019), “Um ínfimo contrapoder pode causar danos sensíveis ao poder supremo”.

Conforme o exposto nesse subitem, o trânsito, enquanto espaço normado ou normatizado, se organiza como uma expressão visível, cartográfica da organização do espaço público, de suas disputas e relações sociais e, é na possibilidade de mudança estrutural que se desenvolvem os discursos dos cicloativistas. Desse modo, as relações que estabelecem entre si, enquanto organizados em coletivos ou mesmo

reconhecendo-se como semelhantes, corroboram com o seu desejo de alteração das estruturas físicas do trânsito e uma melhoria nas condições para os usuários do modal bicicleta no espaço intraurbano social e público do trânsito.

2.2 A CANALETA É ÓTIMA, O QUE ATRAPALHA SÃO OS ÔNIBUS: A PERSPECTIVA DO CICLISTA NO TRÂNSITO.

Figura 8: Canaleta



Fonte: Cicloativismo (2020).

No subitem 3.2 são discutidas as práticas espaciais dos ciclistas, suas experiências e como essas condicionam em alguma medida seus trajetos e a construção das suas territorialidades. Nesse movimento, a experiência e a percepção dos informantes na construção de seu espaço vivido surgem como tema de análise. A figura 8 ilustra bem a utilização da Canaleta pelo ciclista em um momento de tranquilidade, assim como na afirmação que dá título a esse subitem “a canaleta é ótima, o que atrapalha são os ônibus”. Nessa análise, fica subentendida a tipologia do movimento de Cresswell (2010), descrita anteriormente. Dessa forma, ao se interpretar o movimento, se consideram as motivações do mesmo, os ritmos, as rotas e trajetos selecionados, as sensações, as fricções e os obstáculos, a relação entre esses elementos na construção do movimento e das experiências dos ciclistas, em especial no discurso dos cicloativistas informantes dessa pesquisa.

Trata-se aqui de procurar interpretar, sob a ótica da Geografia, o que os ciclistas percebem, justamente por isso forjou-se a ideia de um *horizonte* (abertura perceptiva ao mundo) a partir do selim (também conhecido como o banco/assento), de uma horizontalidade, uma representação de “dentro” do trânsito, uma concepção diferente da verticalidade concebida pelo nomoespaço.

Para esse exercício, vale trazer para a discussão a concepção de espaço vivido desenvolvida por Lefebvre (1991):

Os espaços de representação, ou seja, o espaço vivido através das imagens e símbolos que o acompanham, portanto, espaço dos 'habitantes', dos 'usuários' [...]. Trata-se do espaço dominado, portanto, suportado, que a imaginação tenta modificar e apropriar. (LEFEBVRE, 1991, p.39, tradução nossa)¹⁶.

A bicicleta é significada pelos cicloativista como o signo de uma sociedade renovada e pensada em um jogo de contraposição à hegemonia “*carrocrata*” (termo endógeno do movimento), como busca de superação e constituição de uma cidade na qual a escala do humano seja recuperada. Portanto, o espaço vivido é pelos cicloativistas apreendido em uma múltipla dimensionalidade, isto é, no horizonte concreto da experiência de estar circulando, bem como no plano da imaginação utópica, dos desejos e suas simbolizações ancoradas na bicicleta.

Embora recorra-se a referência teórica de Lefebvre (1991) – o espaço vivido – é literalmente forjado a partir do horizonte do selim, das práticas espaciais enunciadas pelos sujeitos estratégicos ou como na já mencionada citação, “A partir do movimento que abre espaço” (HAN, 2018, p.30), ou seja, o movimento como atributo central das territorialidades cicloativista e conseqüentemente as práticas espaciais qualificam singularmente as temáticas mais amplas da circulação e mobilidade na pesquisa dissertada. De outro mote discursivo, assera Gomes (2002) que a Geografia pode interpretar espacialmente a cidadania. Os signos são também coisas apropriadas e diferenciadas:

Estamos aptos a ver no espaço os signos e a apropriação diferenciada deles no exercício e na consciência da cidadania. [...] o conceito de território é antes de mais nada uma classificação, não simplesmente uma classificação de coisas, mas de coisas dentro de um espaço. (GOMES, 2002, p.139).

¹⁶ “Representational spaces : space as directly lived through its associated images and symbols, and hence the space of 'inhabitants' and 'users', [...]This is the dominated - and hence passively experienced - space which the imagination seeks to change and appropriate.” (LEFEBVRE, 1991, p.39)

Ao pensar essa apropriação diferenciada e classificada dos elementos no espaço, pode-se interpretar a relação simbólica dos cicloativistas com seu modal de transporte. Embora o movimento (*ipsis litteris*) seja intangível e, por vezes, efêmero, isto não nega a dimensão material do espaço, pois como argumenta HAESBAERT (2018):

o mundo não se 'desmaterializa' — ou, num sentido simplista de território (como sinônimo de espaço material), não se desterritorializa — nem o tempo histórico está deixando de ser (re)configurado, na sua multiplicidade de ritmos e velocidades. (HAESBAERT, 2018, p.11).

Assim para entender o espaço do trânsito sob a perspectiva dos cicloativistas e de seus discursos, procura-se neste texto ter sempre em vista as categorias de análise elencadas no primeiro capítulo (liberdade, segurança, deslocamento, territorialidade, educação no trânsito, ação política, cicloatividade/cicloativismo e exemplo/presença). Desse modo, as categorias discursivas que são oriundas dos textos (transcrições das entrevistas) em um sentido estrito, não podem ser associadas em uma relação linear entre ações em espaço e a constituição de territórios visualmente identificáveis em virtude que a metodologia qualitativa do trabalho privilegiou o campo das representações sociais e, conseqüentemente, as suas imbricações com as táticas e estratégias cicloativistas em afetar relações sociais por meio da consciência que o trânsito não é um campo social que paira sob a sociedade, mas é sobretudo processo, é um objeto de conquista permanente, são condições espaciais as quais as categorias elencadas indicam.

No caso da mobilidade com o modal bicicleta, a relação entre o ciclista e a extensão de seu corpo (prótese espacial), isto é, a sua técnica de deslocamento é deveras importante, assim como a habilidade exigida e desenvolvida para o seu manuseio. O antropólogo Ingold (2011, p.53) ao abordar a relação entre técnica e habilidade, elenca três temas importantes para a análise: "a qualidade processional do uso das ferramentas", "a sinergia entre profissional, ferramenta e material" e a "vinculação da percepção e da ação".

Segundo Ingold (2011, p.56), dizer que uma ferramenta é usada, implica em dizer precisamente que "um objeto, dotado de certa função, é colocado à disposição de um agente, que almeja determinado propósito" ou como na afirmação em entrevista efetuada por Maria Carolina (2020), que vê na bicicleta, acima de tudo um objeto

prático: “a bicicleta, eu vejo ela como um objeto que, atinge diversos objetivos então, seja pra lazer, seja pra transportar, seja para você redescobrir a cidade de outra forma”. Da mesma forma, o entrevistado Rodrigo (2020), vê nesse modal várias funcionalidades: “é muito relativo né? Poderia se ver a questão da pessoa se locomover, da pessoa, o lazer da pessoa [...] andar de bicicleta engloba todas essas questões eu acho, trabalho, passeio, esporte, eu acho que para mim andar de bicicleta seria isso”.

Nessa perspectiva, a bicicleta pode ser entendida como uma ferramenta que possui a função de locomoção através do impulso de tração humana mobilizado pelo ciclista, seu usuário. Esse agente, o ciclista, ao utilizar a bicicleta como ferramenta escolhe entre um ou mais propósitos, como locomoção, transporte, lazer, entre outros aspectos. Buscando-se entender a importância e o sentimento que o modal bicicleta e sua utilização despertava nos ciclotivistas, eles foram indagados sobre o que era *andar de bicicleta*. Nesse momento das entrevistas, a percepção e a relação dos sujeitos com seu veículo emanaram de vários discursos.

Essa percepção foi desde a noção de extensão do corpo que vai da infância à velhice como entende Patrícia (2020) “ela faz com que você aprenda e tenha essa extensão do seu corpo desde pequeno até o seu envelhecer”, da mesma forma enxerga Fernando (2020) “Bicicleta é um brinquedo que você ganha quando é criança aí você também continua utilizando ela tem esse misto de um brinquedo com um veículo sério e a brincadeira”, todavia, esse lúdico não perde a seriedade do perigoso espaço no qual se desloca “mas ela está no trânsito”? As simbologias são densas a ponto de incitar metáforas do campo da espiritualidade, vejamos a expressão de Lagarto (2019) ao mencionar a sua relação com a *bicicleta fixa*: “A fixa ela é muito divertida, no sentido de que pode parecer um bagulho meio Zen que em outras situações eu negaria que eu falei isso aqui, mas ela tem uma integração entre a pessoa e a bicicleta”.

Outros sujeitos estratégicos, tais como o Akio (2019), percebem que com a bicicleta, apesar de ser virtualmente mais rápida que o carro¹⁷, o ciclista pode perceber a cidade de uma forma diferente, em um ritmo mais lento, apreciar e viver o espaço de uma forma diferenciada com relação a outros modais motorizados e fechados:

¹⁷ Em um espaço de trânsito onde os carros são obrigados a parar constantemente e trafegar apenas por espaços delimitados enquanto a bicicleta pode se locomover de maneira mais fluida, como na metáfora do título dessa dissertação.

Com o tempo assim que eu senti muito além do físico óbvio né? De você tá fazendo exercício constante e uma parada que eu curti muito é a forma que você aprecia a cidade ou as coisas assim porque uma velocidade muito mais reduzida em relação;

Porque você se move meio que você se move mais rápido que o trânsito, mas ao mesmo tempo se consegue ver a cidade mais devagar do que se você tivesse andando de carro [...] você percebe cidade ainda com mais atenção. (AKIO, 2019).

Natali (2019), sente que pedalando pode experimentar a cidade de uma forma que não é possível com outros veículos, “de bicicleta tem a liberdade da hora que quiser de pegar caminhos diferentes e de presenciar cenas da cidade que às vezes você não consegue contemplar de outra maneira”, ou seja, a experiência ao pedalar oferece outras percepções, em outros ritmos (CRESSWELL, 2010).

Embora não sejam ações que expressem uma apropriação territorial dos espaços qualitativos de escolhas de rotas, ritmos e apreensão singular da cena urbana, são elementos próprios da territorialidade dos ciclistas pois, estão diretamente articulados com *o poder decidir*. Portanto, mais uma vez é importante frisar que a territorialidade não deve ser confundida com a instituição de territórios, mas a representação social das suas práticas espaciais elencadas por Natali, que de acordo com o geógrafo Rogério Haesbaert (2004): “Territorializar-se, desta forma, significa criar mediações espaciais que nos proporcionem efetivo ‘poder’ sobre nossa reprodução enquanto grupos sociais” (p.97).

A reprodução social não é entendida estritamente às condições materiais de existência, nas falas dos entrevistados há menções constantes sobre a relação dos aspectos físicos-biológicos, de saúde e bem-estar relacionados ao ato de andar de bicicleta, bem como o conhecer a cidade e descobrir/superar seus limites, pois como menciona o cicloativista Fernando (2020) “à bicicleta você conhece a cidade nos seus declives e aclives”. Esses momentos de maior ou menor esforço fazem parte do dia a dia dos ciclistas, principalmente os ciclomessageiros, como é o caso de Bárbara (2020), a qual afirma:

Ah, aquela subida que aquele dia eu não consegui fazer, hoje eu vou tentar e consigo, então, isso me motiva a explorar mais a cidade mesmo assim, o ambiente da cidade e quais subidas que eu vou conseguir subir, e assim eu vou me percebendo mais forte, vou percebendo meu próprio corpo, isso também é uma motivação, tem várias, tem um milhão de motivações. A percepção corporal, de ver que a minha perna tá fazendo a força ali. (BÁRBARA, 2020).

Novamente a percepção a partir da bicicleta nessa relação orgânica com o ciclista fica evidente no esforço e no desafio das subidas e descidas. Assim, a nomeação espacial (toponímias) revela também um outro atributo das territorialidades, outra dimensão da apropriação simbólica do espaço efetivada pelos ciclistas a partir da experiência direta das diferenças altimétricas do terreno. Além desse desafio, há distâncias “Mas, descobrir que você tem força para subir em cima de uma bicicleta e pedalar cem quilômetros é muito massa assim. Você só descobre isso fazendo isso né? E progressivamente uma hora você pensa, cara! Pedalei, atravessei o Paraná como Akio fez” (TIAGO, 2020), e velocidades “bicicleta porque eu gosto de velocidade sempre gostei de velocidade” (MARCOS, 2019) que, muitas vezes, estimulam os ciclistas.

Não obstante, nem sempre o desafio é o que move os ciclistas, muitas vezes, senão na maioria delas, o caminho mais fácil é o mais atrativo, vê-se esse elemento em várias falas, como, por exemplo, afirma a Gheysa (2020): “procuro escolher o caminho que vai ser mais fácil, o caminho que eu considero mais seguro, mas que ao mesmo tempo eu também não vou ter, não vou ter que, posso evitar conflitos”, Thiago também afirma gostar do desafio das longas distâncias e destaca que em períodos de trabalho mais intenso, quando seu corpo está mais cansado, vai optar por vias que são mais lentas, onde a disputa com os automotores inexistente ou é menos intensa: “Agora se eu estiver cansado ou tiver um vento contra eu vou usar a ciclofaixa, a ciclovia que é do lado né? Mas é isso eu tento usar todas”. Da mesma forma se comportam os cicloentregadores estudados por Schwederski (2019), os quais possuem estratégias para enfrentar a topografia da cidade de Florianópolis-SC. Alguns optam por bicicletas equipadas com sistema de marchas, apesar do custo da manutenção mais elevado; outros decidem contornar os morros ou mesmo evitar esses caminhos. A regra do menor esforço possível pode ser aplicada a essa situação também.

Os conteúdos/categorias *liberdade e autonomia* surgiram em praticamente todas as falas, por vezes ligado à autonomia, questões financeiras, escolha de trajetos, liberdades temporais (controle de tempo e das atividades cotidianas) e escolha de ritmos. Essa liberdade pode ser sempre interpretada em seu conteúdo geográfico.

No conteúdo da entrevista realizada com Doug (2020), observa-se que “Andar de bicicleta é liberdade”, simples assim, já para o sujeito estratégico Tiago (2020),

andar de *bike* significa “Sensação de liberdade e autonomia.” Essa sensação, esse sentimento também se manifestam em uma autonomia sobre o tempo dos deslocamentos, da mobilidade, como na citação: “E mora longe assim. Levo uma hora para ver da minha casa até o centro mais ou menos de ônibus, quarenta minutos. De bicicleta se eu estiver num dia bom, eu levo 25 minutos”. O simbolismo que possui a autonomia sobre as atividades cotidianas é importante para que se entenda a construção do espaço e mesmo das territorialidades dos cicloativistas, pois faz parte dos seus discursos e da defesa do seu modal de transporte. O cicloativista, pensado em controlar seu cotidiano, ou pelo menos seu deslocamento, vê na bicicleta a locomoção mais rápida nas cidades, no exemplo do Akio (2019): “meu, a bike é super plausível, e eu acho que é veículo que faz mais sentido da cidade, hoje por exemplo eu vim de Uber de casa até o centro coisa que eu faço de bicicleta e minha namorada em 15 minutos, a gente demorou 40 minutos de carro tá ligado”. Com esse relato, a afirmação de uma velocidade virtualmente superior da bicicleta se torna mais inteligível, no mesmo sentido afirma Marcos (2019) “andar de bicicleta, primeiro que é mais rápido”. Novamente, para se pensar nessa velocidade superior da bicicleta é preciso ter em tela o espaço do trânsito intraurbano, é nesse terreno de obstáculos que a bicicleta pode se sair melhor, evidentemente em uma pista reta, sem obstáculos e impedimentos o carro seria muito mais rápido. Cabe ressaltar ainda que a bicicleta se sobressai devido às práticas espaciais dos seus condutores, como o avançar um sinal vermelho para poder saltar a frente ou manter o ritmo, poder transitar entre vias distintas ou fazer conversões que são proibidas aos automotores e obviamente também às bicicletas, porém as práticas dos ciclistas podem ignorar algumas normas se isso possibilitar um menor esforço e continuidade do ritmo.

A autonomia também é um ideal relevante quando se vive em uma grande cidade e as distâncias são longas e o transporte público deficitário, servindo na maioria das vezes apenas em momentos de fluxo de trabalhadores, mas excluindo as populações periféricas da noite dos centros e do lazer e cultura que proporcionam¹⁸, nesse sentido, a bicicleta é uma solução, como fala de forma jocosa Lagarto (2019): “Então para mim era uma forma de vivenciar a cidade, ter autonomia sobre o meu próprio tempo [...] não virar Cinderela né? Que dá meia-noite o ônibus vira abóbora e

¹⁸ A agenda da fundação municipal de cultura de Curitiba dá a dimensão da centralidade dos eventos culturais, na primeira página da agenda cultural, acessada em 12/08/2021, os eventos se concentram, na Gibiteca, Largo da Ordem e Cine Passeio, na regional Centro e no MuMa, Museu Municipal de arte, no Portão.

você não consegue voltar mais para casa”. Como ilustração dessa afirmação, nos sábados e domingos, a última viagem do transporte coletivo saindo do terminal CIC em direção ao bairro Vila Verde (regional CIC), é 00:07h, isso sem contar o tempo gasto em um trajeto Centro-CIC, ou seja, qualquer evento no centro da cidade que termine após as 23:00h torna inviável um retorno barato para casa de um morador do Vila Verde. Vale ressaltar também que Curitiba-PR não possui linhas de metrô e que os carros de aplicativo, a exemplo da Uber têm valores elevados em determinados horários.

Importante sempre mencionar que as afirmações desse texto são intencionais, justamente por isso enquadradas como discursos e não falas espontâneas. Pode-se pensar, é claro, em aspectos de alguma etiqueta social que tornaria determinados ambientes menos acessíveis a um ciclista que transpira ao se locomover com seu modal, ou mesmo, a trabalhosa logística da bicicleta em dias chuvosos. Todavia, como tratam-se de discursos ativistas e situados, a positividade das práticas e sensações vai sempre transparecer e superar as adversidades quando os informantes se referem à bicicleta.

A liberdade, o “não estar condicionado” por fatores externos, o estar em menor medida, são importantes elementos simbólicos cicloativistas, normalmente acompanhados de outros adjetivos, em geral relacionados ao prazer em se andar de bicicleta e nas diferentes formas de interagir com o meio que circunda o ciclista nos seus trajetos. Como pode-se observar na fala da cicloativista Patrícia (2020): “Para mim a sensação de pedalar é prazerosa, é elegante, é livre, é autônoma, independente e de uma certa forma é uma brincadeira que a gente faz no dia a dia sabe?” Nesse sentido andar de bicicleta causa a sensação prazerosa, elegante, livre, autônoma e lúdica.

Seria exaustivo citar todas as vezes em que a liberdade foi evocada nos discursos, todavia, a fala da Gheysa (2020) é bem importante para lembrar que toda essa liberdade é condicionada, não só pela organização espacial das infraestruturas, mas pelos corpos que pedalam. Há uma distinção de gênero nas possibilidades de locomoção, há intervalos de tempo e localizações que colocam a mulher ciclista em condição desfavorável:

Andar de bicicleta eu acho que, o significado desse termo para mim é liberdade, é poder sair de um lugar e ir para outro na hora eu bem entender né, ou quase na hora que eu bem entender né? Considerando que eu sou

mulher então, principalmente nos horários de maior escuridão mesmo passados das 11 da noite alguma coisa assim eu começo a me sentir um pouco acuada né? Amedrontada, mas é liberdade mesmo é poder sair a hora que eu quero chegar a hora que eu quero, eu tenho uma previsibilidade muito boa como andar de bicicleta né? (GHEYSA, 2020).

Essa liberdade está sempre em par dialético com a percepção da segurança, ou melhor com a insegurança do trânsito. E, como o discurso da Gheysa (2020) demonstra, ela é variável conforme os corpos que pedalam, ela tem uma temporalidade que pode ser restrita conforme a sua condição de sujeito móvel na cidade. A liberdade e a segurança estão sempre em voga nas disputas da arena que é o trânsito. Há sempre um jogo de construção e reconstrução dos territórios onde diferentes grupos, com diferentes gradientes de poderes conflitam.

Nesse trânsito que “é arena onde estão todas nossas questões sabe, e o fluxo delas e a velocidade delas e como a gente ocupa esse espaço” presente no discurso da Patrícia (2020), “os grupos subalternos ou ‘dominados’ na verdade estão sempre também (re)construindo suas territorialidades, ainda que relativamente ocultas, dentro desse movimento desigual de dominação e resistência”. (HAESBAERT, 2018, p.49). A reconstrução constante dos territórios e das territorialidades é uma estratégia de defesa na cidade dos carros. Os motoristas gozam de uma segurança maior, pois já saem de casa vestindo suas imensas armaduras móveis:

O uso do transporte particular é quase regra para aqueles que têm condições de ter um carro. As garagens são interiores, e a saída de veículos se faz por meio de portas automáticas; dessa forma, ao sair à rua, já estamos devidamente protegidos por nossas carapaças privadas. As grandes cidades devem, portanto, aumentar continuamente o espaço de circulação dos carros particulares, em detrimento de outros usos possíveis para o espaço público. (GOMES, 2002, p.184).

A cidade na visão dos cicloativistas é produzida para os carros, o que faz que ela “devore” espaços públicos em prol da circulação motorizada. Se as vias não são seguras ou mesmo convidativas, os cicloativistas precisam de estratégias que resguardem sua seguridade. Uma dessas estratégias é a ocupação do espaço, das vias de rolagem, rodovias e canaletas, se expondo e sendo vistos numa espécie de “microprivatização temporária” do espaço público como ocorre nas massas críticas, nos *Alleycats* ou mesmo nos *commutes* (trajetos diários) dos cicloativistas. Vale ressaltar que a escala da ocupação do espaço é variável, como lembra Gomes (2002):

De fato, sua magnitude pode compreender desde uma simples ocupação da calçada até o fechamento de ruas ou bairros inteiros. Sua manifestação pode ocorrer por meio de estruturas físicas fixas, mas também pode ser uma ocupação veiculada por instrumentos bem mais sutis e simbólicos. (GOMES, 2002, p.176).

Assim, a ocupação das vias se apresenta na forma física da presença dos cicloativistas no trânsito, mas também na “ocupação” e articulação em ambientes virtuais, em redes sociais e no reconhecimento desses indivíduos como grupo, como coletivos. Se esse argumento for levado mais adiante, pode-se até concordar novamente com Gomes (2002) e pensar que, no cicloativismo, a coesão do grupo se mantém pelo conflito.

Toda a oposição é externa ao grupo e deve ser mais ou menos permanente, para que haja a manutenção desses laços de coesão. Isso corresponde a dizer que esse tipo de identidade é necessariamente movido pela arte do conflito. Estas características são estruturantes na construção e na reprodução do espaço. (GOMES, 2002, p.65).

Ao ler a citação o leitor pode questionar: existiria cicloativismo em um trânsito harmônico? Provavelmente sim, todavia, cada configuração espacial engendra um conjunto de práticas sociais e espaciais, em um trânsito harmônico talvez as formas de ação no trânsito fossem diferentes, assim como a relação entre os atores, produzindo e reproduzindo espaços diferentes.

Como pode-se perceber, é quase impossível trabalhar as categorias de análise de forma isolada, elas se entrelaçam e se embricam em um emaranhado como entende Cresswell (2010), a mobilidade envolve um frágil emaranhamento do movimento físico, representações e práticas. Esses emaranhados têm geografias e histórias rastreáveis, dessa forma existem “*constelações de mobilidades*”. Os padrões do movimento, as representações de movimento e as formas de praticar movimentos fazem sentido juntos.

Como na assertiva de Cresswell (2010), “A mobilidade humana é praticada, mobilidade que é ordenada e experimentada através do corpo¹⁹”. (2010, p.29, tradução nossa). Cresswell (2010, p. 20), faz questão de relacionar, as formas de mobilidade, como caminhar e dirigir e os aspectos da mobilidade “movimento, representação e prática” e perceber como de fato são políticos e implicam na produção

¹⁹ "Human mobility is practised mobility that is enacted and experienced through the body." (CRESSWELL, 2010).

de poder e dominação. Nesse sentido, uma das formas possíveis de se tentar preservar a segurança da mobilidade experimentada pelos corpos dos ciclistas é a ação política e na organização dos coletivos, como é o caso do Bike Anjo do qual a colaborada da pesquisa Gheysa (2020) participa:

[...] faz política quando a gente coloca nossa bicicleta na rua, num lugar que não tem estrutura cicloviária, mas mais do que isso é o fato da gente e incentivar o uso da bicicleta né [...] Bike Anjo faz política quando fala de bicicleta num país em que a bicicleta subutilizada muitas vezes, e subrepresentada e ainda infelizmente como meio de transporte de segunda classe, exatamente, incentivado como lazer, relacionado como lazer e não como uma possibilidade real mesmo de qualidade de vida e de um meio de transporte prático, rápido, silencioso, barato e com uma série de benefícios.

É importante perceber como duas formas de ação política e territorialidade emergem nessa citação, de um lado a presença no trânsito, dá uma função diferente para espaços não preparados para o ciclista, mostra que é uma possibilidade, o que em nossa pesquisa se optou chamar por exemplo/presença e uma segunda forma de ação política, que a fala centrada na legitimação social de um *coletivo sobre a bicicleta*, colocar em discussão a sua utilização, ou seja, é um ato político também falar da bicicleta não apenas para lazer, mas como possibilidade de meio de transporte, com benefícios para o indivíduo e para a sociedade em geral. “De fato, nesta relação entre poder e espaço há dinâmicas complexas que exigem uma reflexão mais acurada dos fenômenos normalmente vistos sob ângulos excludentes, ou seja, de um lado o político e, de outro, o espacial”. (GOMES, 2002, p.136). Desse modo, é importante pontuar que a ação política é também ação espacial.

No caso do coletivo Bike Anjo ainda há a instrumentalização de ciclistas para o uso da bicicleta, para o uso como transporte e não apenas para lazer. Como afirma o informante Fernando (2020): “então é necessário que os ciclistas se conscientizem do seu poder transformador. Que tem no meio urbano”.

Por vezes, as ações políticas, as pressões e os diálogos dos coletivos surtem efeito sobre a configuração dos espaços, na visão do Akio (2019), por exemplo: “Mas daí essa galera que é mais ativa, cicloativista mesmo [...] que é que faz realmente acontecer [...] incomoda gente grande ali que tem a tem a força de botar leis ou fazer ciclovias”.

Figura 9: Praça de Bolso do Ciclista



Fonte: Cicloativismo (2019).

Uma importante marca espacial na cidade de Curitiba-PR é a Praça de Bolso do Ciclista constituída no ano de 2014 (figura 9), a qual é fruto da ação e interação dos coletivos com a administração municipal da época, na ocasião, os cicloativistas da cidade conseguiram promover um importante evento na/para a cidade, o Fórum Mundial da Bicicleta, que contou com a participação de diversos artistas e especialistas das áreas de urbanismo e planejamento urbano, construindo inclusive material acadêmico colaborativo conforme relembra Belloto, (et al., 2014). Com a interação que ocorreu, alguns cicloativistas tiveram a ideia de ressignificar um espaço sem função, foram atrás das informações necessárias, se reuniram e construíram, com auxílio mínimo do poder público a praça que ainda hoje é ponto de encontro para eventos cicloativos:

Conseguimos trazer o Fórum Mundial da Bicicleta, pra Curitiba em 2014 e o prefeito que apoiou esses ciclistas foi eleito e quebrou a hegemonia de sucessão do Jaime Lerner, aí esse prefeito chamou umas pessoas com uns cicloativistas para trabalhar no governo. E eles puderam de dentro criar projetos pra cidade assim. (FERNANDO, 2020).

E lembrando sempre como essas ações se entrelaçam, Fernando (2020) aponta que o cicloativismo é também o mover-se de bicicleta pela cidade, é o deslocamento nos ambientes hostis, é o confronto pelo movimento:

acho que cicloativismo é andar de bicicleta na cidade assim. Andar na rua onde a rua não está preparada para receber ciclistas. Onde é um lugar que é agreste assim para bicicleta, mas não tem onde estacionar onde não tem onde se encher o pneu, tomar uma água, mas está lá persistindo tá fazendo seu roteiro. Isso já é um cicloativismo mesmo, que as pessoas veem isso acontecendo, podem se sentir tocados e pensar que ele pode andar de bicicleta, eu também posso. Manter essa chama acesa assim as pessoas vão se arriscando na cidade (FERNANDO, 2020).

A ação política dos coletivos e dos cicloativistas é inclusive mencionada por outros cicloativistas, isso também auxilia na criação de uma espécie de rede de coletivos que conseguem, vez por outra, trabalhar em conjunto por uma pauta comum, nesse sentido Bárbara (2020) relembra a importância da Cicloiguação: “linha da política tem o Cicloiguação [...] assim eles foram muito, muito importantes pra ciclofaixa, foram eles que fizeram o projeto, apresentaram, e aí teve papel do Fruet de aceitar né”.

Coletivos podem não ser totalmente estruturados, funcionarem mais como redes em que se organizam e se divulgam eventos e atividades gestados e organizados em grupo, indo contra determinados sentidos estatais. Na entrevista concedida por Marcos (2019) fica marcante a fluidez dos coletivos e o modo como mesmo separados, fragmentados, os ativistas continuam a influenciar territórios. Nas palavras do informante: “as trocas que a gente tem no grupo das fixolimpíadas e que tem galera do Brasil inteiro que foi nas fixo do ano passado que a gente continua conversando até hoje sobre competição sobre bicicleta, sobre o que fazer para as próximas fixos dos eventos que a gente tá fazendo”, assim se percebe uma multiterritorialidade nos termos de Haesbaert, “multiterritorialidade não apenas por deslocamento físico, como também por “conectividade virtual”, a capacidade de interagirmos à distância, influenciando e, de alguma forma, interagindo com e integrando outros territórios”. (2018, p.96).

O poder público – em especial na escala da administração de Curitiba-PR, no caso dos discursos cicloativistas dos informantes dessa dissertação –, obviamente aparece como ator central nas discussões, diferentes mandatos, governos, momentos e atuações que representam atores-chave para a construção do espaço do trânsito. Em se tratando da gestão pública na escala municipal, enquanto o Político A construiu a Via Calma e Ciclofaixas, o Político B só se preocupou com asfalto. Essa ação política dos coletivos faz a ponte entre os indivíduos, a comunidade e em específico com a Prefeitura Municipal de Curitiba, isto é, a dimensão escalar da gestão responsável

pela cidade em determinado período, na medida em que os grupos se organizam e buscam seus direitos ou o que acreditam ser o correto e as obrigações do poder público, como relata Patrícia (2020):

[...] no entanto não existe diálogo entre uma pessoa e uma entidade pública. Existe o quê? Uma organização com técnicos representantes né, representantes da comunidade e existe as pessoas que são pesquisadores e tal, que se juntam numa organização para poder falar com uma outra organização que é o Instituto Público, que é a Instituição Pública. (PATRÍCIA, 2020).

Se a ação política dos coletivos implica no espaço do trânsito em uma escala maior, ou seja, na implementação de infraestruturas cicloviárias/cicláveis ou nas criações de políticas públicas de educação no trânsito em momentos em que há disposição dos gestores da política de Estado, outras ações também impactam no espaço público do trânsito. Ações não reguladas pelo nomoespaço do trânsito. Escreve-se aqui das diversas formas de ocupação do espaço do trânsito, da utilização de um “direito de ocupar”, como no discurso de Gheysa (2020): “na bicicleta realmente eu me sinto muito livre, eu me sinto que eu que eu tô no meu direito de usar a cidade de ocupar a Cidade e as ruas”. Nesse ínterim de ocupação, o Coletivo Interlux do qual participava Fernando (2020), por dez anos atuou procurando ocupar o espaço da cidade com novas utilizações:

A gente começou a ocupar terrenos baldios transformando em praças piratas e começamos a colar cartazes e praticar a cidade com as bicicletas e com o skate criando acontecimentos no meio do caos urbano e esse coletivo se desenvolveu durante dez anos. (FERNANDO, 2020).

Em 2007 o grupo, preocupado com a inexistência de uma ciclofaixa no seu percurso pintou uma ciclofaixa pirata, após uma bicicletada. O caso trouxe bastante repercussão. A figura 10 é um mosaico criado a partir de fotos do evento, da campanha de arrecadação e da cobertura realizada pela prefeitura.

Figura 10 Ciclofaixa Pirata



Fonte: O Autor (2021).

O grupo que desenhou a faixa foi abordado pela Guarda Municipal e apesar de todo o grupo se acusar como responsável, três jovens foram penalizados por crime ambiental. O caso trouxe uma visibilidade boa para o movimento cicloativista em Curitiba, o dinheiro para o pagamento da multa foi arrecadado em eventos que ocorreram em vários lugares do Brasil. Sobre o evento afirma Belotto (2017):

Um acontecimento é mencionado como histórico para o movimento cicloativista paranaense: no dia 22/09/2007, Dia Mundial Sem Carro, houve a pintura de uma ciclofaixa 'pirata' na Rua Augusto Stresser, na quadra em que se localizava o ateliê do coletivo Interlux, que teve grande repercussão na época. [...] Quando o grupo já comemorava o feito, guardas municipais proibem o término da pintura, alguns ciclistas são detidos, posteriormente processados e condenados a pagar multa sobre a acusação de crime ambiental. O movimento cicloativista organizou eventos para arrecadar fundos financeiros para pagamento da multa. Recursos foram interpostos e enquanto o processo ainda tramitava já na gestão municipal 2013/2016 a multa é perdoadada e o dinheiro arrecadado é doado para a prefeitura aplicar em infraestrutura ciclovária. (BELOTTO, 2017, p.96).

O evento descrito por Belotto (2017) e também pelos informantes Fernando (2020) e Patrícia (2020), demonstra como uma prática de intervenção no espaço do trânsito pode, além da imagética comunicativa dos símbolos usados, impressos no asfalto e da ocupação espacial por apropriação, por uso como resultados mais imediatos, há nos relatos efeitos futuros da intervenção que, como Belotto (2017) vai

defender, influenciou o cicloativismo no Paraná. Dessa forma, mesmo – e principalmente – pela disputa com o poder público da gestão municipal, a ciclofaixa pirata gerou visibilidade e argumentação centrada nas práticas aos discursos cicloativistas.

Fica claro que quando se menciona *ciclistas urbanos*, o espaço no qual se desenvolvem suas lutas é o espaço do trânsito, das vias, do movimento e do fluxo, é esse espaço que deve ser ocupado, pois ele cria o elemento de coesão do grupo e de seus embates, pode-se ver algo semelhante em Gomes (2002): “Não se trata de qualquer espaço, há um espaço próprio, organicamente ligado à origem e à identidade do grupo, que precisa ser preservado, conquistado ou depurado do controle estranho a ele”. (GOMES, 2002, p.64). Contudo, como já foi delineado no primeiro capítulo, o trânsito não se vincula à uma dimensão espacial absoluta, mas na diferenciação espacial²⁰ do espaço público e a problematização do direito à cidade (BORJA, 2003; LEFEBVRE, 2011), isto é, o “recorte trânsito” é a escala geográfica inteligível das territorialidades dos cicloativistas e suas respectivas buscas em promover o uso da bicicleta e sua visibilidade no cenário urbano. Como dito, conquistar/ocupar espaço é deveras importante nos discursos cicloativistas, assim, é possível concluir esse capítulo analisando alguns trechos de entrevistas em que a questão do *ocupar o espaço* foi mencionado nos discursos dos cicloativistas informantes.

Na fala de Tiago (2020), por exemplo, o próprio andar de bicicleta se constitui em ocupar o espaço e propor uma nova forma espacial ao trânsito, diferente das originais, para as quais ele foi construído (função), criando estruturas diferentes: “você quebrar esse paradigma da cidade ter sido construída para os carros assim como um muro foi construído só para você proteger tua casa é brincar e manda um grafite, você usa. Você andar de bicicleta na cidade”. O trânsito da cidade capitalista pode ter sido construído para os fluxos dos veículos motorizados – em especial os carros, mas ao andar de bicicleta, o sujeito estratégico produz uma refuncionalização do espaço. Portanto, ao se analisar a própria cidade sob a luz conceitual do território é possível traçar paralelos entre o fenômeno do cicloativismo em Curitiba e as ideias de *território usado* presentes no texto do célebre geógrafo brasileiro Milton Santos (2006), “O território são formas, mas o território usado são objetos e ações, sinônimo de espaço humano, espaço habitado”. (p.16). O território usado nessa perspectiva é constituído

²⁰ Para aprofundar a discussão da escala geográfica e o debate da diferenciação espacial recomenda-se a leitura do capítulo de livro escrito por Smith (2000).

não apenas por objetos, mas também por ações, pelos usos efetivos das formas espaciais.

A ocupação e uso do espaço se imbricam também com a condição de cidadão, de sujeito político dos cicloativistas, por sua vez Bárbara (2020) aponta “eu acho que é uma escolha política né, então digamos assim, eu vou de bike, então eu tô ali, ocupando aquele espaço, eu acho que tem essa, então, isso me motiva muito assim”. É uma escolha consciente por um modal e o entendimento de que não devem haver barreiras à movimentação desse modal, inclusive as escolhas se vinculam as visões sociais de mundo que as qualifica. Bárbara (2020) complementa:

Ah vamo nessa rua aqui, que é mais tranquila. Não, não vamos usar a rua mais tranquila, vamo usar a rua que os carros passam, porque a gente tem que ocupar o espaço dos carros, então, você não pode ter barreiras andando de bicicleta. (BÁRBARA, 2020).

O território dos cicloativistas de Curitiba-PR, conquistado mesmo que de forma temporária no trânsito (por vezes, efêmeros), participa do jogo de sobreposições das territorializações flexíveis dos centros das grandes cidades, quer sejam:

Territorializações mais flexíveis, que admitem a sobreposição territorial, seja de forma sucessiva (como nos territórios temporários ou espaços multifuncionais na área central das grandes cidades) ou simultânea (como na sobreposição ‘encaixada’ de territorialidades político-administrativas relativamente autônomas). (HAESBAERT, 2018, p.88).

Com exceção da construção de estruturas cicloviárias específicas, como ciclovias e ciclofaixas, a ocupação do espaço por parte dos ciclistas em vias de rolagem ou canaletas é temporária e flexível, corroborando com a citação de Haesbaert (2018) acima. Uma forma importante de ocupação temporária é a elaboração e consecução de eventos, como os promovidos por coletivos a exemplo do VMDL e o Rainbow. Um desses eventos explica Lagarto (2019): “Tem um evento que a gente faz a passos de formiga e sem vontade para citar o Lulu Santos e de forma não muito regular, mas que chama Don’t Touch, this is art”, esse evento de intervenção urbana, de criação de uma situação quase sempre conta com uma corrida

“quase sempre era um alleycat²¹ que é uma corrida que para mim ela é um ela é uma zona autônoma temporária, e um movimento político por si só assim sabe”.

Da mesma forma que o VMDL o Coletivo Rainbow realiza os *Rainbow dates*, o qual Lepca (2019) considera parte do seu cicloativismo: “Eu realizo meu cicloativismo fazendo eventos independentes, *underground*, [...] a gente tem comida, a gente tem pessoas falando pra quem se interessa em ouvir né, a gente tem banda, a gente tem corrida de bicicleta”, esses eventos também contam com um alleycat nos mesmos moldes. A zona temporária autônoma do Alleycat prova que o trânsito não é perigoso em essência, mas seus atores podem o tornar perigoso. Lagarto (2019) elogia o evento:

o trânsito não é perigoso Per si o que trata o torna o trânsito perigoso são os carros [...] uma incapacidade de convivência né, conjunta. Então o Alleycat por duas horas é um momento em que não há sinal de trânsito não há via para um lado para o outro é uma completa anarquia não tem mais despolitizado do mais despolitizado do termo mesmo que é sem regras sem nada, assim, e ele dura exatamente o tempo tem que durar e de repente ele some, e é para mim é mais do que uma competição. (LAGARTO, 2019).

Cabe nesse ponto afirmar que as provas são de modo geral realizadas por ciclistas experientes e que conhecem bem a cidade, muitos deles cicloentregadores, assim, o fato de não ocorrerem acidentes/colisões, deve ser interpretado tendo esse fato em conta. Como a prova do Alleycat testa os membros de um grupo, suas capacidades, é possível relacionar de alguma forma com os ritos de passagem descrito por Gomes (2002, p.64), “Esses ritos são organizados também segundo percursos espaciais, carregados de simbolismo, seja em incursões em áreas de conflito, seja em estadias afastadas do grupo original ou ainda pela organização de roteiros iniciáticos”.

Algumas formas de ocupação das vias, na forma de trajeto também são empoderadoras, “te coloca numa situação de tipo eu posso que eu faço ocupar as ruas da cidade eu posso com as minhas próprias pernas, fazer para tanta coisa, não depende de nada assim” (Maria Carolina, 2020). Essa situação de empoderamento, de poder ocupar as ruas, e não depender “de nada”, de carros, gasolina, remete a sensação de liberdade, independência e autonomia já descritas anteriormente no

²¹ Corrida de rua não regulamentada onde se testam as habilidades dos ciclomensageiros num circuito de checkpoints, onde em cada novo checkpoint se recebe o manifesto do próximo. Quem chega primeiro, independente do caminho tomado é o vencedor.

presente texto de dissertação. Além desses elementos, se evidencia a ligação orgânica dos ciclistas com a bicicleta, a qual só se movimenta com o movimento do corpo, a bicicleta se torna uma extensão do corpo (próteses)²².

É dever do ciclista ocupar a rua, utilizando o meio da faixa para se fazer visto, mostrar que é seu direito a mobilidade e aumentar sua segurança, assim pensa Maria Fernanda (2019): “Eu acho que a gente como ciclista tem que ocupar a rua, eu nunca ando na lateral, eu ando no meio da rua, eu ocupo a faixa inteira, porque é o meio que eu me sinto mais segura de pedalar”. Essa forma de ocupação retoma o sentido de segurança tratado em trechos anteriores desse texto. Se de um lado a liberdade é importante, de outro a busca de seguridade é um pilar importante no discurso cicloativista. Além do discurso público e aberto existe é claro, um discurso oculto, tanto para grupos hegemônicos quanto subalternos, esse discurso se mostra nas práticas cotidianas. As dinâmicas e estratégias de contornamento se valem desse discurso oculto de resistência, assim

[...] o contornamento territorial envolveria um conjunto de táticas e/ou estratégias de desvio na intenção de contornar, ou seja, de escape ou fuga ‘lateral’, sem enfrentar a questão em suas bases. [...] Poderíamos afirmar, então, em nossos termos que, de ‘contornamento em contornamento’, o discurso-prática oculto reserva sempre um potencial para gerar transformações mais contundentes. (HAESBAERT, 2018, p. 380-383).

Sobre essas práticas de contornamento/territorialidades exploramos com mais contundência no terceiro capítulo dessa dissertação. Por sua vez, nesse capítulo foi debatido, a partir das entrevistas realizadas no campo, a maneira como os cicloativistas se relacionam com seu modal e como interagem com os atores do trânsito em múltiplas escalas, seja pelas vias mais institucionalizadas com a ação dos coletivos, seja pela ação individual de ocupação do espaço do trânsito. Assim, se pode entender com mais profundidade como esses atores se percebem no espaço do trânsito e como procuram afetar os outros atores. Esse caráter de *afetar*, num sentido ainda mais territorial é tema de análise no capítulo seguinte, no qual há um esforço de interpretação nas estratégias territoriais dos indivíduos e dos coletivos cicloativistas de Curitiba-PR.

²² Para aprofundar a discussão específica da “extensão e das próteses espaciais” recomenda-se a leitura do seguinte capítulo de livro: SANTOS, Carlos. O Conceito de Extensão. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia de (org.). **A construção do espaço**. São Paulo: Nobel, 1986. p.25-31.

3. AS TERRITORIALIDADES COMO FORMA DE AFETAR O OUTRO NO TRÂNSITO

[...] territorialidade será definida como a tentativa, por indivíduo ou grupo, de afetar, influenciar, ou controlar pessoas, fenômenos e relações, ao delimitar e assegurar seu controle sobre certa área geográfica. Essa área será chamada de território. [...] Essa delimitação torna-se um território somente quando seus limites são usados para afetar o comportamento ao controlar o acesso. (SACK, 2011, p.76-77).

Figura 11 Ciclistas de Iberê Camargo



Fonte: CAMARGO (1989). Ciclistas, 1989

Para iniciar este capítulo, a figura 11, uma pintura expressionista de Iberê Camargo, traz um pouco da visceralidade do pedalar e da relação do corpo na dinâmica espacial. Assim, neste capítulo, ocorre um movimento escalar, ou seja, desde a escala do corpo dos cicloativistas, lembrando suas percepções e seus conflitos, tratados no capítulo 2, passando por uma escala de microterritorialidades na qual os conflitos do trânsito, as intervenções no espaço e as territorialidades acontecem até a dimensão dos Coletivos de Cicloativistas, no plano do direito à cidade e como a ação dos coletivos enquanto um tipo especial de *movimentos sociais*

interagem com a esfera pública e o espaço normado. Assim, as formas de afetar o outro, enunciadas nos discursos cicloativistas não remetem a um espaço público normado, um nomoespaço, mas sim às possibilidades de fruição do direito à cidade expresso em Lefebvre (2011):

O direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. Só pode ser como direito à vida urbana, transformada, renovada. Pouco importa que o tecido urbano encerre em si o campo e aquilo que sobrevive de vida camponesa conquanto que 'o urbano', lugar de encontro, prioridade do valor de uso, inscrição no espaço de um tempo promovido à posição de supremo bem entre os bens, encontre sua base morfológica, sua realização prático-sensível. (LEFEBVRE, 2011, p.117-118).

Portanto, a questão escalar implica aqui em diferentes usos conceituais desde a questão em que o fenômeno ganha visibilidade na organização do pensamento – o espaço do trânsito. Por sua vez, as interações sociais se manifestam em diferentes modos de ser e agir no espaço, visto que as ações dos cicloativistas transitam entre escalas e podem causar efeitos diversos. Assim, se pode conceber três níveis de “afeto”, ou seja, da ação de afetar o outro que se complementam, o nível do corpo, do estar aqui, estar na via, perceber-se ciclista, que é ao mesmo tempo a dimensão cicloativa do exemplo/presença. A escala da microterritorialidade, da disputa com os outros atores do trânsito, da intervenção, que não deixa de ser presença. Essas duas escalas são complementadas pela escala da ação do movimento social organizado, da pressão sobre o poder público (Estado na esfera municipal) e sobre o espaço normado, que possibilita inserção do cicloativista como ator político, capaz de influenciar nas estruturas viárias. Nesse caso, a argumentação presente no capítulo tem profundos lastros com as ideias de Sack (2011) expressa na epígrafe do presente capítulo, entretanto, fica evidente no presente exercício analítico a necessidade de expansão daquilo que o autor compreende como “área geográfica”. Por sua vez, a cidade capitalista sob o imperativo de um território político é a aqui escrutinada conforme asseveram Rodrigues e Souza (2004), “O planejamento e a gestão não são, nunca, “neutros”, uma vez que são a expressão de interesses e de pressões de grupos sociais.”

Esse planejamento, que nunca é neutro, ligado a *um desenho urbanístico de projeto* recebe críticas de Raffestin (2009). O autor realiza uma crítica a uma urbanística que se pode chamar de Espetacular (se houver a intenção de evocar Guy

Debord (1997), onde a imagem, o projeto se tornam vivos, animados em detrimento do real. Para essa urbanística, a imagem do projeto se materializa e se transforma em território, assim segue uma direção oposta, na qual a imagem se engrandece e se torna mais importante que o próprio objeto. Nesse sentido, as mudanças cosméticas e fragmentadas na estrutura urbana, como as ciclovias e ciclofaixas isoladas e construídas para ciclistas genéricos não fazem parte da discursividade dos cicloativistas, que veem nesse tipo de ação pública mais uma propaganda (efeitos de marketing) do que mudanças efetivas no trânsito. A respeito do urbanismo elaborado pelos administradores públicos sob uma suposta aura cientificista validadora Lefebvre escreve o seguinte:

Esse urbanismo tecnocrático e sistematizado, com seus mitos e sua ideologia (a saber, o primado da técnica) não hesitaria em arrasar o que resta da Cidade para dar lugar aos carros, às comunicações, às informações ascendentes e descendentes. Os modelos elaborados só podem entrar em prática apagando a existência social das próprias ruínas daquilo que foi a Cidade. (LEFEBVRE, 2011, p.31).

São pelas vias do direito à cidade lefebvriano que caminham (pedalam) os discursos cicloativistas, assim como encontram ressonância na afirmação de Rodrigues e Souza (2004), “Planejamento urbano não é “coisa de arquiteto”! Dessa forma, a ação e as interações ativas e ativistas dos cicloativistas auxiliam na transformação do espaço do trânsito, “nunca é demais lembrar que os ativismos são, em maior ou menor grau, agentes modeladores do espaço urbano”. (idem).

O aparelho de Estado não é uma estrutura homogênea, um bloco de pedra sem fissuras e sem contradições. Ele tende a ser conservador, sim; mas é possível que, apesar de a estrutura do Estado estar comprometida com a ordem social vigente, a dinâmica da sociedade crie condições para que, uma vez ou outra, uma conjuntura favorável se instale, na esteira de mobilizações sociais e de muita pressão de baixo para cima. (RODRIGUES; SOUZA, 2004).

Para que haja alguma alteração significativa, seja em termos culturais, como apregoa Aldred (2013; 2014), seja nos aspectos estruturais e normativos do nomoespaço, ou seja, nas disputas cotidianas, nas territorialidades do trânsito, a ação direcionada e multiescalar dos ativistas é necessária. Assim: “É necessário pensar e agir em muitas escalas, simultaneamente – por mais que isso represente um desafio para os ativismos sociais”. (RODRIGUES; SOUZA, 2004).

É sobre o poder enquanto relação social e conseqüentemente prática espacial que é tratado nessa dissertação, o poder que não se mostra mais na disciplina, mas sim no controle e mais recentemente no desempenho (HAN 2015; 2019). Esse poder expresso nas relações sociais pode ser observado também no espaço intraurbano do trânsito, como defendido nesse texto. Desse modo, a territorialidade das práticas cicloativistas os qualifica mais como atores (LATOURE, 2012), do que como agentes do trânsito como interpreta Silva (2009, p.108), sobre os motoboys, o autor afirma categoricamente: "Entretanto, no fundo, o trânsito deve ser analisado a partir de seus agentes cumprindo não mais do que papéis transitórios". Afirmação que pode englobar indivíduos que não são ativistas de seu modal de transporte, todavia não se aplica aos cicloativistas informantes dessa dissertação, que são atores do trânsito em sua ação política mesmo quando não estão em deslocamento pelo espaço.

3.1 AS RELAÇÕES DE PODER E O ESPAÇO: CORPO E TERRITORIALIDADE

Segundo Haesbaert (2009, p.112), o poder está diretamente ligado a "quem detém o controle da mobilidade, [...] e os que ficam à margem desse controle e que, ao contrário, sofrem com as tentativas de "imobilização". Da mesma forma, Haesbaert (2018, p.216) entende que passamos de um período onde o poder era disciplinar "à ênfase no biopoder — o poder sobre a vida — moldado pela relação segurança/massa ("corpo/espécie") /circulação (pela própria sobrevivência físico-biológica)". Assim, o controle da circulação é relevante para se entender os poderes "estabelecidos" atualmente. Não obstante, seria um equívoco afirmar aqui que há uma estratégia declarada de contenção dos ciclistas em sentido estrito, afinal o Plano de Mobilidade de Curitiba, por exemplo, se adequa às leis municipais que trazem em suas diretrizes a busca por acessibilidade "IV – promover a acessibilidade, facilitando o deslocamento no Município, através de uma rede integrada de vias, ciclovias e ruas exclusivas de pedestres, com segurança, autonomia e conforto, especialmente aos que têm dificuldade de locomoção;" (CURITIBA, 2008, p.06).

Nos documentos mencionados anteriormente, os meios de locomoção motorizados (seja transporte público ou individual) são elementos centrais na construção das políticas de mobilidade das cidades como se vê no PlanMob (CURITIBA, 2008), e na sua atualização (2013-2017), em que apesar do tema da

mobilidade não motorizada ser defendido, muito da infraestrutura está direcionada aos veículos motorizados. Outro elemento importante é, que mesmo entre os projetos de monotrilhos, metrô, anéis viários, contornos e a Via Calma da avenida Sete de Setembro, foi um projeto implantado (2014), e que surtiu efeitos positivos (IPPUC, 2018), como a redução da utilização das canaletas. Isso indica que as gestões municipais, quando convencidas de que há demanda, seja pela ação cicloativista, seja pela ocupação de espaços ou por meio de levantamentos técnicos, pode conceber e produzir infraestruturas que atendam às necessidades das pessoas que se locomovem por modais não motorizados.

Também seria um equívoco afirmar que apenas a vontade política de determinado grupo de gestores da escala municipal poderia resolver todos os problemas das disputas entre os atores no trânsito, nem sempre uma obra de infraestrutura cicloviária é bem vinda pela população, vide exemplo dos motoboys de São Paulo em 2014, que optaram por fechar vias e protestar contra a criação de ciclovias que substituiriam as motofaixas, tornando suas práticas diárias menos seguras. Nesse sentido a própria população pode se voltar contra um governante que opte por construir ciclovias em uma cidade com o trânsito “afogado”. Assim, a pura implementação de estrutura cicloviária sem a criação de uma cultura de respeito no trânsito pode ser um erro. Novamente o papel dos cicloativistas como atores do trânsito é importante, a sua presença nas vias evidencia as demandas e cria interações, a territorialidade pelo uso do espaço pode influenciar na implantação futura de estruturas. Só é possível considerar a necessidade de um espaço mais seguro para os ciclistas se a população entender que ciclistas transitam por aquela área. Desse modo, se frisa que os gestores e/ou os políticos que assumem o Estado em determinado período, em uma democracia representativa, os mesmos ficam submetidos aos processos de legitimação social de suas ações. Se não há claramente uma comunicação que incentive o uso de bicicletas, por exemplo, certamente investimentos públicos em infraestrutura territorial para a promoção da mobilidade por meio do uso de bicicletas podem gerar pressões e crises de autonomia em relação aos atores que ocupam a arena do Estado.

Entretanto, a contenção do avanço do outro que também contém *self*, deixa espaços para reconstruções, dessa forma, “[...] o Outro está permanentemente descobrindo novos caminhos, novos “vertedouros”, impelido, numa sociedade cada

vez mais biopolítica, pela própria luta da sobrevivência biológica cotidiana”. (HAESBAERT, 2009, p.118).

Souza (2009), se utiliza da expressão "nanoterritórios" para se referir as escalas mais reduzidas do território que escapava à fixidez das fronteiras do território dos Estados-nações. Nesta dissertação opta-se pelo debate das microterritorialidades tais quais desenvolvidas no trabalho de Heidrich (2013), pois esta conceituação, além de dar conta da escala do fenômeno, oferece uma abordagem sobre as práticas e a fluidez das territorialidades cicloativistas. Assim, o corpo, como escala menor do território e da territorialidade, está situado e contextualizado no espaço, como afirma Lima (2015):

O caráter sensível do corpo impõe uma implicação ao mesmo tempo direta e indireta com o espaço, de modo que os agentes sociais implicados na reprodução do espaço devem necessariamente estar situados histórica e geograficamente, do contrário, se restringiriam a objetos meramente localizados em algum ponto do arranjo espacial. (LIMA, 2015).

Os cicloativistas ou cicloativos, têm no uso da bicicleta como modal, a prática espacial que o qualifica como tal, ou seja, sua prática territorial especializada se desenvolve a partir do seu pedalar. O cicloativista é primeiramente cicloativo, pois se mostra e se coloca presente no trânsito. Como entende a informante Natali (2009), basta usar a *bike* como meio de transporte para desenvolver a percepção que existe uma organização hierárquica do trânsito e que a mesma privilegia os veículos motorizados, forjando uma “cultura carrocrata”:

Bom para você ser cicloativista basta você usar a bike como meio de transporte é algo automático assim você percebe o quanto é pesada a Hierarquia dos carros motorizados em geral em cima de você. [...] Automaticamente quando a pessoa anda de bicicleta na rua e sente isso ela se transforma num cicloativista. Por que você quer ter o direito de transitar com segurança no seu transporte. (NATALI, 2019).

Já Patrícia (2019) pondera que: “falar sobre trânsito é falar sobre a Arena que a gente tem todas as questões regidas por uma perspectiva, que é a perspectiva do carro”. Na arena que é o trânsito, a escala do corpo, primeiro território dos indivíduos é colocada em risco, afinal, como dito várias vezes nesse texto, a cidade é pensada na perspectiva do carro, os outros atores, em especial, os ciclistas e cicloativistas precisam se adaptar e elaborar práticas que lhe garantam algum espaço nas vias.

Sobre a transformação da cidade nesse palco/arena das complexas interações cotidianas afirma Lefebvre (2011):

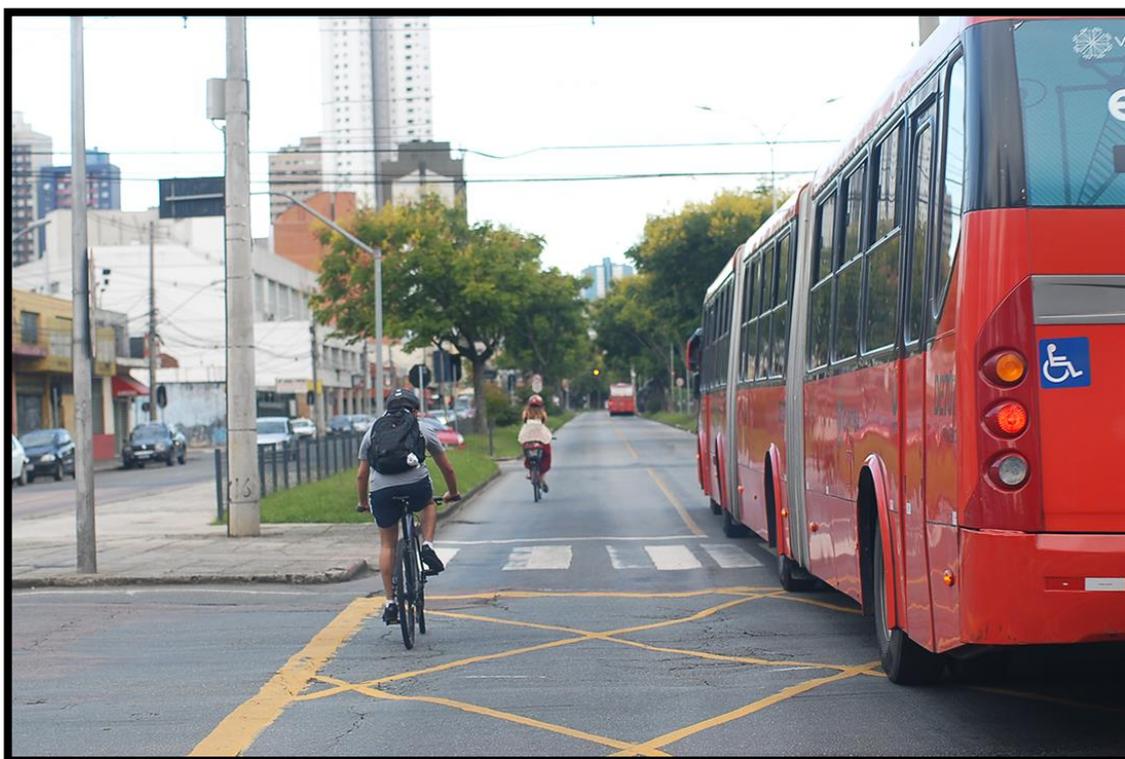
Se eles [os processos globais] influenciaram os processos urbanos, eles o fizeram permitindo que grupos aí se introduzissem, que se encarregaram deles, que se apropriaram deles; e isto, inventando, esculpindo o espaço (para empregar uma metáfora), atribuindo-se ritmos. [...] Essas transformações da vida cotidiana modificaram a realidade urbana, não sem tirar dela suas motivações. A cidade foi ao mesmo tempo o local e o meio, o teatro e arena dessas interações complexas. (LEFEBVRE, 2011, p.57-58).

Ainda que não seja o tema central da pesquisa articula-se o discurso cicloativista de Patrícia (2019) e Natali (2019) com a reflexão promovida por Lefebvre (2011), ou seja, quando se faz referência ao carro não se está propagando uma reificação, mas destacando um processo articulado a uma poderosa indústria global, quiçá estendida aos fluxos de capitais inerentes ao mercado do petróleo (combustíveis fósseis). Na arena urbana, em especial na escala do corpo e posteriormente do trânsito é que acontecem os embates e compartilhamentos dos cicloativistas. Na interpretação de Costa (2007) é nos fragmentos urbanos que a dialética do cotidiano acontece, assim, "É o microterritório, como uma área que delimita a interação e/ou o conflito entre práticas racionais e afetivas, que dá forma às práticas sociais diversas em meio urbano". (COSTA, 2007, p.110).

Um exemplo claro desse embate é a disputa pelo uso dos espaços nas canaletas, vias que em termos de distância e de aplicação da lei do menor esforço corpóreo são extremamente favoráveis para o uso no ciclismo, mas que pelo perigo iminente de atropelamentos afasta os ciclistas "desviantes" do nomoespaço que tentam ocupar essas pistas. Há um dilema ético presente na disputa entre ciclistas e motoristas de ônibus. Os ciclistas entendem que aquele espaço normado é o espaço de tráfego dos biarticulados, entretanto, creem que isso não dá o direito de ser juiz e alzo aos condutores. "Você saber também que na canaleta você não tá seguro porque cara, por algum motivo imbecil a pessoa acha que pode te matar simplesmente porque você porque ele tá certo". (Marcos, 2019). O confronto é evidente na medida em que há uma regulamentação de uso das canaletas para os ônibus, ou seja, para facilitar o transporte público na cidade de Curitiba-PR e, por sua vez, as contradições são instauradas, os cicloativista defensores da sustentabilidade, do meio ambiente, entre outros argumentos os quais visam produzir legitimidade social as suas práticas, produzem ações que contestam a ordem republicana do espaço público.

Nas figuras 12 e 13 vê-se a prática do uso da canaleta por ciclistas, compartilhando esse espaço com os ônibus. Nessas imagens têm-se a dimensão da diferença entre os atores cicloativos e cicloativistas e os biarticulados, principais veículos da paisagem das canaletas.

Figura 12: Ciclistas e Canaleta



Fonte: Cicloativismo (2020).

Nas disputas na canaleta o risco de atropelamento e morte é grande, pois segundo a percepção dos entrevistados “alguns motoristas acham que podem atropelar alguém que invade seu espaço apenas por estarem certos” (destaca-se que os motoristas de ônibus não foram ouvidos na realização da presente pesquisa). Desse modo, “A tensão entre absurdidade e funcionalidade expressa, não apenas pelo desenho do veículo, mas também mediante a revelação prática da política do cotidiano como inerentemente espacial”. (SMITH, 2000, p.135). Essa absurdidade e funcionalidade tratadas por Smith (2000), ao estudar o Poliscar²³ se aplica bem às práticas dos ciclistas que ocupam as vias expressas (Canaletas), o que em uma primeira observação parece absurdo e perigoso, porém com uma compreensão mais

²³ Obra de arte realizada pelo artista Krzysztof Wodiczko (nascido em 16 de abril de 1943 em Varsóvia na Polônia) e que ao mesmo tempo visava ser a casa e o veículo dos sem tetos, introduzindo em suas formas uma estética futurista e uma explícita sátira aos projetos e/ou veículos pensados para viagens no espaço sideral.

profunda do funcionamento do trânsito da capital paranaense se torna uma opção viável e até mesmo preferível demonstrando a praticidade espacial do ato em questão. Outra dimensão das disputas espaciais e da expressão das territorialidades acontecem nas ciclofaixas, pois essas são também apropriadas pelos pedestres, muitas vezes desatentos as marcas e sinalizações espaciais – o que coloca em risco tanto os pedestres quanto os ciclistas.

Quando analisada essa relação em termos de poder, o poder exercido é fraco, pois o poder que carece de violência ou da ameaça constante se deslegitima. O poder é verdadeiro quando o *self* se continua no *alter*, ou seja, quando o outro faz a vontade do soberano acreditando ser a sua tal qual entende Han (2019). As disputas na canaleta não são uma imposição de um poder, mas sim a relação entre duas massas de proporções muito diferentes, sendo que uma delas tem o direito concedido pelas normas daquele recorte de espaço do trânsito de circular livremente enquanto o outro é um estranho que tem na prática e no uso daquele espaço a intencionalidade de protesto, de locomoção mais rápida e fluída ou mesmo a combinação de ambos.

Figura 13: O ciclista e os ônibus biarticulados



Fonte: Cicloativismo (2018)

O próprio corpo está inserido em ciclos de constante contradição no modo de produção capitalista, o que não retira todas as suas possibilidades de reinvenção, como traz à tona a afirmação de Lima (2015), "pelo fato do corpo estar inserido numa

contradição que o impulsiona a se superar, sendo esta mesma forma movente movida”. Nesse trecho, com alguma “licença poética”, é possível se pensar no componente "Puxavante" de algumas bicicletas que usam sistema de contrapedal, a palavra puxavante exprime bem a tensão criadora de algo que puxa e impulsiona avante em um mesmo movimento, assim como os corpos em sua tensão nos processos dialéticos do corpo no espaço capitalista da cidade.

É com esse microcosmo escalar do corpo e sua fisiologia que os ciclistas se lançam nas vias onde vez por outra não são bem-vindos. Esse espaço pessoal é utilizado como o instrumento de disputa por espaços maiores como os espaços das vias no trânsito, isto é, como primado das territorialidades dos cicloativistas.

O local físico primário da identidade pessoal, a escala do corpo, é socialmente construído. O lugar do corpo marca a fronteira entre o eu e o outro em um sentido tanto físico quanto social, e envolve a construção de um 'espaço pessoal', além de um espaço fisiológico literalmente definido. (SMITH, 2000, p.145).

Além do controle dos corpos, em um sentido disciplinar, devemos levar em conta as aptidões físicas inerentes as questões etárias e as capacidades, fisiológicas dos sujeitos pois, estas têm um papel fundamental quando pensamos a mobilidade e a ação dos corpos dos indivíduos. As bicicletas enquanto veículos, carecem da força dos utilizadores aliada um certo nível de habilidade técnica, aptidão sensorial para perceber o espaço circundante e a capacidade de localização. Essa carência técnica afasta vários indivíduos da opção por esse modal de transporte.

A ciclovia e a ciclofaixa são opções por serem mais seguras, e por não haver a necessidade de disputa por espaço tão acirrada (se não tão acirrada, dado o menor fluxo, mais aterradora pela enormidade dos biarticulados). Nessas escolhas pelo abandono da disputa está expressa a presença do medo como componente da intencionalidade. Em uma disputa territorial, o perigo tem de ser levado em conta sempre. No artigo “Fear of Cycling: Social Spatial, and Temporal Dimensions” Buliung et al. (2020) procuram analisar o medo de pedalar apresentado por imigrantes em Toronto no Canadá. Os muitos tipos de medo relacionados ao ato de pedalar possuem características dinâmicas, com dimensões sociais, temporais e espaciais. Esses medos, segundo os autores é atenuado conforme as habilidades do pedalar são incrementadas.

Os ciclistas conhecem os riscos e a normatização do espaço das canaletas, todavia, como protesto e mesmo como facilitadora de trajetos, as canaletas são usadas. Nesse trecho inclusive aparece a expressão “espaços públicos para a bicicleta”, que remete não apenas a aparelhos urbanos cicloviários, mas também ao trânsito compartilhado nas vias de rolagem. Assim como, defende Patrícia (2020): “[..] ciclofaixa da Sete de Setembro por exemplo, realmente não vejo mais motivo pra andar na canaleta, eu acho que ali me atende, num contentamento, não é o ideal, mas me atende”. A ciclofaixa da avenida Sete de Setembro faz com que ciclistas diminuam a utilização da canaleta pois atende a necessidade. Na figura 14 é possível ter uma perspectiva das possibilidades da via calma. O painel pintado no asfalto pelo coletivo Criatipos em dezembro de 2014 no cruzamento da avenida Sete de Setembro com a rua Coronel Dulcídeo.

Figura 14: Via Calma



Fonte: adaptado de Criatipos (2015).

Na figura 11, além do painel criado pelo coletivo, alguns elementos chamam a atenção quando se trata da mobilidade aliada a segurança, combinação presente nos discursos analisados. O modelo da Via Calma, implantada em 2014 possui em sua estrutura, uma canaleta – que segundo dados do IPPUC (2016) proporcionou uma redução do número de ciclistas trafegando no trecho onde coincide com a via calma

a partir de 2014 –, que oferece agilidade aos biarticulados. Nos cruzamentos, a calçada com rebaixamento facilita o tráfego dos pedestres, bem como sua travessia, paralelamente a canaleta se encontra uma pista de rolagem com velocidade reduzida, aumentando a segurança dos ciclistas, uma ciclofaixa não segregada, além de uma bicicaixa, no cruzamento, assinalada na imagem como área ou trecho de espera avançado, que embora seja elaborado para a espera de ciclistas, integra as práticas dos motociclistas que o utilizam para poder avançar a frente dos carros.

A imagem, dessa forma faz jus ao painel “Uma Cidade para Todos”, afinal, vários atores do trânsito são contemplados nesse recorte de espaço. Mesmo que não seja um espaço exclusivo para o ciclista a via calma oferece uma amostra de como pode ser um espaço do trânsito mais seguro. É importante ressaltar que a ciclofaixa nesse caso, não é mais segura apenas porque tem a ciclofaixa pintada, mas sim porque é uma via calma, onde a velocidade dos carros é reduzida.

Destaque-se que por vezes os atores transitam em diferentes modais, uma hora o ator é um pedestre, em um outro momento ciclista, em um terceiro momento um usuário do transporte público. Como no posicionamento da entrevistada Maria Fernanda (2019), “Enquanto a gente tá na bicicleta, a gente tem que ter atenção com todos tipos de agentes do trânsito”. Obviamente que esse posicionamento de atenção constante não se expressa apenas enquanto os atores são ciclistas, todavia as práticas espaciais dos ciclistas demonstram atenção redobrada. “[...] Eu acho que a relação que estabeleço é de visualizar as coisas que estão acontecendo e me fazer ser vista pra que não aconteça nenhum acidente nem algo do tipo.” (idem, 2019). Ainda sobre essa citação, a prática do ciclista ativo, de ver e ser visto surge de maneira bem clara.

Como já debatido nos capítulos 2 e 3 principalmente, as enunciações discursivas dos cicloativistas, em termos escalares, demonstram práticas espaciais nas quais pode-se perceber aspectos de territorialidade. Essas práticas vão desde a projeção corporal nas vias, na disputa por espaço, na presença, até os microterritórios das áreas de circulação. Costa (2007), preocupado com a formação dos microterritórios e as interações hierarquizadas e normatizadas no espaço, traz a perspectiva do desvio, das manobras, tal qual se vê em Haesbaert (2018) com a ideia de *contornamentos dos territórios alternativos*. Em ambas as abordagens, os reprimidos encontram meios de reinventar espaços, de oferecer resistência a um poder conformado e conformador:

As manobras e os improvisos em relação à rigidez presente no desempenho dos papéis sociais acabam promovendo um 'retorno do eu reprimido', mas também a sua castração em virtude da rigidez objetiva presente nos cenários de interação social. Isso acaba acarretando um deslocamento espacial das novas alternativas de interação e formação de lugares que possibilitariam as 'manobras espontâneas' que reinventariam os determinantes sociais. (COSTA, 2007, p.115).

A racionalidade funcional, do Nomoespaço (GOMES, 2002), das vias normadas, diariamente é invadida pelos "desviantes" ciclistas e suas práticas espaciais de deslocamento desconexas com a racionalidade espacial estabelecida para a cidade. "Porém, os limites delas [microterritorializações] não são precisos, flutuam. Muitas vezes as microterritorializações somem para aparecerem em outro horário (ou no mesmo horário em outro dia) e podem também estar sobrepostas umas às outras". (COSTA, 2007, p.117).

Se faz necessário, a esse ponto lembrar que não é somente o movimento que tem influência nas compreensões e nas experiências do espaço, um migrante pode realizar um extenso deslocamento, mas nem por isso sua capacidade de controle do movimento de outrem vai ser alterada, sua influência no sistema pode permanecer a mesma, ao passo que um grande empresário, imóvel em sua sala, pode desencadear movimentos a nível planetário, "Há diferenças no grau de movimento e comunicação, mas também no grau de iniciação". (MASSEY, 2000, p.180) E justamente por isso: "A compreensão de tempo-espaço de alguns grupos pode solapar o poder de outros" (idem).

Os 747 que transportam os cientistas da computação sobre o Pacífico são uma parcela da causa do maior isolamento da ilha de Pitcairn. Do mesmo modo, toda vez que alguém usa um carro - e, portanto, aumenta sua mobilidade pessoal -, ao mesmo tempo diminui o fundamento lógico e a viabilidade financeira do sistema de transporte público -e assim também reduz a mobilidade daqueles que dependem desse sistema. [...] Em outras palavras, precisamos nos perguntar se a nossa relativa mobilidade e poder sobre a mobilidade e a comunicação aumenta o aprisionamento espacial de outros grupos. (MASSEY, 2000, p.181).

É presente nos discursos cicloativistas a preocupação também com a mobilidade de outros atores, geralmente esses atores se preocupam principalmente com as mobilidades dos pedestres e ciclistas inexperientes ou que não desejem ocupar as vias que oferecem mais risco direto. Não utilizar calçada nem ciclovia quando se está em velocidade maior é uma forma de os ciclistas preservarem tanto a

sua segurança quanto a dos pedestres. Para promoção da seguridade as vias de rolagem (ou dos carros) são uma opção, nas ruas centrais pode ser interessante ocupar as faixas, mais próximo do meio da faixa para evitar que o motorista ultrapasse pela mesma faixa. Este raciocínio espacial é interessante pois desmonta uma possível crítica de promoção de um espaço segregado, e que os cicloativistas não visam conquistar espaços de uso comum, mas sim, espaços compartimentados e fragmentados, separando ciclistas e condutores de automotores.

A ciclovia ou ciclofaixa segregada não é a reivindicação teleológica dos cicloativistas, estes pensam em um trânsito compartilhado e ao mesmo tempo seguro, o trânsito como espaço público. Porém, entre o discurso e os desejos é evidente que a realidade social não se estabelece linearmente em uma superfície isotrópica, a própria demarcação pelo Estado de algumas áreas como prioritárias do uso por ciclistas são expressões de uma construção social da realidade em movimento e contradição (dialética).

Sobre a diferenciação de classe social, esta não é o elemento de coesão de Grupo no caso dos cicloativistas, dado o fato de que há uma variação grande no espectro de renda dos informantes. Nem mesmo o modelo ou tipo de bicicleta é o elemento que agrega o grupo, mas sim a prática espacial do pedalar, do estar ativo no trânsito:

Mas todo ciclista é um ator importante. Todos estes. Entregadores de água são atores assim também. São pessoas que você vê né, aquela pessoa andando com uma cargueira carregando quatro galões de água assim. Eu já vi essa pessoa como nós aqui fora. Tadinha. Hoje em dia eu vejo, que cara Bruto, Forte, tem o lado ruim da coisa, mas tipo. É uma pessoa ali usando a bicicleta, às vezes nem ele sabe disso e está usando a bicicleta para levar 40 quilos e, muitas vezes até deve nem curtir esse trampo, mas e ele não sabe que isso está tipo, mostrando pro que o mundo ali que é possível. (TIAGO, 2020).

Fica assim expresso por vezes que, não é nem mesmo o ativismo direcionado e intencional do discurso e das narrativas cicloativistas, mas a prática espacial, a disputa cotidiana por espaço, a demonstração, mesmo que involuntária das possibilidades que o modal bicicleta oferece no espaço do trânsito, que unem os cicloativistas, intencionais ou não.

3.2 DA INTERVENÇÃO URBANA À ENTREGA DE MERCADORIAS: AS DIFERENTES PRÁTICAS DOS CICLOATIVISTAS

o automóvel é o maior consumidor de espaço público e pessoal já criado pelo homem. (SANTOS, 1990, p.82).

Os automóveis, além de objetos fetichizados do *status quo*, trazem consigo o problema da necessidade constante de reorganização urbana para a manutenção dos fluxos desse modal privilegiado na organização do espaço do trânsito. Um elemento que é comum nos discursos cicloativistas é que o espaço ocupado pelos veículos automotores, geralmente são desproporcionais em termos de extensão de área e eficiência em número de pessoas que os mesmos transportam. Nesse sentido corrobora Lévy (2001):

O automóvel possui efeitos diversos: ele consome e destrói espaços públicos, unifica as escalas. Por sua velocidade, ele aumenta a massa das interações em princípio possíveis (urbanidade absoluta), mas pelas separações e a diminuição da densidade que ele engendra, reduz a parte deste potencial realmente utilizável (urbanidade relativa). Além disso, o automóvel é, historicamente, o instrumento de realização do 'modelo dos conjuntos habitacionais' [modele pavillonnaire] que provoca em si mesmo a diminuição das densidades, a separação das funções e o enfraquecimento dos espaços públicos. (LÉVY, 2001, p.14).

Esse enfraquecimento dos espaços públicos enquanto locais de encontro é visível nas metrópoles tomadas pelos fluxos e pelas vias rápidas. O capital demanda velocidade e essa velocidade não se encontra nos espaços públicos e na convivência. Sobre a possibilidade de convivência atomizada dos espaços públicos, é relevante trazer a discussão proposta pelo cicloativista Lagarto (2019) que versa sobre a possibilidade de a sensação de liberdade ser um problema nas relações do ciclista com atores importantes como os pedestres, ou mesmo os ciclistas de ritmo mais lento. “[...] quando você tiver na ciclofaixa nas vias compartilhadas diminuir a velocidade, dê preferência para pedestre porque no trânsito os maiores prezam pelos menores”. Nesse sentido, o discurso do cicloativista informante é consistente, na medida em que o maior deve sempre levar em consideração os menores no trânsito “[...] tem essa grande sensação de autonomia e liberdade e se esquece que numa cidade no mundo em que precisa-se da Interação em alguma forma a gente também pode ser muito opressor”. (idem, 2019). Entre as recomendações aos ciclistas que o coletivo VMDL propaga está o respeito pelo pedestre, muitas vezes a sensação de liberdade pode

fazer o ciclista se tornar opressor também no trânsito. O coletivo tenta mostrar a possibilidade de uma convivência mais harmônica.

[...] uma coisa que tem que acontece bastante é que tem uma ciclovia e uma hora a ciclovia acaba, aí os motoristas são muito mais agressivos, você tá indo ali pro Mon, aí a ciclovia acaba e você quer ir pro Tingui ou o Tanguá sempre confundo a ciclovia acaba no São Lourenço se você quiser seguir pro Tanguá você tem que ir pela rua, os motoristas são super agressivos porque na cabeça dele e não existe assim mesmo né se não existisse há espaço para todo mundo viver o trânsito cara 15 em 15 minutos e 30 segundos que você espera com segurança. (LAGARTO, 2019).

Uma percepção recorrente é que onde existe ciclovia, e ela acaba, os motoristas se tornam muito mais agressivos, por acreditar que os ciclistas deveriam estar em outros espaços, as descontínuas e fragmentadas ciclovias e ciclofaixas, e não nas vias de rolagem. Alguns segundos para ultrapassar um ciclista não faria grande diferença na rotina do motorista, porém, no trânsito, qualquer segundo conta, mesmo que esse segundo ganho se perca no sinal fechado adiante.

Eu ando de bicicleta pra ter controle sobre o que eu tô fazendo, porque eu quero chegar na hora que eu marquei, eu quero ter independência sobre aonde eu estou, a hora que eu estou, como eu vou chegar lá. [...] todos os fixeiros são, têm essa mesma sede de conquista. (LEPCA, 2019).

Aliado ao sentimento de liberdade há o sentimento de conquista, seja de determinada manobra, seja do espaço e das vidas, daí advém as práticas espaciais que evidenciam territorialidades.

O cicloativismo pra mim é um conjunto, são os dois, mas o cicloativismo se caracteriza em dominar, em ser ativo no meio ciclístico, tanto na hora de fazer um protesto quanto na hora de tá ali ocupando sua via no lado direito e pedindo um metro e meio de distância, quanto num Ghost Bike, quanto na hora de ensinar pras pessoas que pedalar na contramão não é certo. (LEPCA, 2019).

Cicloativismo com duas diferentes abordagens: 1) Ser ativo no meio ciclístico, dominar e ocupar o espaço, participar de protesto como os Ghost Bike; 2) Ensinar para as pessoas que determinadas ações podem colocar elas em risco. Na figura 15 vê-se uma ilustração que demonstra com ironia essa dupla intencionalidade do cicloativismo, ao mesmo tempo em que a personagem ciclista indica a direção que deve tomar no trajeto com o braço, enunciando uma “boa prática” do trânsito, veste uma camisa com um veículo em chamas, deixando marcada outra intencionalidade.

Figura 15: Sinalize suas Intenções



Fonte: O autor (2020).

Nesse sentido, além do discurso público e aberto existe um discurso oculto, tanto para grupos hegemônicos quanto subalternos, esse discurso se mostra nas práticas cotidianas. As dinâmicas e estratégias de contornamento se valem desse discurso oculto de resistência, assim “o contornamento territorial envolveria um conjunto de táticas e/ou estratégias de desvio na intenção de contornar, ou seja, de escape ou fuga “lateral”, sem enfrentar a questão em suas bases”. (HAESBAERT, 2018, p.380). Ainda complementa o autor, “Poderíamos afirmar, então, em nossos termos que, de “contornamento em contornamento”, o discurso-prática oculto reserva sempre um potencial para gerar transformações mais contundentes”. (p.383).

Enquanto a qualificação do cicloativismo, além das pontuações da Lepca (2019), é possível trazer a perspectiva da Bárbara (2020), que pensa uma possibilidade de quantificação do cicloativismo. Com base nas suas contribuições tem-se a seguinte figura (16):

Figura 16: Níveis de cicloativismo



Fonte: Adaptado de: Bárbara (2020).

A figura 16 foi elaborada considerando o discurso da Bárbara (2020), que como vários informantes não se considerava uma cicloativista em sentido estrito. Nessa organização acima exposta, o cicloativo, não deixa de ser considerado, sendo que o exemplo/presença nos primeiros níveis configura importante contribuição para “a causa” cicloativista (pautas). O que acontece é o movimento escalar do qual se trata esse capítulo, onde num primeiro momento essa presença se remete ao território do corpo, passando pelo microterritório do trânsito normado, das vias, considerando aqui também os espectros do ativismo em redes de internet culminando na organização e na ação política dos coletivos.

Os cicloativistas querem sim mais ciclovias, uma forma de espaço do trânsito segregado, todavia, essas ciclovias se destinam a ciclista com menor experiência ou que rodem em menores velocidades, nesse sentido mais ciclovias, ou seja, uma alteração nas formas espaciais, pode estimular mais ciclistas, alteração nas práticas espaciais. É importante pontuar, que, embora a maioria dos cicloativistas optem por usar menos a ciclovia, ela permanece sendo uma opção, como é o caso do depoimento da Maria Fernanda (2019), “Quando tem [ciclovia] sim, até pra Sete de Setembro [...], eu vou sempre pela ciclovia porque eu acho que acaba sendo mais

rápido do que ter que lutar por espaço dentro da rua”. Entretanto, como assevera Marcos (2019):

[...] eu não ando em Ciclovía em cima da calçada não faz sentido nenhum na minha cabeça tipo foi mal assim se alguma época fez sentido tem que ser mudado porque assim, as vias são feitas para todo mundo a gente tem que utilizar a gente tem que ocupar mesmo a porra da faixa, no meio da faixa, muitas vezes você tem que ficar no meio da faixa, porque senão o cara tenta passar do seu lado pode te acertar tá ligado então. (MARCOS, 2019).

O local onde o ator transita tem um peso importante na discussão proposta nesse texto. Como afirma Maria Carolina (2020), “Eu gosto muito de andar na rua mesmo, eu detesto andar na calçada e eu não gosto de andar em ciclovía”. Essa opção comum entre os cicloativistas entrevistados pela rua, quase nunca pelas calçadas e, raramente pelas ciclovias, se justifica pela experiência desses atores, ciclovias geralmente são perigosas pra quem se locomove mais rápido, principalmente pelas diferentes velocidades e pela presença de outros atores e obstáculos. Se posicionar como carro ou moto na rua, ocupar espaço e garantir maior sensação de segurança. Nesse sentido, se pronunciou Maria Carolina (2020), “me posiciono de uma maneira como se eu fosse um carro ou uma moto, então eu consigo me sentir mais segura para transitar para ganhar espaço e tal”. Ocupar espaço na via, além de uma simples disputa territorial é uma luta por segurança, é uma prática indispensável.

[...] eu uso bastante a canaleta se não for horário de pico, porque né, eu sei que é proibido, eu sei que é errado, mas eu acho que é como se fosse um protesto mesmo assim, já que a ciclovía é tão ruim e que as pessoas precisam de mais espaços públicos pra bicicleta. (MARIA CAROLINA, 2020).

É quase axiomática a afirmação acima, apesar da ciência da proibição, os ciclistas utilizam a canaleta, se não por praticidade, como protesto, afinal se os espaços públicos [de direito à cidade], são parques, os ciclistas, as serpentes do espaço do trânsito precisam mostrar para o poder público e para os outros atores do trânsito que podem ocupar aquele espaço da canaleta, e vão fazê-lo enquanto não houver melhores condições para o seu tráfego em outras vias. A figura 17 ilustra a disputa por espaço em vias do trânsito:

Figura 17: Conquiste Espaço



Fonte: O autor (2020).

A utilização das canaletas e vias de rolagem em Curitiba-PR é sempre justificada pela preocupação que os atores cicloativistas têm e fazem questão de enunciar com atores menores ou ciclistas menos experientes. Assim, as vias onde a velocidade pode ser maior e o risco de colisão com um pedestre é maior vão aparecer sempre como opção viável, veja-se a afirmação da Natali (2019):

Eu costumo andar nas avenidas que não são rápidas da cidade uso bastante das ruas que são mesmo que tem a ciclovia costumo andar mais na rua porque aonde eu me sinto mais segura onde posso ter minha velocidade constante e onde eu não vou atropelar as pessoas com tanta facilidade e tem uma agilidade maior do que andar por exemplo na ciclovia do centro, costumo usar também as vias do ônibus são as canaletas em Curitiba. (NATALI, 2019).

Já Patrícia (2020) traz uma importante discussão sobre a quantidade de fragmentações e interrupções nos trajetos que o ciclista percorre na cidade:

Então, é insustentável você andar de bicicleta e parar em todos os cruzamentos, mas você tem que fazer isso porque ameaça da sua vida, mas não é pensada na perspectiva do ciclista, porque é muito mais dispendioso de tempo e não vale tanto a pena, inclusive a ideia é que o ciclista pare para

pedestre passar, mas o pedestre tem que parar entre parar e dar o próximo passo não demora tanto quanto o ciclista parar e começar a próxima pedalada. (PATRÍCIA, 2020).

Nesse sentido se vê, mais uma vez que a cidade não é pensada para o uso da bicicleta e, mesmo a interrupção para dar espaço ao pedestre pode representar um gasto de energia aumentado por parte de quem pedala. Os outros atores, que não os condutores de veículos motorizados, carecem de conquistar seu espaço, o que por muitas vezes os une em suas estratégias territoriais, criando uma coesão de grupo dada pela disputa constante contra o poder dos "donos" das ruas. Na entrega de mercadorias, por exemplo, os ciclistas vão procurar sempre encontrando os caminhos mais fluídos e, se possível, mais seguros como pode se observar nas palavras de Rodrigo (2020):

Eu transito, putz, por todos os lugares possíveis acho que depende muito o momento, eu procuro sempre andar na ciclovia, na ciclofaixa, quando eu tô com mais tempo, quando eu não tô com tempo eu realmente procuro um andar pela rua que acaba fluindo mais, na ciclovia eu acho que tem muita gente passeando muito pedestre e isso às vezes dá uma atrasada, então acho que procuro andar mais pela ciclovia para ciclofaixa bastante. (RODRIGO, 2020).

O modo de se relacionar com os fluxos e com as mobilidades também demonstra uma relação de poder. Ao tratar da forma como diferentes grupos humanos se relacionam com os fluxos e mobilidades e, os modos como os compreendem Massey (2000, p.179) pontua: “[...] o que se poderia chamar de geometria do poder de tudo isso: a geometria do poder de compreensão de tempo-espaço, pois diferentes grupos sociais e diferentes indivíduos posicionam-se de formas muito distintas em relação a esses fluxos e interconexões”. No mesmo bojo, talvez sob outra perspectiva, Smith (2000), utiliza a expressão "capacidade de subversão da mobilidade" (2000, p.136). Essa capacidade se deve ao fato de que indivíduos que podem se mover mais facilmente, conseguem se organizar pública e politicamente de maneira perigosa para as estruturas dominantes da frágil tessitura política organizacional das cidades. Essas possibilidades que acompanham as mobilidades são o produto das lutas e disputas dos atores envolvidos.

O trânsito deve ser interpretado, como faz-se nesse texto, não apenas com base no ato puro, simples e livre de deslocar-se, mas sim o trânsito condicionado por fatores, condições socioeconômicas e pelas disputas realizadas pelos diversos atores

que têm um papel transitório, que aqui pode ter duas interpretações, quer seja, os papéis possuem uma temporalidade determinada, com uma certa fluidez entre os diversos papéis como um pedestre que entra em seu carro, se torna um motorista.

Da mesma forma, um ciclista que em determinado local desmonta de sua bicicleta e passa a ser um pedestre vivencia, experimenta e participa na construção de territorialidades diversas, numa dinâmica como entenderia HAESBAERT (2018), "transterritorial" ou mesmo de "contornamento". De modo geral os ciclistas entrevistados viam a importância do respeito aos pedestres, como destaca Gheysa (2020), ao afirmar que "a cidade é do pedestre, somos todos pedestres, então a prioridade máxima é do pedestre". No mesmo sentido Fernando (2020), lembra a majestade que os pedestres deveriam possuir numa hierarquia do trânsito que privilegiasse os "reis e as rainhas do trânsito onde todos deveriam dar reverência".

Nas relações, por vezes conflituosas do trânsito das cidades vale a assertiva de "os problemas no trânsito passam à categoria de conflitos justamente quando se apropriar do espaço deixa de ser comunhão, uso, para tornar-se competição, uma disputa pelo espaço". (SILVA, 2009, p.108). Nesse sentido, o trânsito já não mais é comunhão entre os diversos atores, mas palco de disputa por espaço, seja no campo físico das vias, onde a força depende do tamanho do veículo e das estratégias do condutor, seja no campo das narrativas, onde o discurso mais ou menos coeso dos cicloativistas possui um lastro político e chance de afetar ações públicas.

As práticas espaciais listadas até aqui nessa dissertação, segundo os informantes, mostram alguma efetividade, embora, obviamente não acabem com as hostilidades e a hierarquia presentes no espaço do trânsito da metrópole. Todavia, nem todas as ações parecem ter a mesma efetividade, justamente porque algumas ações, sobretudo as institucionalizadas carecem de uma mudança de cultura para se efetivarem. Por Exemplo, Aldred e Jungnickel (2014), analisam, em artigo publicado na revista "Journal of Transport Geography" o papel da cultura no estabelecimento de práticas de ciclismo no Reino Unido. Especificamente, as autoras avaliam quatro locais com culturas ciclísticas estabelecidas e culturas ciclísticas novas, além da relação dos significados do ciclismo na interação com outras identidades. Os resultados da pesquisa sugerem, como em outros textos anteriores Aldred (2013, 2014), que a cultura precisa ser levada a sério pelas entidades políticas se há a intenção de incentivar a mobilidade por bicicleta nas cidades. Em um caminho

semelhante SILVA (2009), não vê em eventos como o "Dia mundial sem carro"²⁴ mudanças mais efetivas, dado seu caráter de atividade isolada. "Outra estratégia que podemos citar refere-se às tentativas inoperantes e isoladas que visam conscientizar o cidadão pelo discurso do dia mundial sem carro – e dos outros 364 dias com carro" (p.86).

Figura 18: Dia Mundial sem Carro



Fonte: O Autor (2020)

Mesmo que eventos pontuais e direcionados aos “ciclistas genéricos” – que não são tema desse trabalho, não tenham efetividade e, que as relações por vezes sejam conflituosas, em vários momentos os cicloativistas demonstram uma posição conciliadora: “Como eu falei eu procuro ser gentil, na maior parte do tempo né, porque eu acho que a gente já tem muito muito ruído e muita violência mesmo verbal visual” (Gheysa, 2020). Procurar ser gentil na relação com os outros atores, dada a violência que já existe. Essa afirmação traz à tona a pergunta: Seria a gentileza uma possível

²⁴ O objetivo principal do Dia Mundial Sem Carro é estimular uma reflexão sobre o uso excessivo do automóvel, além de propor às pessoas que dirigem todos os dias que revejam a dependência que criaram em relação ao carro ou moto. A ideia é que essas pessoas experimentem, pelo menos nesse dia, formas alternativas de mobilidade, descobrindo que é possível se locomover pela cidade sem usar o automóvel e que há vida além do para-brisa.

estratégia de territorialidade? É inegável que a gentileza pode fazer parte das práticas espaciais, todavia, é difícil dizer se a cordialidade comporia práticas espaciais de territorialidade, dado o fato de que a gentileza pode ou não proporcionar mais espaço no trânsito para o fluxo das bicicletas, as situações são diversas assim como os atores envolvidos, uma mesma ação pode ocasionar reações diferentes conforme os atores dispostos no campo de disputa formado pelas vias de circulação veicular da capital paranaense.

Acho que ultimamente não, com o passar dos anos eu sou bem mais tranquilo eu acho, eu já fui mais a parte de cuspir um carro que, de xingar dá tapa no carro, hoje em dia eu vejo que isso aí não vai acrescentar nada, só um risco pra mim mesmo né, acho que a partir do momento que você já começa a agredir, aquilo lá já é uma forma ruim né, muito difícil você conseguir dialogar. (RODRIGO, 2020).

Sobre a gentileza, pode-se acrescentar talvez a percepção da necessidade de coexistência, Massey (2008) retomada por Haesbaert (2018, p. 41), para entender a condição espacial como coexistência, assim: “Se mudança requer interação, e interação envolve alteridade, coexistência de Outros, enfim, “espaço”, essa multiplicidade espacial é condição para a geração da temporalidade.” Nesse sentido, pode-se pensar nas relações entre os atores do trânsito, na necessidade de coexistência e na mudança possível presente na empatia e na alteridade dos atores.

Obviamente que a não agressividade significa uma passividade, nesse sentido o discurso do Rodrigo (2020), transita rápido entre a tranquilidade e a disputa mais acirrada com os atores do trânsito. “Não! Já foi, já foi época de tentar educar as pessoas eu acho, o que eu faço é me impor bastante né, andar no meio da rua, fechar o carro mesmo, como a gente toma fechada, as vezes eu pego e tacho a bicicleta”. Essa transição de discursos se deve também ao fato de que em um ambiente de fluxo, cada dia sua interação vai acontecer com atores diferentes que proporcionarão experiências diferentes. O discurso cicloativista, como visto até aqui carrega essa tensão constante entre o ser agressivo, se impor e o tentar ser gentil, ter empatia, gerando em cada momento reações diferentes e práticas diferentes. Nesse sentido, as práticas e as territorialidades possuem uma variação, uma fluidez inerente.

O cicloativista Rodrigo (2020), se posiciona na perspectiva exemplo/presença do ciclista ativo, já abordada nessa dissertação “eu procuro, que o que eu faço na rua seja mais como exemplo né, de que pô, é possível você todo dia tá na rua ali,

pedalando, isso acho que já, teria que bastar né, mas cara, eu acho que seria mais isso cara”.

Ultimamente tenho optado bastante pela, pela ciclovia. Ciclovia, ciclofaixa. E aí não sei também até onde é um pouco de velhice, tá um pouco cansado de disputar espaço com um pouco de medo também com essa coisa de vários amigos próximos terem morrido. (LAGARTO, 2019).

Como já mencionado nesse texto, as relações sociais, as interações cotidianas vão influenciar nas práticas dos indivíduos, ao mesmo tempo afetam as formas espaciais pela ocupação, pelo uso, ou pelo próprio ativismo. Quando perguntada sobre o trânsito, Maria Carolina (2020), afirma “trânsito é toda, toda essa coexistência de meios de transporte, bastante, as vezes bastante hostil assim pro pedestre e pro ciclista que existe na cidade hoje”. Evidenciando dessa forma uma difícil coexistência entre os diversos atores do trânsito, sendo essa relação no trânsito sempre mais hostil para os pedestres e ciclistas. Novamente aqui reaparece a importância das diversas práticas espaciais enunciadas nessa dissertação e sua importância nas disputas territoriais nas diversas escalas.

A escala da materialidade vai desde a escala do corpo (SMITH 2000; LIMA 2015), perpassa os "nanoterritórios" pensados por Souza (2009), com suas microterritorialidades (HEIDRICH, 2013), até escalas maiores como as do Estado-nação.

Nos termos de Haesbaert (2018), na sociedade de insegurança, como a que vivemos hoje, o "cuidar" se refere sobretudo ao controle, em especial da mobilidade. A segurança reivindicada pelos cicloativistas, seria exercida nessa perspectiva mais por uma ação estatal que os impedisse de acessar determinados espaços, criando ambientes de segregação, do que na criação de uma cultura de compartilhamento como a proposta por Patrícia (2020), em seu discurso “compartilhar o espaço público compartilhar informações, e a bicicleta ela permite muito isso”. A bicicleta sintoniza com o ideal de compartilhamento, de ideias e do espaço público.

Os ciclistas, tendo por vezes seu espaço cerceado, bloqueado ou seu trajeto fragmentado e inseguro, criam várias "dinâmicas de contornamento", tal qual as estudadas por HAESBAERT (2018). Se o ciclista não encontra um caminho direto e aberto ele encontra brechas e fissuras, ele “contorna”, é nesse sentido que se encaixa a fala do entrevistado Marcos “se eu tô de bicicleta é mais suave eu me sinto até bem,

de passar no meio dos carros sabe, eu não sei qual é a pira, nisso eu me sinto bem, é uma, uma sensação idiota, mas eu gosto assim de descobrir qual é o melhor caminho para chegar até lá na frente”. O ciclista, na expressão de Haesbaert (2018), vive no limite:

Viver no limite significa, em primeiro lugar, ser dotado de mobilidade, pois o limite-fronteira, nesse caso, não é estabelecido apenas para controlar, conter, deter, mas também (e às vezes sobretudo) para ser transposto, contornado, transgredido, enfim, “usufruído”, já que, de algum modo, muitas vezes pode tornar-se o próprio locus central da nossa vida e, ao propor diferenças, incita-nos mais diretamente a enfrentá-las e/ou partilhá-las. (HAESBAERT, 2018, p. 363).

Por esses caminhos, da “serpente” que se adapta – como no título dessa dissertação – que, nas cidades dos carros se encontram aberturas, “é por esses poros e fissuras que podem ser empreendidas, de formas as mais diversas e em meio a opressões que também provêm de várias fontes, dinâmicas de contornamento e reinvenção das sempre múltiplas tramas da cidade”. (HAESBAERT, 2018, p.352). Haesbaert (2018, p.389-390), vai mais longe e associa a arte do contornamento a um “jeitinho territorial” brasileiro e a uma capacidade de burlar os territórios estabelecidos e normalizados, para relacionar aqui com o nomoespaço estudado por Gomes (2008) e que se utiliza nessa dissertação na interpretação do espaço normado do trânsito:

Em outras palavras, várias formas daquilo que denominamos de contornamento dos grupos subalternos envolvem, no caso brasileiro, um ‘jeitinho territorial’ que depende diretamente da capacidade de adaptar espaços, de encontrar ‘desvios’ ou de transitar entre múltiplos territórios, ou melhor, de ‘transterritorializar-se’ no sentido não apenas de trânsito, mas também de transgressão dos domínios e das regras territorialmente posicionadas (e, muitas vezes, mais formalmente delimitadas). (HAESBAERT, 2018, p.389).

Sem o “jeitinho territorial”, sem os caminhos da serpente que se adapta ao fluxo e encontra brechas, não haveria o ativismo cicloativista em nenhuma escala. As práticas socioespaciais enunciadas nos discursos cicloativistas demonstraram uma territorialidade, uma disputa pelo espaço do trânsito que, mesmo que normado e hierarquizado ainda é o território onde se desenvolvem as lutas do grupo.

Assim como Costa (2007, p.59), quando se trata das hierarquias de poder na sociedade, acredita-se aqui que “O estabelecimento de mecanismos de controle perpassa tanto o campo das ideias, que impregnam o social e legitimam certas formas

de “ser” e “estar” cotidianos, como a própria organização do espaço e das relações entre suas diferentes escalas". Entretanto, apesar de reconhecer a importância das estruturas de controle foucaultianas apresentadas pelo autor, pensa-se aqui em uma perspectiva não mais do panóptico e do controle disciplinar, mas sim uma perspectiva que se acrescenta a essa, a das sociedades de desempenho (HAN, 2015; 2019), onde o poder é mais mediado e, portanto, menos visível. Na sociedade hodierna, o maior poder é aquele que se continua no outro ao ponto de o outro acreditar que realmente quer o que o poderoso deseja.

É nesse panorama de sociedade em que o *status quo* agregado ao automóvel (símbolo importantíssimo do modo de produção capitalista) e à produção da cidade para o fluxo dos automotores, raramente são questionados de forma mais contundente exceto por grupos como os cicloativistas informantes dessa pesquisa. Há toda uma relevância da organização funcional do espaço para a manutenção do status quo, contra o qual acreditam lutar os cicloativistas ao pensar um melhor espaço público para os cidadãos, no sentido que defende BORJA (2003; 2012), de direito à cidade e acessibilidade e mobilidade. Um espaço que "empodere" como pensa Lévy (2014).

Estranha liberdade esta que vivemos na metrópole contemporânea, onde mesmo a rua, outrora um espaço de contatos ou da multidão desordenada e solta, se transfigura também no território condicionado dos automóveis, escudos que permitem o total resguardo de nossas individualidades; onde o pleno direito de ir e vir, tão celebrado, está circunscrito a determinados espaços e a determinadas condições que precisamos cumprir. (HAESBAERT, 2012, p.94).

Costa (2007, p.331), baseado no ideário de Sack (1996), vai afirmar que: "não há indivíduo, grupo social ou instituição sem território, e esses territórios se expressam em diversas escalas e em diversas condições territoriais, desde a mais material e mais fechada, até a mais simbólica, flexível e fluida". Essa afirmação, apesar de parecer uma máxima, possui certa fragilidade, pois ao se observar que nas atuais circunstâncias da sociedade capitalista, do poder baseado no controle e no desempenho, e ao se debruçar no exercício de investigação aqui tecido, o que se revela é a contradição entre a propensão ao território, a territorialidade como forma de assegurar a reprodução social do grupo e ao mesmo o desejo por uma organização do espaço do trânsito que expresse a convivência horizontal.

Essa contradição se expressa nas disputas por espaço do trânsito que ocorrem lado a lado com a luta por um trânsito mais horizontalizado, onde não haja o fechamento e a segregação. Nesse sentido, as práticas espaciais, em especial as dos cicloativistas, ocorrendo nesses campos de disputa do trânsito, territórios múltiplos, multiescalares e multidimensionais, vão condicionar as suas territorialidades.

Desse modo, no terceiro capítulo as práticas dos cicloativistas enunciadas em seus discursos, ofereceram um valioso conteúdo para a interpretação do espaço do trânsito na capital paranaense. Em vários momentos as práticas analisadas e, que se desenvolvem no espaço deixaram claro seu conteúdo territorial. Desde as ações espaciais em menor escala, com o corpo do ciclista e com seu veículo, enquanto presença no trânsito, suas disputas e a coexistência cotidianas com os outros atores até a ação política organizada no escopo dos *coletivos*, todas as ações influenciam de maneira complexa na produção do espaço do trânsito.

Mesmo que as aspirações dos cicloativistas, expressas em suas práticas espaciais possam parecer paradoxais, entende-se aqui que seria ingênuo limitar o conjunto de relações sociais do espaço do trânsito a um maniqueísmo, num jogo dicotômico de “bom e mal” que não demonstra a riqueza conceitual das disputas no espaço do trânsito. As ações, tanto dos informantes dessa pesquisa, quanto dos demais atores do trânsito, se desenvolvem de maneira intencional, são direcionadas conforme os interesses do ator, e, o conjunto das diversas formas de agir no espaço social é que produz o espaço do trânsito na sua pluralidade de atores e suas potencialidades, tornadas visíveis em suas territorialidades.

Enfim se faz menção a pintura (Tudo te é Falso e Inútil) de Iberê Camargo (figura 19) que oferece uma epígrafe visual ao capítulo, um desmontar momentâneo da bicicleta e do nosso exercício de análise.

Figura 19 Tudo te é Falso e Inútil II (1992)



Fonte: CAMARGO (1992).

A escolha dos espaços, das práticas, dos ritmos e consequentemente das territorialidades no plano do afeto nas relações sociais no trânsito é ao mesmo tempo uma forma de expressão (expressionismo), científica da relação social estabelecida no plano da pesquisa. Portanto, não há uma criação intuitiva, mas significativamente uma posição contrária a ideia recorrente das pesquisas articuladas na ideia de impressão. Quiçá o texto do capítulo possa expressar de algum modo a figura 19 em que se presentifica o pintor e a tela, isto é, as territorialidades dos cicloativistas como formas de afetar as relações sociais, na tela do espaço do trânsito e das complexas relações cotidianas que nele se desenrolam e a tradução textual em um esforço de expressar o mesmo movimento “nas palavras” e expressões do pensamento ativo, do pesquisar e agir da Geografia Social.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao final desse texto, um longo período de aprendizado é colocado em avaliação, por vezes os métodos e ferramentas utilizados podem ter disponibilizado resultados limitados e, fica claro que diferentes métodos ou mesmo informantes ofereceriam novos olhares. Esse trabalho, dessa forma, chegou a importantes conclusões com as ferramentas e abordagens utilizadas e abre campo para outros pesquisadores que se interessem pela abordagem qualitativa das práticas espaciais e suas implicações na construção do espaço. Pelo exposto sobre as práticas dos cicloativistas, no segundo e terceiro capítulo dessa dissertação fica claro que:

- 1) O espaço do trânsito é um espaço de poder;
- 2) Nesse espaço de poder há a interação de vários atores em suas atividades cotidianas;
- 3) Esse espaço é normado e as normas que delimitam esse espaço favorecem determinados atores;
- 4) Os atores não contemplados na elaboração, no planejamento desse espaço normado, desenvolvem práticas espaciais intencionadas e que almejam o controle territorial, ou seja, desenvolvem territorialidades;
- 5) Essas territorialidades sem mostram em diversas escalas, desde a escala do corpo do cicloativista, com seu exemplo/presença, até a cobrança direta ao legislativo e executivo enquanto movimento coletivo organizado;
- 6) As reivindicações dos cicloativistas carregam a contradição de exigir espaços segregados ao mesmo tempo propor uma cultura de compartilhamento. Contradição essa que se explica pelo respeito aos ciclistas menos experientes e pedestres que os cicloativistas demonstram em seu discurso;
- 7) Nem sempre as relações são agressivas entre os atores do trânsito e, nem sempre os discursos são unívocos, o que não quer dizer que os elementos aqui trazidos não demonstrem coesão entre as falas dos informantes;
- 8) Os poderes e contrapoderes expressos nas relações do espaço do trânsito não se configuram como nas sociedades disciplinares, não há um panóptico viário. As disputas se dão mais no sentido das sociedades de controle e de desempenho onde o poder se separa da pura violência e é mais mediado;

- 9) Nos eventos onde há o confronto direto, a diferença de forças entre os atores, ou, entre seus aparatos de proteção, é gritante. "É normatizada a morte nas vias de circulação. Via esta, onde tudo acontece rápido, onde as contingências sociais desobrigam as emoções alheias". (SILVA, 2009, p. 112). No híbrido bicicleta, o corpo é exposto enquanto os carros e no caso de Curitiba-PR é importante mencionar, os ônibus a carapaça de metal é esmagadoramente poderosa, com atenção especial à expressão "esmagadoramente". Assim, como já dito, onde o poder não é mediado, se transforma em violência pura e simples;
- 10) As ações dos cicloativistas, organizadas em coletivos ou não, demonstram mais um direcionamento pelo direito à cidade, ao espaço público no sentido proposto por Borja (2003) e Lefebvre (2011);
- 11) As intervenções urbanas, como a ciclovias pirata, a Praça de Bolso, bicicletadas, *Ghost Bikes*, as entregas diárias dos *messengers*, os *commutes* ou mesmo os *Alleycats*, ainda que territorializações temporárias, marcam o espaço. Oferecem possibilidades de acessibilidade e mobilidade com isso empoderamento (LÉVY, 2014). Assim conclui-se, mais uma vez, que as práticas espaciais conformam o espaço da mesma forma que o espaço condiciona as práticas e é nesse jogo de condicionado/condicionante que a vida cotidiana se desenrola no espaço do trânsito.

Assim, em muitos aspectos pode-se perceber que a ação política dos cicloativistas influencia outros atores do espaço do trânsito, suas práticas espaciais e suas territorialidades nas escalas tratadas nessa dissertação, sua busca por uma cidade que atenda mais aos seus interesses, no que consideram uma nova possibilidade de acesso, de direito à cidade, configura o espaço do trânsito curitibano.

O espaço do trânsito, conforme analisado nesse texto é dado também pelas disputas que nele se desenvolvem, não é o espaço da comunhão, do compartilhamento das vias na maior parte do tempo, mas sim das disputas nas vias e dos jogos discursivos e de narrativas, onde os atores procuram ocupar e controlar espaços.

Nesse jogo de poderes do espaço do trânsito, as possibilidades de controle, as estratégias territoriais ou melhor, as territorialidades dos atores são diretamente influenciadas por suas práticas no espaço do trânsito e na forma como essas práticas

afetam os outros atores envolvidos nos deslocamentos cotidianos nas vias da cidade de Curitiba-PR.

Dito isso, em um trabalho de maior fôlego, seria interessante trabalhar com um grupo mais diverso de atores/informantes, podendo encontrar conteúdos que consigam de explicar, a realidade do trânsito em termos de totalidade.

Entretanto, infere-se que esta dissertação cumpriu os objetivos a que se propôs, e que seus resultados condizem com os métodos escolhidos, visto que foi capaz de interpretar o espaço do trânsito da cidade de Curitiba-PR, sob a perspectiva dos atores cicloativistas, propondo uma análise qualitativa das relações de territorialidade que ocorrem no trânsito da capital do Paraná.

REFERÊNCIAS

ALDHUY J.; RIPOLL F.; SÉCHET R.; VESCHAMBRE V. Amanhã, a geografia social? Por uma Teoria Crítica e uma Abordagem Dimensional do Espaço, Tradução de Mateus de Almeida Prado Sampaio **Confins** [Online] n. 7, 2009. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/6229>; Acesso: 15 mar. 2021

ALDRED, R. Who Are Londoners On Bikes And What Do They Want? Negotiating Identity And Issue Definition In A “Pop-Up” Cycle Campaign. **Journal of Transport Geography** [online], v.30, 2013, p.194-201. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692313000094>. Acesso em: 18 dez. 2021.

ALDRED, R.; JUNGNICHEL, K., Why culture matters for transport policy: the case of cycling in the UK. **Journal of Transport Geography**, v.34, p. 78-87. 2014. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692313002202>. Acesso em: 18 dez. 2021.

ALVES JÚNIOR, D. O. **Roteiro de entrevista Semiestruturado**. Entrevista cedida a Alexandre Brito Pinheiro. Curitiba, 2020. Entrevista salva em arquivo formato mp3 (08 mim.). Na sequência do texto as entradas são marcadas como referências na forma: Doug (2020).

ATO Bike Branca Aline – Umbará 07/02/2021, **Cicloativismo**. Disponível em: http://www.cicloativismo.com/wp-content/uploads/2021/02/DSC_0009_2223.png. Acesso: 08 fev. 2021.

BALDIN, N.; MUNHOZ, E. M. B. Snowball (bola de neve): uma técnica metodológica para pesquisa em educação ambiental comunitária. *In: X CONGRESSO NACIONAL DE EDUCAÇÃO*, Curitiba, **Anais** [...] Curitiba: PUC-PR, 2011. Disponível em: https://educere.bruc.com.br/arquivo/pdf2011/4398_2342.pdf Acesso em: 06/01/2022

BARDIN, L, **Análise de Conteúdo**, Tradução de Luis Antero Reto e Augusto Pinheiro. Lisboa: Edições 70, 2011. 279 p.

BAUER, M. W.; ALLUM, N. C. Qualidade, Quantidades e Interesses do Conhecimento: Evitando Confusões. *In: BAUER, M. W.; GASKELL, G. (ed.) - Pesquisa Qualitativa com Texto, Imagem e Som*. 2 ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2002. p.17-37.

BELLOTO, J. C. A.; NAKAMORI, S.; BRAND, J.; PATRICIO, L. C. B. (org.). **A cidade em Equilíbrio**: Contribuições Teóricas ao 3º Fórum Mundial da Bicicleta - Curitiba 2014, Curitiba, UFPR, 2014. 313p.

BELOTTO, J. C. A. **Ciclomobilidade: Um Estudo De Caso Sobre A Participação Da UFPR Na Implantação Do CICLOPARANÁ - Programa Paranaense De Mobilidade Não Motorizada Por Bicicleta**. 2017. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Territorial Sustentável) – Universidade Federal do Paraná, Matinhos, 2017.

BENTO, R. B. **Roteiro de entrevista Semiestruturado**. Entrevista cedida a Alexandre Brito Pinheiro. Curitiba, 2020. Entrevista salva em arquivo formato mp3 (21 mim.). Na sequência do texto as entradas são marcadas como referências na forma: Rodrigo (2020).

BORJA J.; MUXÍ Z. **El Espacio Público**: Ciudad y Ciudadania, Barcelona, Electa 2003, 415 p.

BRASIL, **Código de trânsito brasileiro**. 5. ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2013.

BULIUNG, R.; LALIBERTÉ, N.; RAVENSBERGEN, L. Fear of cycling: Social, spatial, and temporal dimensions. **Journal of Transport Geography**, n. 87, p. jul. 2020. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S096669232030003X>. Acesso em: 18 dez. 2021

CAMPOS, M. F. M. S. **Roteiro de entrevista Semiestruturado**. Entrevista cedida a Alexandre Brito Pinheiro. Curitiba, 2019. Entrevista salva em arquivo formato mp3 (11 mim.). Na sequência do texto as entradas são marcadas como referências na forma: Maria Fernanda (2019).

CARLOS, A. F. A. A Natureza do Espaço Fragmentado. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A. de; SILVEIRA, M. L. da (org.). **Território: Globalização e Fragmentação**. 5. ed. São Paulo: Hucitec, 2006. p.191-197.

CICLOVIAS e Ciclofaixas Exclusivas, **Cidades Sustentáveis**. Disponível em: <https://indicadores.cidadessustentaveis.org.br/ciclovi-as-e-ciclofaixas-exclusivas>. Acesso: 02 set. 2019.

CINEMA na Praça, **Cicloativismo**. Disponível em: http://www.cicloativismo.com/wpcontent/uploads/2019/09/DSC_0000_00_8135.png Acesso: 06 set. 2021.

CONTAGEM Ciclistas Av. Rep. Argentina 28-11-2018, **Cicloativismo** Disponível em: http://www.cicloativismo.com/wp-content/uploads/2018/12/DSC_0000_6625.jpg. Acesso: 11 ago. 2021.

CORRÊA, R. L. **Caminhos Paralelos e Entrecruzados**, [recurso eletrônico], São Paulo, Unesp Digital, 2018. E-Book.

CORREDORES Exclusivos de Ônibus, **Cidades sustentáveis** Disponível em: <https://indicadores.cidadessustentaveis.org.br/br/PR/curitiba/corredores-exclusivos-de-onibus>. Acesso: 02 set. 2019.

COSTA, B. P. da. **POR UMA GEOGRAFIA DO COTIDIANO**: território, cultura e homoerotismo na cidade. 2007. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2007.

CRESWELL, T. Towards a Politics of Mobility. *Environment and Planning D: **Society and Space***, v.28, n.1, p. 17–31. February, 2010. Disponível em <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1068/d11407?id=d11407>
Acesso: 01 maio 2020.

CRUZ, M. P. R. C. da. **Roteiro de entrevista Semiestruturado**. Entrevista cedida a Alexandre Brito Pinheiro. Curitiba, 2019. Entrevista salva em arquivo formato mp3 (41 mim.). Na sequência do texto as entradas são marcadas como referências na forma: Marcos (2019).

CURITIBA, Panorama de, IBGE. Instituto brasileiro de Geografia e estatística. Panorama de Curitiba. **IBGE – cidades @**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/curitiba/panorama> Acesso: 06 set. 2021.

CURITIBA, Prefeitura Municipal de Curitiba, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - IPPUC, Urbanização de Curitiba S. A. - URBS, **Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado**, Curitiba, 2008.

CURITIBA, Prefeitura Municipal de Curitiba, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - IPPUC, Urbanização de Curitiba S. A. - URBS, **Plano de Mobilidade de Curitiba 2013-2017**, Curitiba, 2013.

DARGEL, M. C. L. **Roteiro de entrevista Semiestruturado**. Entrevista cedida a Alexandre Brito Pinheiro. Curitiba, 2020. Entrevista salva em arquivo formato mp3 (29 mim.). Na sequência do texto as entradas são marcadas como referências na forma: Maria Carolina (2020).

DEBORD, G. **A Sociedade do Espetáculo**. Tradução de Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997, 238p.

DE RATOS de Porão a Krishna: Goura e a política sobre duas rodas. **Bem Paraná** Disponível em: <https://www.bemparana.com.br/noticia/de-ratos-de-porao-a-krishna-goura-e-a-politica-sobre-duas-rodas#.YRcK6fKSnlU> Acesso: 13 ago. 2021.

DI MÉO G., Une géographie sociale, Cybergeog: **European Journal of Geography** [Online], Les 20 ans de Cybergeog, 2016. Disponível em: <http://journals.openedition.org/cybergeog/27761>. Acesso: 22 mar. 2021.

DIA Mundial Sem Carro. **Vá de Bike** Disponível em: <https://vadebike.org/dia-mundial-sem-carro/> Acesso: 06 set. 2021.

DUBAR, C. Agente, ator, sujeito, autor: do semelhante ao mesmo. In: **Desigualdade & Diversidade**, Rio de Janeiro: PUC, n.3, 2008, p. 56-69. Disponível em: http://desigualdadediversidade.soc.pucRio.br/media/Dubar_desdiv_n3.pdf Acesso: 18 jun. 2020.

ESCÓSSIA, L. da,; KASTRUP, V. O Conceito de Coletivo Como Superação da Dicotomia Indivíduo-Sociedade, **Revista Psicologia em Estudo**, Maringá, v. 10, n. 2, p.295-304, maio/ago. 2005.

FALQUETO, J. M. Z; FARIAS J. S.; HOFFMANN V. E. Saturação Teórica em Pesquisas Qualitativas: Relato de Uma Experiência de Aplicação em Estudo na Área de Administração, **Revista de Ciências da Administração**, Florianópolis, v.20, n.50, p. 40-53, Dez. 2018. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/adm/article/view/2175-8077.2018V20n52p40/pdf> Acesso: 25 mar. 2020

FIORI, C. O; SALAMUNI, E.; NASCIMENTO, E. R. do; SILVA, P. A. H. da. Geomorfologia do Município de Curitiba-PR, **Revista Brasileira de Geomorfologia**, Brasília, v.14, n.4, p.327-241, out/dez. 2013. Disponível em:<http://www.lsie.unb.br/rbg/index.php/rbg/article/view/428> Acesso: 02 dez. 2019.

GARMATTER, A. N. **Roteiro de entrevista semiestruturado**. Entrevista cedida a Alexandre Brito Pinheiro. Curitiba, 2019. Entrevista salva em arquivo formato mp3 (42 mim.). Na sequência do texto as entradas são marcadas como referências na forma: Akio (2019).

GASKELL G., Entrevistas Individuais e Grupais. In: BAUER, M. W.; GASKELL, G. (ed.) - **Pesquisa Qualitativa com Texto, Imagem e Som**. 2 ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2002. p.65-89.

GILL, R., Análise do Discurso. In: BAUER, M. W.; GASKELL, G. (ed.) - **Pesquisa Qualitativa com Texto, Imagem e Som**. 2 ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2002. p.244-270.

GLASER, B.; STRAUSS, A. **The discovery of grounded theory: Strategies for qualitative research**. New York: Aldine Publishing Company, 1967. 262 p.

GOMES, P. C. da C. **A Condição Urbana: ensaios de Geopolítica da Cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002, 304p.

GONZALES, N. F. **Roteiro de entrevista Semiestruturado**. Entrevista cedida a Alexandre Brito Pinheiro. Curitiba, 2019. Entrevista salva em arquivo formato mp3 (11 mim.). Na sequência do texto as entradas são marcadas como referências na forma: Natali (2019).

HAESBAERT, R. **O Mito da Desterritorialização: do “Fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004. 395p.

HAESBAERT, R. Dilema de Conceitos: Espaço-território e Contenção Territorial, *In*: SAQUET, M. A., SPOSITO, E. S. (org.). **Territórios e Territorialidades: Teorias, Processos e Conflitos**. São Paulo: Expressão Popular, 2009. p.85-120.

HAESBAERT, R. **Territórios Alternativos**. 3 ed. São Paulo: Contexto, 2012. 173 p.

HAESBAERT, R. **Viver no Limite: Território e Multi/transterritorialidade em Tempo de In-segurança e contenção**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2018. 426 p. E-book

HAN, B. C. **A Sociedade do Cansaço**. Tradução de Enio Paulo Giachini. Petrópolis: Vozes, 2015. 78 p.

HAN, B. C. **Psicopolítica - O Neoliberalismo e as Novas Formas de Poder**. Tradução de Maurício Liesen. Belo Horizonte: Âyiné, 2018. 117 p.

HAN, B. C. **O que é Poder?** Tradução de Gabriel Salvi Philipson. Petrópolis: Vozes, 2019. E-book.

HEIDRICH, Á. L. Conflitos territoriais na estratégia de preservação da natureza. *In*: SAQUET, M. A; SPOSITO, E. S (org.). **Território e territorialidades**: teorias, processos e conflitos. São Paulo: UNESP/Expressão Popular, 2009. p.271-290.

HEIDRICH, Á. L. Compartilhamento e Microterritorialidades do Espaço Social Metropolitano. **Revista Cidades**: Presidente Prudente, v. 10, n. 17, p. 76-106, 2013. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/3236/2760>. Acesso em: 20 jun. 2020.

HEIDRICH, Á. L. Método e Metodologias na Pesquisa das Geografias com Cultura e Sociedade. *In*: HEIDRICH, A. L.; PIRES, C. L. Z. (org.), **Abordagens e Práticas da Pesquisa Qualitativa em Geografia e Saberes Sobre Espaço e Cultura**. Porto Alegre, Letral, 2016. p.15-33.

INGOLD, T. **Being Alive**: Essays on Movement, Knowledge and Description. London: Routledge, 2011. 270 p.

INTERVENÇÃO artística destaca projeto da Via Calma. **Prefeitura Municipal de Curitiba**. Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/intervencao-artistica-destaca-projeto-da-via-calma/35157> Acesso: 06 set. 2021.

IPARDES, **Caderno Estatístico**: Município de Curitiba Setembro de 2019. Disponível em: <http://www.ipardes.gov.br/cadernos/MontaCadPdf1.php?Municipio=80000&btOk=ok>. Acesso: 02 set. 2019.

IPPUC, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba **Acidentes De Trânsito Com Vítimas Fatais**: Município de Curitiba Disponível em: <http://geoapp.ippuc.org.br/AcidentesDeTransito/dashboard.html> Acesso: 06 set. 2021.

IPPUC, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba **Contagem de tráfego na Via Calma da Avenida Sete de Setembro**: Comparativo anos - 2008 /2013 /2014 /2015 /2016. Curitiba, 2016.

IPPUC, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba **Consolidação De Dados De Oferta, Demanda, Sistema Viário e Zoneamento Relatório 5 - Pesquisa Origem-Destino Domiciliar**. Curitiba, 2017.

LATOURE, B., **Reagregando o Social**: Uma Introdução à Teoria do Ator-Rede. Tradução de Gilson César Cardoso de Sousa. Salvador/Bauru: Edufba/Edusc, 2012. 399 p.

LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2011, 143p.

LEPCA, G. V. **Roteiro de entrevista Semiestruturado**. Entrevista cedida a Alexandre Brito Pinheiro. Curitiba, 2019. Entrevista salva em arquivo formato mp3 (11 mim.). Na sequência do texto as entradas são marcadas como referências na forma: Lepca (2019).

LÉVY, J. Entrevista: Jacques Lévy, **Boletim Campineiro de Geografia**, v.4, n.2, 2014. p.333-348. Disponível em: <http://agbcampinas.com.br/bcg/index.php/boletim-campineiro/article/view/197>. Acesso em: 18 dez. 2021.

LÉVY, J. Os novos espaços da mobilidade. **Geographia**. Tradução de Rogério Haesbaert da Costa e Sylvain Souchan. Rio de Janeiro, v. 3, n.6, 2001. p.07-17. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/13407>. Acesso em: 18 dez. 2021.

LIMA, E. L. A Corporeidade Como Um Recurso Metodológico Da Geograficidade, **Revista de Geografia**, Juiz de Fora, v. 15, Número Especial, 2015. Disponível em: <https://periodicos.ufjf.br/index.php/geografia/article/view/17970> Acesso: 30 maio 2021.

MACIEL, B. R. **Roteiro de entrevista Semiestruturado**. Entrevista cedida a Alexandre Brito Pinheiro. Curitiba, 2020. Entrevista salva em arquivo formato mp3 (34 mim.). Na sequência do texto as entradas são marcadas como referências na forma: Bárbara (2020).

MASSEY, D. Um Sentido Global do Lugar. Tradução de Pedro Maia Soares. In: ARANTES, A. A (org.). **O espaço da diferença**. Campinas: Papius, 2000. p.176-185.

MILLS, C. W. **A Elite do Poder**. 4 ed. Tradução de Waltensir Dutra. Rio de Janeiro: Zahar, 1981. 421 p.

MINAYO, M. C. (org.). **Pesquisa social: Teoria, Método e Criatividade**. Petrópolis: Vozes, 1994, 80 p.

MORTES no Trânsito, **Cidades Sustentáveis**. Disponível em: <https://indicadores.cidadessustentaveis.org.br/br/PR/curitiba/mortes-no-transito>. Acesso: 02 set. 2019.

MOTOBOYS fecham avenida em protesto contra ciclovias na capital paulista, **Agência Brasil**. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2014-08/motoboys-fecham-avenida-em-protesto-contraciclovias-na-capital-paulista> Acesso: 14 ago. 2021.

NAPPO, A. S.; OLIVEIRA, L. G. de; RIBEIRO, L. A.; SANCHES, Z. V. D. M. et al. O Papel da Informação como Medida Preventiva ao uso de Drogas entre Jovens em Situação de Risco, **Revista Ciência & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v.15, n.3, p.699-708, maio 2010. Disponível em:

<https://www.scielo.org/article/csc/2010.v15n3/699-708/pt/>. Acesso em: 18 dez. 2021.

PEDROSO, L. F. Aportes Metodológicos Sobre o Estudo do Cotidiano dos Espaços Urbanos Metropolitanos. *In*: PESSÔA, V. L. S., RÜCKERT, A. A., RAMIRES, J. C. L., (org.). **Pesquisa Qualitativa: Aplicações em Geografia**. Porto Alegre: Imprensa Livre, 2017. p.356-272.

PEREIRA, P. V. **Roteiro de entrevista Semiestruturado**. Entrevista cedida a Alexandre Brito Pinheiro. Curitiba, 2020. Entrevista salva em arquivo formato mp3 (45 mim.). Na sequência do texto as entradas são marcadas como referências na forma: Patrícia (2020).

PERES, F. Os desafios da construção de uma abordagem metodológica de diagnóstico rápido da percepção de risco no trabalho. *In*: PERES, F., MOREIRA, JC., (org.). **É veneno ou é remédio? agrotóxicos, saúde e ambiente** [online]. Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, 2003. p. 251-279. Disponível em: <https://books.scielo.org/id/sg3mt/pdf/peres-9788575413173-13.pdf> Acesso: 13 jan. 2022.

PESO da tarifa de transporte público no orçamento mensal - Curitiba, PR, **Cidades sustentáveis**. Disponível em: <https://indicadores.cidadessustentaveis.org.br/br/PR/curitiba/peso-da-tarifa-de-transporte-publico-no-orcamento-mensal> Acesso: 02 set. 2019.

PRADO, G. C. **Roteiro de entrevista Semiestruturado**. Entrevista cedida a Alexandre Brito Pinheiro. Curitiba, 2020. Entrevista salva em arquivo formato mp3 (47 mim.). Na sequência do texto as entradas são marcadas como referências na forma: Gheysa (2020).

RAFFESTIN, C. **A Produção das Estruturas Territoriais e Sua Representação**, Tradução de Marco Aurélio Saquet *In*: SAQUET, M. A., SPOSITO, E. S. (org.). **Territórios e Territorialidades: Teorias, Processos e Conflitos**. São Paulo: Expressão Popular, 2009. p. 17-36.

RAINBOW Alleycat 5, **Cicloativismo** Disponível em: http://www.cicloativismo.com/wp-content/uploads/2018/12/DSC_0000_6625.jpg Acesso: 10 ago. 2021.

ROCHA JÚNIOR, R. W. **Roteiro de entrevista Semiestruturado**. Entrevista cedida a Alexandre Brito Pinheiro. Curitiba, 2019. Entrevista salva em arquivo formato mp3 (30 mim.). Na sequência do texto as entradas são marcadas como referências na forma: Lagarto (2019).

RODRIGUES, G. B; SOUZA, M. L. de. **Planejamento urbano e ativismos sociais**. São Paulo: Unesp, 2004. (E-book).

ROSENBAUM, F. **Roteiro de entrevista Semiestruturado**. Entrevista cedida a Alexandre Brito Pinheiro. Curitiba, 2020. Entrevista salva em arquivo formato mp3 (23

mim.). Na sequência do texto as entradas são marcadas como referências na forma: Fernando (2020).

SACK, R. D. O significado de territorialidade. *In*: DIAS, L. C; FERRARI, M (org.). **Territorialidades Humanas e Redes Sociais**. Florianópolis: Insular, 2011. p.63-90.

SANTOS, C. O Conceito de Extensão. *In*: SANTOS, M; SOUZA, M. A de (org.). **A construção do espaço**. São Paulo: Nobel. 1986. p.25-31.

SANTOS M. **Metrópole Corporativa Fragmentada**: o caso de São Paulo. São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura/Nobel, 1990. 117p.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. 6 ed. São Paulo: Record, 2001, 176 p.

SANTOS M. O Retorno do Território. *In*: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A. de; SILVEIRA, M. L. da (org.). **Território**: Globalização e Fragmentação. 5. ed. São Paulo: Hucitec, 2006. p.11-13.

SAHR, W-D. Ação e espaçoMUNDOS: A concretização de Espacialidades na Geografia Cultural. *In*: SERPA, A., (Org). **Espaços culturais**: vivências, imaginações e representações. Salvador: EDUFBA, 2008, p.31-58.

SCHWEDERSKY, Larissa, **Habilidades, Técnicas e Movimento**: Uma Abordagem Ecológica dos Ciclo-Entregadores de Florianópolis-SC, 2019. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social), Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2019.

SERPA, A. **O Espaço Público na Cidade Contemporânea**, Editora Contexto, 2ed. São Paulo-SP, 2017. 208p.

SHELLER, M. The New Mobilities Paradigm for a Live Sociology. **Current Sociology**, Madrid, v. 6, n. 62, p. 789-811. 2014.

SILVA, R. B. da. **Os Motoboys no Globo da Morte**: Circulação no Espaço e Trabalho Precário na Cidade de São Paulo. 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

SILVA FILHO, A. L. A.; PEREZ O. C. Coletivos: um balanço da Literatura Sobre as Novas Formas de Mobilização da Sociedade Civil, **Revista Latitude**, Maceió, v. 11, n. 1, p.255-294. 2017. Disponível em: https://www.seer.ufal.br/index.php/latitude/article/view/2812/pdf_1 Acesso: 13 jan. 2022.

SILVA, T. B da. **Roteiro de entrevista Semiestruturado**. Entrevista cedida a Alexandre Brito Pinheiro. Curitiba, 2020. Entrevista salva em arquivo formato mp3 (27 mim.). Na sequência do texto as entradas são marcadas como referências na forma: Tiago (2020).

SMITH, N. Contornos de Uma Política Espacializada: Veículos dos Sem-Teto e Produção de Escala Geográfica. *In*: ARANTES, A. A (Org.). **O espaço da diferença**. Campinas: Papyrus, 2000. p.132-175.

SOUZA, M. L. de. "Território" da Divergência (e da Confusão): em Torno das Imprecisas Fronteiras de um Conceito Fundamental. *In*: SAQUET, M. A., SPOSITO, E. S. (org.). **Territórios e Territorialidades**: Teorias, Processos e Conflitos. São Paulo, Expressão Popular, 2009. p. 57-72.

TEMPO Médio Gasto, em Minutos, no Deslocamento Entre a Moradia e o Local de Trabalho. **Cidades sustentáveis**, Disponível em: <https://indicadores.cidadessustentaveis.org.br/br/PR/curitiba/tempo-medio-gasto-da-moradia-ao-local-de-trabalho>. Acesso: 02 set. 2019

URRY, J. Inhabiting the Car. **The Sociological Review**, v.54, n.1, 2006 17-31. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1111/j.1467-954X.2006.00635.x?journalCode=sora>. Acesso: 19 maio 2020

VIRILIO, P. **Speed and Politics**, Translated by Marc Polizzotti, Los Angeles, Semiotext(e), 2007. 174 p.

WIKIPÉDIA, **Fórum Mundial da Bicicleta** Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/F%C3%B3rum_Mundial_da_Bicicleta. Acesso: 14 ago. 2021

GLOSSÁRIO

Alleycat: Corrida de rua que testa a habilidade de cicloentregadores. Ocorre como uma intervenção urbana, não é regulamentada e as vias não são fechadas para a sua realização. Consiste em avaliar a competência em se locomover entre os pontos assinalados nos manifestos em cada *checkpoint*. Vence o ciclista que completar primeiro os *checkpoints*;

Bicicletadas: Evento no qual vários ciclistas se reúnem em uma intervenção urbana e realizam um trajeto pedalando por um itinerário de ruas pré-determinadas. Tal evento pode ocorrer por diversos motivos a depender da intencionalidade do coletivo que o organiza;

Bicicleteiro: Expressão que geralmente se refere ao ciclista que usa a bike nos trajetos cotidianos, conforme uma funcionalidade, mesmo sem os aparatos de segurança ou bicicletas de alto custo. Pode ser entendido também como sinônimo de *commuter*;

Bike Fixa: Bicicleta de Pinhão fixo ou apenas fixa, é um tipo de bicicleta derivada das *bikes* de velódromo, nas quais a relação entre pinhão, corrente e coroa se dá de forma direta. Com uma única velocidade e movimento constante nos pedivelas essas bicicletas podem alcançar altas velocidades. Assim como nos modelos de velódromo, essas bicicletas não possuem freios. No seu uso urbano alguns ciclistas instalam freios (geralmente apenas o dianteiro) para aumentar a segurança. A sua origem nas paisagens urbanas remonta às escolhas dos *bike messengers*, afinal suas bicicletas diminuía o interesse de ladrões, além de reduzir o custo da manutenção das bicicletas

Ciclo-entregadores: *Bike Messengers*, *Courriers*, *Messengers* ou Ciclo-entregadores são profissionais que realizam entregas utilizando a *bike*, podem integrar coletivos como é o caso do CWB Mess (Curitiba *Messenger*), ou podem trabalhar para aplicativos de *delivery*, o que os define é sua prática espacial e o modal de suas entregas;

Canaleta: Via exclusiva para ônibus e veículos de emergência em Curitiba-PR. Por ligar de maneira mais rápida e direta bairros e o centro da cidade é largamente utilizada por ciclistas mesmo que o risco de acidente seja grande;

Carrocrata: expressão usada por cicloativistas para designar uma sociedade que tem o carro como símbolo de *status quo* e que privilegia em sua organização de fluxos e de mobilidade os automotores em detrimento de outros modais de transporte;

Fixeiro: Ciclista que opta pela bicicleta de pinhão fixo;

Ghost Bike: Tipo de bicicletada que ocorre em homenagem/protesto quando um ciclista morre em decorrência de colisões no espaço do trânsito. Além da bicicletada, pode ocorrer a fixação de uma bicicleta branca no local do acidente ou em um ponto definido pela organização do evento.

APÊNDICE A: IDENTIFICAÇÃO DOS CICLOATIVISTAS

ROTEIRO DE ENTREVISTA COM CICLOATIVISTAS DE CURITIBA-PR**Pesquisador:** Alexandre Brito Pinheiro**Identificação****Data da entrevista:****Local:****Endereço de moradia:****Nome:****Idade:****Estado civil:****Habitação:** cônjuge () Pais ou responsáveis ()

Sozinho (a) () Com colegas ().

Escolaridade: sem () Fundamental incompleto ()

Fundamental completo () Superior incompleto () Superior completo () Pós-graduação ()

Profissão:**Renda familiar:** sem renda (); até ½ sal. (); de ½ à 1 sal.();

de 1 à 2 sal (); de 2 à 3 sal (). De 3 à 5 sal. () Mais de 5 sal. ()

Número de filhos:**Pedala em média quantos km na semana:**

APÊNDICE B: FORMULÁRIO DE PESQUISA ESTRUTURADO.

Objetivo Geral:

Compreender a relação entre as territorialidades dos coletivos de cicloativistas e a composição do espaço do trânsito em Curitiba – PR.

Objetivos Específicos:

- Caracterizar as territorialidades dos sujeitos cicloativistas em Curitiba-PR;
- Qualificar os coletivos de cicloativistas de Curitiba-PR;
- Interpretar o espaço do trânsito em Curitiba-PR a partir das ações dos coletivos de cicloativistas.

- 1) O que você entende por trânsito?
- 2) O que significa para você a expressão “andar de bicicleta”?
- 3) EM QUAIS VIAS VOCÊ TRANSITA? POR QUAL MOTIVO? Quais são os tipos de uso que você faz da bicicleta?
- 4) Você se considera um cicloativista?
- 5) O que você entende por coletivos? Participa? Qual o papel das redes sociais para os coletivos?
- 6) Quem são os atores do trânsito (quem constitui o trânsito)? Que relações você estabelece com eles? Como as suas ações podem constituir o espaço do trânsito em Curitiba-PR?

Agradeço e deixo aberto a qualquer para qualquer complemento ou sugestão por parte do entrevistado(a) que acredite que possa contribuir para a pesquisa.

APÊNDICE C: CESSÃO GRATUITA DE DIREITOS DE DEPOIMENTO ORAL E ESCRITO

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
MESTRADO EM GESTÃO DO TERRITÓRIO

CESSÃO GRATUITA DE DIREITOS DE DEPOIMENTO ORAL E ESCRITO.

Pelo presente documento, **eu**
Entrevistado(a): _____
 _____, RG: _____ emitido
 pelo(a): _____, domiciliado/residente em
 (Av./Rua/nº./complemento/Cidade/Estado/CEP): _____

_____, declaro ceder ao (à) Pesquisador(a): **Alexandre Brito Pinheiro**
 CPF:066106049-75 RG:10180354-6 emitido pelo(a):**SSP-PR,**
Rua Evaristo da Veiga 337, casa 4, Curitiba-PR CEP 81650-300 sem quaisquer
restrições quanto aos seus efeitos patrimoniais e financeiros, a plena
propriedade e os direitos autorais do depoimento de caráter histórico e
documental que prestei ao(à) pesquisador(a)/entrevistador(a) aqui referido(a),
 na cidade de _____, Estado _____, em
 ____/____/____, **como subsídio à construção de sua dissertação de Mestrado**
Gestão do Território da Universidade Estadual de Ponta Grossa. O(a)
 pesquisador(a) acima citado(a) fica conseqüentemente autorizado(a) a utilizar,
 divulgar e publicar, para fins acadêmicos e culturais, o mencionado depoimento, no
 todo ou em parte, editado ou não, bem como permitir a terceiros o acesso ao mesmo
 para fins idênticos, com a ressalva de garantia, por parte dos referidos terceiros, da
 integridade do seu conteúdo.

Local e Data:

_____, _____ de _____
 conseqüentemente _____

 (assinatura do entrevistado/depoente)