

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CENTRO-OESTE/UNICENTRO**  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTU SENSU* EM MESTRADO  
INTERDISCIPLINAR EM DESENVOLVIMENTO COMUNITÁRIO – PPGIDC/I

**CARLA VANESSA PACHECO**

**CORPOS EM TRÂNSITO:**  
**O uso da bicicleta como meio de locomoção entre**  
**trabalhadores da cidade de Irati - PR**

IRATI - PR

2015

CARLA VANESSA PACHECO

**CORPOS EM TRÂNSITO:  
O uso da bicicleta como meio de locomoção entre  
trabalhadores da cidade de Irati - PR**

Dissertação apresentada como requisito Parcial à obtenção de grau de Mestre em Desenvolvimento Comunitário, do Curso de Pós-Graduação Interdisciplinar em Desenvolvimento Comunitário da Universidade Estadual do Centro-Oeste/UNICENTRO.

Linha de Pesquisa: Cultura, Práticas Sociais, Formação Humana e Desenvolvimento Comunitário.

Orientador: Prof. Dr. Emerson Luís Velozo.

IRATI - PR

2015

Catálogo na Fonte  
Biblioteca da UNICENTRO

P116c      PACHECO, Carla Vanessa.  
CORPOS EM TRÂNSITO : o uso da bicicleta como meio de locomoção entre  
trabalhadores da cidade de Irati, PR / Carla Vanessa Pacheco. – Irati, PR : [s.n],  
2015.  
97f.

Orientador: : Prof. Dr. Emerson Luís Velozo  
Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em  
Desenvolvimento Comunitário. Universidade Estadual do Centro-Oeste, Paraná.

1. Transporte urbano – rural – dissertação. 2. Cultura. 3. Inspiração Etnográfica.  
4. Trabalho – trabalhadores. I. Velozo, Emerson Luís. II. UNICENTRO. III. Título.

CDD 20 ed. 388

## **TERMO DE APROVAÇÃO**

**CARLA VANESSA PACHECO**

### **CORPOS EM TRÂNSITO:**

**O uso da bicicleta como meio de locomoção entre trabalhadores da cidade de  
Irati - PR**

Dissertação aprovada em 28 de setembro de 2015, como requisito parcial para obtenção de grau de Mestre no curso de Pós-Graduação em Desenvolvimento Comunitário, área de concentração Desenvolvimento Comunitário, da Universidade Estadual do Centro-Oeste, pela seguinte banca examinadora:

Orientador: Prof. Dr. Prof. Emerson Luís Velozo

Instituição: UNICENTRO

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Cinthia Lopes da Silva

Instituição: UNIMEP

Prof. Dr. Erivelton Fontana de Laat

Instituição: UNICENTRO

IRATI – PR

2015

Dedico este trabalho às pessoas que demonstraram-me o mais puro amor durante a vida. À minha **amada Mãe, Lidia**, esta conquista só foi possível porque a senhora sempre esteve comigo, te amarei eternamente. À **nona Ana** (*in memoriam*), anjo de luz, que na sua infinita doçura e serenidade, certamente está torcendo por minhas realizações.

## AGRADECIMENTOS

À Deus, por me dar força, luz e proteção em todos os momentos da minha vida.

Ao Professor Emerson Luís Velozo, que orientou esta pesquisa, obrigada pela oportunidade, paciência, incentivo e generosidade. Minha eterna amizade e gratidão.

Aos Professores membros da Banca, Cinthia e Erivelton, pelas valiosas considerações apresentadas.

À Gláucia, pelo apoio e sugestões durante a elaboração do texto.

À minha mãe, Lidia, mulher guerreira, meu maior exemplo de vida, superação e generosidade. Obrigada por me mostrar o caminho, e, principalmente, por caminhar ao meu lado. Ao meu pai, Celso, e às minhas irmãs, Cris e Carol, agradeço pelo amor, apoio e incentivo. Obrigada família... Por tornarem meus dias mais felizes e por dar sentido à minha vida. Amo vocês.

Aos meus familiares, pela acolhida e pelas palavras carinhosas de incentivo, especialmente, à madrinha Francisca, aos tios: Helio, Dene, Sônia e Olivia. À Aline, minha prima querida, à Vó Maria e ao padrinho João. Ao meu afilhado amado, Ângelo. Vocês são fundamentais em minha vida.

Ao Adriano, obrigada pelo amor, compreensão e apoio.

Às pessoas que caminham ao meu lado, demonstrando carinho e amizade, Marcia, Ana Paula, Susi, Elis, Jéssica, Bernadete, Matheus. Obrigada.

Aos ciclistas, que me permitiram experiências gratificantes e acolheram-me em suas casas, compartilhando momentos de suas vidas.

*Um suspiro não é apenas um suspiro.  
Inalamos o mundo e exalamos significados.*

Salman Rushdie  
(O último suspiro do Mouro, 1996).

## RESUMO

A bicicleta tem se constituído como o principal meio de transporte de determinados grupos de trabalhadores em algumas cidades do Brasil. A utilização deste meio de locomoção precisa ser melhor compreendida a partir de estudos que possam melhor sistematizar o conhecimento sobre este fenômeno. Neste sentido, este estudo pretende desvelar aspectos socioeconômicos e culturais relacionados ao uso da bicicleta como meio de locomoção entre trabalhadores, no Município de Irati - PR, bem como, analisar as condições sob as quais o corpo é exposto em tal prática. Esta dissertação apresenta, inicialmente, uma análise da produção do conhecimento científico sobre o tema, evidenciando os principais temas de estudos relacionados ao ciclismo. Em seguida, apresenta as interpretações oriundas da pesquisa de campo, de caráter etnográfico, constituída por observações, interações e entrevistas com trabalhadores que utilizam a bicicleta como meio de locomoção na cidade de Irati. Os objetivos da pesquisa foram: a) Compreender os significados atribuídos ao uso da bicicleta enquanto meio de locomoção entre trabalhadores na cidade de Irati, PR; b) Entender a relação do uso da bicicleta e classe social; c) Conhecer a relação entre uso da bicicleta e vinculação profissional destes usuários; d) Conhecer as condições às quais o corpo do trabalhador que se locomove de bicicleta está exposto. A bicicleta, assim como qualquer artefato de locomoção, tornou-se signo de múltiplas representações e condições sociais, culturais e econômicas, advindas da diversidade de seus usos. Além de buscar a compreensão de tais condições e representações, o estudo teve a pretensão em colocar em foco uma temática que envolve um estrato social específico: trabalhadores inseridos em uma realidade social que parece se encontrar naturalizada em nossa sociedade. Com isso, temos a possibilidade de provocar a inquietação e sensibilização dos leitores para a condição de invisibilidade que permeia este grupo.

Palavras-chave: Bicicleta, Cultura, Inspiração Etnográfica, Corpo, Trabalhadores.



## ABSTRACT

The bicycle has been constituted as the main mean of transport of certain groups of workers in some cities of Brazil. The use of this mean of locomotion needs to be better understood based on studies that permits the improvement of the knowledge on this phenomenon. In this way, this study intends to reveal socioeconomic and cultural aspects related to the use of bicycles as a mean of locomotion among workers, in the municipality of Irati - PR, besides to analyse the conditions under which the body is exposed in such practice. This thesis presents, initially, an analysis of the scientific knowledge base about this subject, highlighting the main themes of studies related to cycling. Then, presents the interpretations arising from a field research, based on ethnographic character, consisting of observations, interactions and interviews with workers who use the bicycle as a mean of locomotion in the city of Irati. The goals of the research were: a) Understanding the meanings related to the use of bicycles as a mean of locomotion among workers in the city of Irati, PR; b) Understanding the relationship between the use of bikes and the social class; c) Knowing the relationship between bicycle use and the job class of the users; d) Knowing the conditions that the body of this workers is exposed. The bicycle, as well as any artifact of movement, became a sign of multiple representations and social, cultural and economic conditions, arising from the diversity of its uses. Besides seeking the understanding of such conditions and representations, the study had the intention to focus an issue that involves a specific social strata: workers inserted into a social reality that seems to be found naturalized in our society. With this, we are able to cause unrest and awareness of readers to the condition of invisibility that pervades this group.

Keywords: Bicycle, Culture, Ethnographic Inspiration, Body, Workers.

**LISTA DE QUADROS**

Quadro I: Estudos relacionados à bicicleta na matriz das Ciências Sociais e Humanas.....	20
Quadro II: Estudos relacionados à bicicleta na matriz das Ciências Biológicas e Naturais.....	26

**LISTA DE FIGURAS**

Figura 1: Bicicleta em frente ao bar.....	40
Figura 2: Desrespeito dos motoristas em relação ao ciclista .....	43
Figura 3: Catador de material reciclável.....	44
Figura 4: Trabalhador segurando na parte posterior do caminhão.....	44
Figura 5: Bicicleta de Silvio em frente ao mercado .....	51
Figura 6: Retorno de Neide e Aline da fábrica em que trabalham.....	57
Figura 7: Seu Neto a caminho do trabalho.....	62
Figura 8: Chegando ao local de trabalho .....	63
Figura 9: Ciclista e Bicicleteiro .....	78

## LISTA DE TABELAS

Tabela I: Apresentação dos trabalhadores e trajetos etnográficos.....	35
Tabela II: Escolaridade.....	68
Tabela III: Renda familiar aproximada.....	71

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	12
<b>1 OS SABERES CONSTITUIDOS: A PRODUÇÃO DE CONHECIMENTO SOBRE O CICLISMO NA LITERATURA BRASILEIRA</b> .....	19
<b>2 ASPECTOS METODOLÓGICOS</b> .....	30
2.1 A “inspiração” etnográfica.....	30
2.2 O contexto e as etapas da pesquisa .....	32
<b>3 SOBREVOS ETNOGRÁFICOS: OS PRIMEIROS OLHARES SOBRE O CAMPO DE ESTUDO</b> .....	37
<b>4 TRAJETÓRIAS ETNOGRÁFICAS</b> .....	46
4.1 Trajetórias etnográficas com Silvio.....	46
4.2 Trajetórias etnográficas com Neide e Aline .....	53
4.3 Trajetórias etnográficas com Seu Neto .....	58
<b>5 O DIÁLOGO COM OS TRABALHADORES</b> .....	65
5.1 O contexto das entrevistas .....	65
5.2 O uso da bicicleta e vinculação profissional .....	68
5.3 O uso da bicicleta e classe social .....	71
5.4 Significados atribuídos à bicicleta como meio de locomoção.....	73
5.5 O corpo exposto às condições ambientais .....	81
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	86
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	90
<b>APÊNDICE I: Roteiro das Entrevistas</b> .....	93
<b>APÊNDICE II: Termo de Consentimento Livre e Esclarecido</b> .....	96
<b>ANEXO I: Consulta ao DETRAN</b> .....	98

## INTRODUÇÃO

O presente estudo pretende investigar aspectos socioeconômicos e culturais relacionados ao uso da bicicleta como meio de locomoção entre trabalhadores, bem como, desvelar condicionantes corporais associadas a tal prática, no município de Irati - PR. Trata-se do estudo de um uso específico da bicicleta, dentre tantos outros possíveis: o deslocamento nos trajetos para o local de trabalho e de volta para a casa.

Para compreensão deste fenômeno social, torna-se importante salientar a noção de cultura, aqui entendida através do antropólogo Clifford Geertz. Segundo o autor, a cultura diz respeito à interpretação do modo como os grupos sociais atribuem sentido e significado às suas ações e aos fatos que os rodeiam. A cultura, portanto, constitui-se um sistema de signos passíveis de interpretação.

A cultura não é um poder, algo ao qual podem ser atribuídos casualmente os acontecimentos sociais, os comportamentos, as instituições ou os processos; ela é um contexto, algo dentro do qual eles (os símbolos) podem ser descritos de forma inteligível – isto é, descritos com densidade (GEERTZ, 1989, p. 24).

De acordo com Geertz (1989), o ser humano, como um ser cultural, é biologicamente incompleto, ele possui uma natureza cultural, eminentemente simbólica, que o distingue dos outros animais.

O conceito de cultura que eu defendo, (...) é essencialmente semiótico. Acreditando, como Max Weber, que o homem é um animal amarrado a teias de significados que ele mesmo teceu, assumo a cultura como sendo essas teias e sua análise; portanto, não como uma ciência experimental em busca de leis, mas como uma ciência interpretativa, à procura do significado (GEERTZ, 1989, p. 15).

Percebe-se que o estudo da cultura, portanto, está na compreensão dos significados das ações humanas, enfim, em trazer à tona as interpretações dos códigos produzidos na sociedade.

A bicicleta, assim como qualquer meio de locomoção, tornou-se signo de múltiplas representações sociais, culturais e econômicas, advindas da diversidade aplicada aos seus usos. Assim, o indivíduo que trafega com uma bicicleta esportiva, com alta tecnologia e de difícil acesso devido ao seu valor econômico, pode possuir um status social diferente daquele apresentado pelo trabalhador que se desloca

utilizando uma bicicleta simples e, muitas vezes já desgastada pelo tempo de uso. Os diferentes sentidos atribuídos à bicicleta derivam-se dos múltiplos tipos de usos que dela é possível fazer.

Pensar os usos da bicicleta implica pensar os usos do corpo, além das questões sociais, econômicas e culturais a ele relacionados, aliás, são estas que condicionam as tantas finalidades do pedalar. Porém, o interesse pela bicicleta, neste estudo, está vinculado ao seu significado como um meio de locomoção entre trabalhadores, desta forma, o pedalar não é uma finalidade, mas sim, um meio (talvez o único) de deslocamento para algumas pessoas.

Destarte, um ciclista inserido no contexto da competição esportiva, que pedala uniformizado, com estampas de patrocinadores, que utiliza equipamentos de segurança e uma bicicleta de alta tecnologia e valor econômico pode, por sua vez, achar-se “mais ciclista” do que aquele sujeito que utiliza a bicicleta para locomover-se ao trabalho, o qual geralmente não faz uso de equipamentos de segurança, e, pedala uma bicicleta do tipo “barra circular”<sup>1</sup>, com a pintura descascada e pneus desgastados, da qual ele mesmo faz a manutenção e reparos.

O uso de bicicletas como meio de locomoção entre trabalhadores é bastante comum na cidade de Irati - PR. Pelas ruas da cidade é possível observar o fluxo de pessoas durante os mais distintos horários, deslocando-se durante idas e voltas a seus locais de trabalho. Neste cenário, os ciclistas disputam o uso das vias com os automóveis e demais tipos de veículos motorizados. Neste contexto inclui-se a circulação de pessoas utilizando o transporte coletivo (ônibus ou van), paralelamente com a movimentação dos motociclistas. Diferente dos veículos automotores, a bicicleta é um aparelho de propulsão humana, isto é, desprovida de motor, que necessita da força física do seu condutor para movimentar-se. Neste caso, o próprio corpo humano torna-se motor da bicicleta. Isso coloca o ciclista numa condição muito diferente daquela ocupada por sujeitos que se deslocam com veículos motorizados.

A problemática abordada no presente estudo parte do seguinte questionamento: Quais aspectos corporais, socioeconômicos e culturais, o uso da

---

<sup>1</sup> “Barra circular” é um modelo de bicicleta produzido pela marca Monark. A concorrente Caloi, produziu um modelo semelhante conhecido como “Barra Forte”. A expressão “Barra Circular” é utilizada para designar as bicicletas utilitárias semelhantes ao modelo produzido pela Monark ou ao próprio modelo original da marca. Trata-se de um tipo de Bicicleta sem marchas, feita em aço carbono, robusta, com suporte para bagagem e com sistema de freio manual ou pedal.

bicicleta como meio de locomoção entre trabalhadores do Município de Irati - PR pode desvelar?

Assim, torna-se necessário produzir estudos e reflexões sobre o tema, numa tentativa de provocar a sensibilidade perante situações com as quais nos deparamos diariamente, e que, justamente por serem frequentes e cotidianas, tendem a se tornarem invisíveis aos nossos olhos. O ciclista que empurra uma bicicleta em trechos de alicive, que pedala sob o sol ou a chuva, o calor ou o frio, o tráfego intenso e perigoso de veículos, as noites com pouca iluminação, entre outros contextos hostis, configura um cenário que precisa ser analisado com atenção acadêmica, pois envolve agentes que ocupam uma condição de invisibilidade social.

É possível inferir, previamente, que o uso da bicicleta como meio de transporte no contexto a ser estudado parece ser mais evidente entre as classes sociais menos privilegiadas. Tais ciclistas são, geralmente, trabalhadores que possuem a bicicleta como o único meio de locomoção ao trabalho. São trabalhadores que constroem casas, operam máquinas, preparam e servem refeições, enchem os tanques dos automóveis de combustível, comercializam os mais variados produtos, recolhem o lixo, etc. e que raramente são percebidos na dinâmica do dia-a-dia. Para este grupo social, a bicicleta tem um papel fundamental como forma de locomoção e como aparelho que ajuda a tecer, diariamente, a trama das suas vidas e da coletividade que ajudam a construir, mesmo na condição de invisibilidade que ocupam.

No cenário brasileiro tornam-se crescentes os movimentos de incentivo para que pessoas utilizem bicicletas para locomoção, não somente para fins de lazer, passeio ou diversão, mas também para que tal prática se torne habitual e facilite a mobilidade urbana.

De acordo com o Sistema de Indicadores de Percepção Social – Mobilidade Urbana (IPEA, 2012), o Brasil está entre os dez países onde mais se usa a bicicleta como meio de locomoção, com 7% de usuários. Dessa forma, a referida pesquisa aponta que na Holanda, onde a cultura do ciclismo é fortemente incentivada, o uso é de 27%, tendo em vista que possui uma infraestrutura para esta prática, 13 vezes maior que a nossa (SILVA, 2012).

Neste contexto, no campo das pesquisas científicas, o aparelho também tem sido citado como benéfico para a população, devido aos mais variados argumentos. Aquino e Andrade (2007), por exemplo, justificaram os benefícios do uso da bicicleta



nas cidades tanto por questões econômicas, quanto no campo político, social e ecológico.

Oliveira (2012), Aquino e Andrade (2007), argumentam que os benefícios da bicicleta estão relacionados com a qualidade de vida, qualidade ambiental e às economias geradas em longo prazo, como a redução dos congestionamentos, maior fluidez do tráfego, economia de espaço e dinheiro, diminuição da poluição do ar e sonora, diminuição do nível de estresse, enfim, a prática de pedalar promove o bem-estar individual e coletivo.

A partir das discussões anteriormente apresentadas, alguns questionamentos nortearão a construção deste trabalho. O primeiro questionamento desta pesquisa é: quais os sentidos e significados estão envolvidos na utilização da bicicleta como meio de locomoção ao trabalho?

São diversas as finalidades para as quais a bicicleta tem sido utilizada, e são inúmeras as justificativas para se pensar a escolha dela como meio de locomoção ao trabalho. Há ciclistas que tomaram esta decisão em função de não possuírem acesso ao transporte público, por exemplo. Em muitos casos a bicicleta se torna a única opção, o único recurso, tendo em vista a necessidade de um meio de deslocamento de baixo custo financeiro e de fácil acesso.

O segundo questionamento que proponho é: qual a relação do uso da bicicleta e classe social? Em certa medida, podemos supor que o fator econômico tem implicações para os usos da bicicleta como meio de locomoção. Para Boltanski (2004), os indivíduos estão submetidos ao comportamento corporal condicionado também pela esfera econômica. Neste caso, cada estratificação social atribui hábitos e relações com o corpo de maneiras distintas. Mendonça, Lobo, Hangen (2011) enfatizam que seus usuários eliminariam gastos com combustíveis, estacionamento e manutenções gerados pelos automóveis, além de poupar tempo, tornando o percurso mais rápido e eficiente ao destino pretendido. Tal afirmação pode provocar reflexões sobre o modo como as condições econômicas podem influenciar o uso da bicicleta. Em estudo realizado por Bacchiei, Gigante e Assunção (2005), os autores afirmam que a bicicleta é utilizada por operários para locomoção ao trabalho, pertencentes às classes sociais mais pobres. Os aspectos expostos parecem apontar que a bicicleta como meio de locomoção tende a ser vista como um artefato do trabalhador, intimamente vinculada às classes sociais mais baixas, àqueles que não possuem automóveis.

Uma terceira questão pode ser proposta: qual a relação entre o uso da bicicleta e a vinculação profissional dos usuários? Segundo dados dos Ministérios das Cidades (2007), entre os usuários mais frequentes da bicicleta encontram-se industriários, comerciários, operários da construção civil, estudantes, entregadores de mercadorias, carteiros e outras categorias de trabalhadores que compõem a massa da população de classe média e baixa. Os períodos mais favoráveis à constatação desse evento são entre 6h e 7h, e das 16 h às 19h dos dias úteis, o que coincide, de modo geral, com os horários próximos ao início e término das jornadas de trabalho. Da mesma forma, a distribuição geográfica dos ciclistas indica que são trabalhadores que moram distante do trabalho, em regiões afastadas do centro da cidade: “os ciclistas que fazem mais uso da bicicleta vivem em regiões periféricas e o realizam para destinos distantes de sua moradia” (MINISTÉRIOS DAS CIDADES, 2007, p. 26).

Por fim, lanço a quarta pergunta: quais as condições às quais o corpo do trabalhador que se locomove de bicicleta está exposto? Quais os mecanismos utilizados pelos trabalhadores em tais situações?

Apesar de a maior parte dos estudos sobre o tema abordarem as vantagens do uso da bicicleta, alguns autores, como Pezzuto e Sanches (2001), Sampaio et al (2013), por exemplo, evidenciam aspectos que dificultam esta prática, como a precariedade das cidades no que se refere à estrutura urbanística e políticas públicas, falta de conscientização e segurança no trânsito, ocorrência de acidentes causados pelos ciclistas, ou ainda, estes sendo vítimas de motoristas imprudentes.

Irati, Município no qual o estudo foi realizado, localiza-se na região Centro-Sul do Estado do Paraná, a 156 quilômetros de Curitiba, capital do Estado. Possui uma população com aproximadamente 59 mil habitantes, caracteriza-se como uma cidade pequena, com a economia baseada na agricultura e no comércio. Em relação aos aspectos territoriais, possui superfície bastante acidentada, sendo que, aproximadamente dois terços, são montanhosos. Os registros do IBGE (2012) mostram que o clima é temperado, com temperaturas variáveis e extremas. Durante o inverno registram-se fortes geadas. As chuvas caem com intensidade de setembro a fevereiro, e entre 2014 e 2015, enchentes atingiram a cidade e região nos meses de junho/julho, dezembro/janeiro/fevereiro; respectivamente, causando prejuízos à população. Em termos de estrutura viária, Irati possui vias extensas, compatíveis com sua extensão territorial de quase mil quilômetros quadrados, e longas distâncias

a serem percorridas entre os bairros até o centro da cidade. Poucas ruas possuem ciclovias, e os acostamentos por onde circulam pedestres e ciclistas, quando existem, encontram-se em condições precárias e mal conservados.

Para o presente estudo, estes dados demonstram as adversidades às quais os ciclistas estão sujeitos durante os trajetos de deslocamentos até os locais de trabalho. Essas adversidades incidem especialmente sobre o corpo do condutor que está integralmente exposto sobre a bicicleta. No entanto, mesmo sob o sol escaldante ou o frio do rigoroso inverno, por vezes mais intenso em função de geadas, chuvas e neblinas, em meio ao trânsito intenso do dia, no silêncio da noite ou pelo alvorecer, apesar do cansaço, das dores, dos riscos, a bicicleta continua sendo o meio de locomoção de muitos iratienses.

Acreditamos que, integrando a proposta de um Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Comunitário, é imprescindível compreender que a sociedade é composta por grupos com condições e interesses diversos. Nesse sentido, balizada pelas quatro perguntas colocadas anteriormente esta pesquisa é constituída pelos seguintes objetivos:

- ✓ Compreender os significados atribuídos ao uso da bicicleta enquanto meio de locomoção entre trabalhadores na cidade de Irati - PR;
- ✓ Entender a relação do uso da bicicleta e classe social;
- ✓ Conhecer a relação entre uso da bicicleta e vinculação profissional destes usuários;
- ✓ Conhecer as condições às quais o corpo do trabalhador que se locomove de bicicleta está exposto.

Na tentativa de responder aos questionamentos expostos, este trabalho apresentar-se-á em cinco capítulos. Primeiramente, apresentarei a pluralidade de usos atribuídos à bicicleta e as diferentes conotações empregadas nas pesquisas sobre o tema. Serão analisadas as produções científicas referentes os temas “ciclismo” e “bicicleta” por meio da revisão de literatura de 53 estudos acadêmicos encontrados em bases de dados brasileiras.

No segundo capítulo exponho os aspectos metodológicos, ou seja, o caminho percorrido pelo presente estudo, caracterizado por uma “inspiração” etnográfica, seguido do contexto e das etapas que integraram a pesquisa.

O terceiro capítulo mostra os primeiros olhares sobre o campo de estudo, denominados “Sobrevoos Etnográficos”, que fizeram parte das observações realizadas durante os meses de março e abril de 2014.

Para compor o capítulo quatro, foram apresentadas as “Trajetórias Etnográficas”, através das quais ocorreram as interações com quatro trabalhadores que utilizam a bicicleta como meio de locomoção, realizadas entre os meses de maio a setembro de 2014.

Por fim, o capítulo cinco apresenta o diálogo com os trabalhadores envolvidos no estudo, ou seja, através do retorno às residências dos quatro pesquisados, foram realizadas entrevistas com os mesmos, entre os meses de maio e junho de 2015, a fim responder questões ainda pendentes para complementar o trabalho de campo.

## **1 OS SABERES CONSTITUÍDOS: A PRODUÇÃO DE CONHECIMENTO SOBRE O CICLISMO NA LITERATURA BRASILEIRA**

Neste capítulo, procuro expor o conhecimento constituído sobre o ciclismo na literatura científica brasileira. A partir do levantamento e análise de produções acadêmico-científicas relacionadas ao ciclismo, foram elaborados dois quadros, que sintetizam algumas temáticas baseadas em duas grandes matrizes, as Ciências Sociais e Humanas, e Ciências Biológicas e Naturais. Através dessas duas vertentes, foram discutidas as dimensões simbólicas atribuídas ao ciclismo, bem como aos diversos usos aplicados à bicicleta.

A bicicleta tornou-se um signo de múltiplas representações sociais, culturais e econômicas, portanto, através dela, podemos discutir aspectos que relacionam o ser humano e a sociedade contemporânea. O ciclismo, por sua vez, definido como atividade de andar de bicicleta, possui sentidos diferentes de acordo com os diversos usos que o artefato possui.

Como um fenômeno social, o ciclismo se constitui objeto de estudo de diferentes áreas do conhecimento. Assim, podemos encontrá-lo em pesquisas que abrangem as dimensões das Ciências Sociais e Humanas, bem como, das Ciências Biológicas e Naturais. Essas duas vertentes apresentam características muito distintas em relação aos olhares sobre o mesmo objeto, neste caso, o ciclismo/bicicleta. Devido a seus aspectos, as Ciências Sociais e Humanas preocupam-se com as dimensões sociais, econômicas e culturais dos indivíduos em sociedade, considerando os condicionantes de todo um contexto pelo qual o sujeito está envolvido, ou seja, os corpos são vistos através da cultura de onde eles estão inseridos. Já nas Ciências Biológicas e Naturais, o indivíduo parece ser compreendido através das funções bioquímicas, fisiológicas, mecânicas e anatômicas de seus corpos, desta forma, o corpo torna-se um objeto formado pelo conjunto de ossos e músculos, com funções naturais, prontamente para serem analisados e melhorados.

A partir dessas duas distintas matrizes, os fenômenos são discutidos de maneiras muito diferentes, de tal modo que as produções de conhecimento referente ao mesmo objeto serão analisadas, compreendidas e discutidas também de formas distintas, porém, ambas com suas contribuições no meio científico.

O objetivo deste trabalho consiste na apresentação de um levantamento e análise da produção científica sobre ciclismo na literatura brasileira, considerando as duas matrizes preliminares: as Ciências Sociais e Humanas e as Ciências Biológicas e Naturais, a fim de indicar as direções que as pesquisas sobre o referido tema vêm tomando na atualidade.

Para tanto, a opção metodológica partiu do levantamento das produções científicas veiculadas na plataforma Scielo (Scientific Eletronic Library Online) e Google Acadêmico, realizado no mês de maio de 2015. O uso destas plataformas como fonte de busca deve-se ao fato de se constituírem como bases de fácil acesso aos leitores, por serem gratuitas e, portanto mais democráticas. Os termos utilizados como descritores para as buscas nas duas bases foram “bicicleta” e “ciclismo”.

Neste contexto foram encontrados 53 estudos relacionados ao ciclismo e/ou à bicicleta. Após o levantamento dos estudos, realizou-se a leitura dos títulos, resumos e considerações finais, o que nos permitiu a construção de quadros (Quadro I e II), os quais expõem, sinteticamente, os temas das pesquisas que envolvem os usos da bicicleta, com base nas matrizes das Ciências Sociais e Humanas e das Ciências Biológicas e Naturais, bem como, os temas abordados.

Torna-se importante ressaltar que o levantamento e a análise apresentados não esgotam os estudos referentes ao tema, tampouco as possibilidades interpretativas sobre a produção referente ao ciclismo e à bicicleta na literatura científica brasileira.

#### *Estudos com matriz nas Ciências Sociais e Humanas*

<b>Total</b>	<b>Matriz</b>	<b>Nº textos</b>	<b>Tema</b>	<b>Ano</b>
<b>38</b>	<b>Ciências Sociais e Humanas</b>	12	Benefícios da bicicleta como meio de transporte	2001, 2002, 2007, 2010, 2011, 2012, 2013
		03	Fatores que desmotivam o uso da bicicleta como transporte	2001, 2010, 2012
		03	Integração da bicicleta com o transporte público	2013
		05	Acidentes no trânsito envolvendo ciclistas	2001, 2005, 2010, 2013

	08	Significados relacionados ao cicloativismo e políticas públicas	2004, 2005, 2009, 2011, 2012, 2013
	02	Cicloturismo e turismo de aventura	2000, 2012
	05	Aspectos históricos e sócio-antropológicos do ciclismo	2003, 2007, 2008, 2009, 2010

Quadro I: Estudos relacionados à bicicleta na matriz das Ciências Sociais e Humanas.

Pode-se observar a pluralidade de usos referentes à bicicleta, tendo em vista a multiplicidade de problemáticas abordadas. Além disso, percebe-se que as preocupações com tais temáticas são relativamente recentes, com publicações de trabalhos que datam aproximadamente 15 anos atrás, ou seja, ocorrem a partir do ano 2000. Dos 53 estudos analisados, 38 foram considerados integrantes da matriz das Ciências Sociais e Humanas, os quais serão apresentados e discutidos a seguir:

A temática relacionada aos *benefícios da bicicleta como meio de transporte*, reúne 12 estudos, os quais são associados a diferentes dimensões, como atividade física, saúde, lazer, sustentabilidade, mobilidade urbana, meio ambiente, entre outros. O estudo de Aquino e Andrade (2007), por exemplo, aponta benefícios do uso da bicicleta como meio de transporte nas cidades, tais como: diminuição do orçamento familiar direcionada ao automóvel; redução das horas de trabalho perdidas nos congestionamentos; redução de despesas médicas devido aos efeitos do exercício físico; redução de poluição (ar e sonora), entre outras.

Outro estudo que segue esta linha foi realizado por Silva, Duca, Silva, Oliveira, Nahas (2012), no qual os autores concluem que o deslocamento para o trabalho realizado através da bicicleta está relacionado ao nível de atividade física ocupacional, o que proporcionaria benefícios para a qualidade de vida dos trabalhadores. Desta forma, segundo os autores, buscou-se incentivar hábitos para um estilo de vida mais saudável.

Sobre os *Fatores que desmotivam o uso da bicicleta como transporte*, encontram-se estudos preocupados em explicar a baixa incidência deste meio de locomoção nas cidades brasileiras. Qualidade precária das vias, trânsito intenso, medo de acidentes, falta de segurança e estacionamento, condições climáticas desfavoráveis, poluição, ausência de ciclovias, longas distância, são algumas das justificativas encontradas, segundo as pesquisas de Pezzuto e Sanches (2001) e de Ritta (2012).

Com objetivo de levantar *fatores sobre o não uso da bicicleta como meio de locomoção ao trabalho*, Providelo e Sanches (2010) aplicaram questionários para alunos que estavam cursando o Ensino Fundamental e Médio. Assim, alguns pontos negativos foram relatados pelos pesquisados: exigência de esforço físico, falta de aceitação social, falta de infraestrutura, falta de segurança, desconforto, condições ambientais desfavoráveis, transporte lento, entre outros. Em contrapartida, os benefícios são atrelados à melhoria da saúde, e ao fato de ser um meio de transporte barato. Entretanto, no referido estudo, dos 447 indivíduos que responderam o questionário, somente 23 (3,5%) sujeitos utilizavam a bicicleta como meio de locomoção ao trabalho, 288 (43,8%) eram ciclistas em momentos de lazer, e 159 (24,2%) praticavam por esporte.

Em relação ao estudo anteriormente citado, pode-se observar que foram poucas as pessoas que afirmaram utilizar a bicicleta como meio de locomoção ao trabalho. Entretanto, o questionário foi aplicado a estudantes de Ensino Fundamental e Médio, de modo que não sabemos se os pesquisados eram efetivamente trabalhadores. No referido estudo, a grande maioria dos praticantes do ciclismo almejavam o lazer ou esporte. Outro ponto importante a ressaltar diz respeito à justificativa pelo não uso da bicicleta, devido à “falta de aceitação social”. Tal afirmação traz consigo o apontamento do desprestígio social, econômico e cultural relacionado àqueles trabalhadores que utilizam a bicicleta como meio de locomoção. Estes sujeitos realizam esta prática não como uma escolha, mas como única opção, pois são trabalhadores pertencentes às classes menos privilegiadas, que utilizam a bicicleta como meio de transporte diário, influenciados principalmente por questões econômicas.

Sobre a *integração da bicicleta com o transporte público*, autores como Silveira (2010), discorrem sobre a importância do transporte integrado, visto que em dias chuvosos ou de frio, por exemplo, os ciclistas teriam opção de utilizar a bicicleta para curtas distâncias, transportando-as em ônibus, trens ou metrô, durante os percursos mais longos, além de promover o transporte ecológico e saudável.

Em relação ao tema *Acidentes no trânsito* envolvendo ciclistas, as produções encontradas são fontes, principalmente, de pesquisas epidemiológicas, como demonstra o estudo de Bacchieri, Gigante, Assunção (2005), realizado com 293 ciclistas de Pelotas (RS). Os pesquisadores apontam que os acidentes ocorrem devido a não utilização de equipamentos de segurança por parte dos



ciclistas/trabalhadores, associados ao pertencimento deles às classes sociais mais baixas. Segundo a pesquisa, estes sujeitos possuem menos acesso às informações relativas à segurança no trânsito, especialmente em relação ao tráfego no período noturno, bem como, renda insuficiente para equipar ou mesmo manter sua bicicleta em boas condições de uso. Este estudo identificou que os ciclistas que sofreram acidente de trânsito ainda continuaram a utilizar a bicicleta como principal meio de locomoção. Os autores enfatizam ainda que 74% dos trabalhadores participantes da pesquisa atingiram benefícios significativos para a saúde (menor risco de doença coronariana, hipertensão arterial, diabetes tipo 2, alguns tipos de câncer, depressão, osteoporose, entre outras) em virtude do grau elevado de atividade física decorrente do uso regular da bicicleta.

O estudo supracitado, ao enfatizar que o uso regular da bicicleta proporciona uma vida saudável aos trabalhadores, traz à tona a necessidade de refletir sobre o conceito de saúde. Supor que aquele trabalhador – que enfrenta o frio e o calor intenso, a chuva, se expõe a riscos no trânsito, não tem condições financeiras de acesso a certos bens de consumo que lhe proporcionariam uma vida mais confortável – é saudável, simplesmente porque ele realiza diariamente uma atividade física ao se deslocar de bicicleta, acaba por se constituir em uma visão bastante reducionista de saúde.

Um sujeito de classe economicamente menos favorecida, que se locomove de bicicleta para trabalhar (sujeitos com quem realizaram a pesquisa), que coloca sua vida em risco pedalando à noite, nas mais diversas condições ambientais, climáticas e humanas, não realiza tal prática pensando em adquirir qualidade de vida, nem mesmo que está contribuindo para um planeta sustentável; mas realiza esta prática porque vê nela, um recurso, talvez seu único recurso.

Partindo das considerações sobre conceitos de saúde encontrados nos textos exemplificados acima, podemos trazer algumas reflexões que permeiam as ciências humanas, com autores como Yara Maria de Carvalho (2011):

A saúde não é um objeto, um presente. Portanto, ninguém pode dar saúde: o médico não dá saúde, o profissional de Educação Física não dá saúde, a atividade física não dá saúde. A saúde resulta de possibilidades, que abrangem as condições de vida, de modo geral, e, em particular, ter acesso a trabalho, serviços de saúde, moradia, alimentação, lazer conquistados – por direito ou por interesse – ao longo da vida. Tem saúde quem tem condições de optar na vida. A saúde está diretamente relacionada com as escolhas que não se restringem tão-somente a poder escolher este ou

aquele trabalho, realizar-se pessoal e profissionalmente com ele, morar dignamente, comer, relaxar e poder proporcionar condições de vida para os mais próximos, mas também conseguir viver dignamente com base em valores que não predominam em uma sociedade como a brasileira – excludente, individualista, competitiva, consumista. Todos esses são elementos que determinam a nossa saúde que não é só física, mental ou emocional. É tudo junto, ao mesmo tempo! Pensar na saúde do Homem é considerá-lo como ser político – cidadão – e ético – profissional (CARVALHO, 2011, p. 14).

Percebe-se que a discussão em torno da relação entre ciclismo e saúde necessita de embasamentos mais densos, devido à complexidade de condicionantes que o envolvem.

Segundo Carvalho (2011), o centro do processo está no resultado das opções de vida, que perpassam pelas opções de trabalho, de moradia, de lazer, mas principalmente através de valores e princípios de vida que se deseja. A partir disso, Carvalho (2011, p. 20) ainda nos deixa outra inquietação:

De fato, vivemos em uma sociedade dominada pelo fascínio de corpos repartidos pela fama e riqueza e pela exclusão de corpos condenados pela pobreza ou que não coincidem com os modelos. Isso é saúde? Podemos falar em saúde?

Não se pretende dessa forma, negar a importância dos estudos analisados e publicados a respeito do tema, no entanto, pretende-se mostrar os olhares e discursos que as produções de conhecimento vêm provocando no atual cenário.

A temática *Significados relacionados ao cicloativismo e políticas públicas*, apresenta discursos que objetivam o fomento e incentivo do uso da bicicleta como meio de transporte ecológico e saudável. O cicloativismo é um movimento sócio-político para reivindicar infraestrutura, políticas públicas e melhorias no trânsito que facilitem e incentivem o uso da bicicleta como meio de locomoção e promovam o gosto pelo ciclismo. Renata Signoretti da Silva (2011) realizou um estudo etnográfico junto ao movimento de ciclistas “Massa Crítica” de Porto Alegre, na tentativa de mostrar a lógica desse movimento em relação à cidade. Para tanto, ela participou de três encontros desses ciclistas (bicicletadas). Ao término da pesquisa, a autora percebeu que os discursos eram bastante diversos: parte dos praticantes não tinha consciência da história e objetivos do movimento; alguns, por sua vez, tinham o intuito de celebrar a bicicleta como meio de transporte; outros, ainda, acreditavam

ser o movimento uma forma de enfrentamento contra a política atual e ao uso excessivo de automóveis.

Dalpian (2013) também realizou um estudo referente ao movimento “Massa Crítica”, de Porto Alegre. Dentre seus apontamentos está a relação de consumo de bicicletas com distinções de grupos, ou seja, dentro do grande grupo Massa Crítica, existe divisões simbólicas, constatadas pela aproximação das pessoas, pelo tipo de bicicleta (diferenças de marcas e preços, significados, *status* e prestígio de cada ciclista). Diante disso, o autor relata que mesmo participando de um movimento social que se afirma contra a sociedade de consumo, os participantes formam laços em relação aos bens que possuem (bicicletas e equipamentos), além de apresentarem ligações afetivas com suas bicicletas, e com os equipamentos de segurança.

Sobre *Cicloturismo e Turismo de aventura*, autores como Paixão e Kowalski (2013) buscam analisar os fatores que motivam essas práticas. Os participantes do referido estudo atribuíram a tal prática, significados como a busca de liberdade, sensação de superação de seus próprios limites, socialização, contato com a natureza e benefícios à saúde como fatores motivacionais.

A respeito do tema, *Aspectos históricos e sócio-antropológicos do ciclismo*, o estudo de Schetino e Melo (2009) volta-se à história da bicicleta no Brasil e no mundo, à transformação e o desenvolvimento das cidades, dos cenários, da população, das formas de trabalho e dos modos de vida. André Maia Schetino é autor da obra “Pedalando na Modernidade: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX e XX” (2008), na qual apresenta a introdução da bicicleta na cidade do Rio de Janeiro, no Brasil, e em Paris, na França, bem como as condições socioculturais e econômicas daquela época.

Sob olhares sócioantropológicos referentes aos sentidos e significados do pedalar, Velozo (2010) destaca a importância de se construírem pesquisas a partir das dimensões simbólicas dos usos da bicicleta. No trabalho produzido pelo autor em 2010, surgem reflexões sobre os usos da bicicleta na contemporaneidade, a fim de descrever alguns dos múltiplos significados que envolvem essa prática. Velozo descreve significações que perpassam a relação entre o ser humano e a bicicleta, sendo estas, compreendidas através da cultura. Além disso, aponta a necessidade de pesquisas etnográficas que envolvam o tema.

Pode-se notar a diversidade de temáticas envolvidas na Matriz das Ciências Sociais e Humanas. Grande parte desses trabalhos defende objetivos comuns, como o incentivo ao uso da bicicleta, com justificativas relacionadas à saúde do praticante, à qualidade de vida, à sustentabilidade, e à mobilidade urbana. Ainda, estudos apontaram a necessidade da criação de políticas públicas que proporcionem melhores condições para a prática do ciclismo, bem como para evitar acidentes de trânsito. Aspectos sociais, históricos e dimensões antropológicas sobre a bicicleta também foram encontrados, assim como a prática do ciclismo enquanto esporte, como no turismo de aventura. Desta maneira, percebe-se a pluralidade de olhares referentes ao ciclismo, bem como aos usos atribuídos à bicicleta.

#### *Estudos com Matriz nas Ciências Biológicas e Naturais*

Total	Matriz	Nº textos	Tema	Ano
15	Ciências Biológicas e Naturais	04	Fatores biomecânicos e ergonômicos	2001, 2004, 2011, 2014
		11	Variáveis anatômicas, fisiológicas e biodinâmicas/performance	2000, 2001, 2004, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012,

Quadro II: Estudos relacionados à bicicleta na matriz das Ciências Biológicas e Naturais.

Na matriz que envolve as Ciências Biológicas e Naturais foram levantados 15 estudos, dos quais, 4 possuem aspectos relacionados aos *Fatores biomecânicos e ergonômicos*, e 11 que apresentam *Variáveis anatômicas, fisiológicas e biodinâmicas/performance*. Estudos estes que tratam de aspectos referentes à ergonomia e posicionamento do ciclista, testes de desempenho físico e motor, usos de suplementação com a pretensão de melhorar índices fisiológicos, anatômicos e biomecânicos de atletas, cadência da pedalada, gasto calórico, entre outros. Pode-se observar que, assim como nos estudos referentes à matriz das Ciências Sociais e Humanas, nas Ciências Biológicas e Naturais as publicações são recentes.

Para exemplificar o tema *Fatores biomecânicos e ergonômicos*, podemos mencionar o estudo de Diefenthaler et al (2007), que trata do desenvolvimento de uma proposta metodológica para a avaliação da técnica da pedalada de ciclistas. O experimento teve objetivo de avaliar os atletas conforme a força aplicada ao pedal. Concluiu-se que para que a pedalada se torne mais eficaz, faz-se necessárias

mudanças na posição do selim, pois estas alteram o impulso da força efetiva em relação à referência. Neste caso, o uso da bicicleta está vinculado especificamente à prática esportiva de competição, o ciclista visado no estudo é considerado um atleta e, por meio de adaptações de seu corpo em relação à bicicleta, bem como, do aparelho em relação ao sujeito, os estudos pretendem obter resultados satisfatórios e melhorias de índices de desempenho.

Estudos relacionados à temática *Variáveis anatômicas, fisiológicas e biodinâmicas/performance* podem ser observados no trabalho de Molina, Rocco, Fontana (2009), no qual os pesquisadores utilizaram o método de suplementação com creatina para analisar os efeitos no desempenho da potência anaeróbia de atletas de elite do *mountain bike*. Ainda nesta perspectiva, com a finalidade de verificar a influência da fadiga na técnica de pedalada em atletas, Diefenthaler, Bini, Vaz (2012), aplicaram teste máximo durante o ciclismo, até que os atletas chegassem a exaustão. Desta maneira, para uma melhor performance, os autores recomendam mudanças da técnica da pedalada.

Conforme as análises, esses estudos são orientados por referenciais das Ciências da Natureza, as quais buscam universalizar os resultados encontrados na proposição de uma “forma correta” de pedalar, ou seja, aquela que proporciona melhor desempenho físico-motor, mas desconsideram outras dimensões relacionadas ao ciclista, como as questões econômicas, a cultura, a mobilidade urbana, entre outras, até mesmo porque não consideram como objetivos de pesquisa o estudo destas dimensões. Pensar o corpo a partir das perspectivas fundamentadas na referida matriz, nos faz repensar sobre o papel do sujeito na sociedade, melhor explicadas sob a ótica de Carvalho (2011):

O “lugar” destinado ao sujeito, ou o entendimento que prevalece a respeito do sujeito está caracterizado por uma “figura” que muitas vezes não pensa, não sente, não experimenta emoções, desejos, não carrega consigo sua própria história de vida. Frequentemente ele aparece escondido em um grupo de sedentários ou praticantes de atividade física; em um grupo definido pela faixa etária (adulto idoso); em um grupo definido pela natureza da atividade física que desenvolve; atleta, não-atleta; indivíduos sadios e doentes, entre outras conotações (CARVALHO, 2011, p. 10).

A partir desses apontamentos, observamos que os corpos são classificados segundo aquilo que podem oferecer. Assim, os indivíduos são categorizados a partir

de suas medidas e aptidões puramente físicas e biológicas. Desta forma, os corpos são padronizados e expostos como modelos.

Os estudos sobre ciclismo pertencentes à matriz das Ciências Biológicas e Naturais buscam pela superação dos limites dos corpos, sejam eles físicos, biológicos, fisiológicos, metabólicos ou anatômicos. Estes estudos sugerem que quando o corpo do ciclista não apresenta rendimento satisfatório, deve-se utilizar de artifícios para que ele seja aprimorado, como por exemplo, o uso das suplementações, o treinamento e as modificações realizadas nos aparelhos para que estes se adaptem aos corpos.

Conforme o levantamento e análise referentes às produções científicas relacionadas ao ciclismo, pode-se perceber que nas Ciências Biológicas e Naturais, as preocupações estão associadas aos melhores índices de desempenho dos sujeitos, sejam biomecânicos e ergonômicos e/ou anatômicos, fisiológicos e biodinâmicos. Assim, busca-se suporte tecnológico para auxiliar e aprimorar técnicas aos corpos ou aos aparelhos.

Nas Ciências Sociais e Humanas, observa-se que há uma preocupação com o incentivo à prática do ciclismo. Dessa maneira, com diversas finalidades e temáticas distintas; a bicicleta está envolvida em discursos sobre os benefícios à saúde e ao meio ambiente, a prática esportiva, o lazer, a diversão, ou ainda, associada ao risco de acidentes e a falta de uso de equipamentos de segurança. Tais estudos aproveitam para denunciar as precárias condições do trânsito para o ciclista e reivindicar investimentos de infraestrutura nas cidades, com o objetivo de proporcionar melhores condições de mobilidade urbana. Deste modo, atentam para a necessidade de desenvolver campanhas de conscientização popular, com a finalidade de promover o uso da bicicleta nas atividades diárias da população.

No entanto, foram encontradas nas pesquisas das Ciências Sociais e Humanas, discursos de caráter predominantemente positivistas e deterministas, que constroem uma relação simples e linear entre o esforço físico resultante do ato de pedalar e a aquisição de aptidão física, a qual, por si só, promoveria a saúde dos ciclistas. O problema identificado neste tipo de interpretação está relacionado ao modo como concebem a saúde, isto é, o fazem a partir de uma perspectiva que provém dos reducionismos biológicos. A falta de discussões com olhares mais abrangentes sobre esses temas, e a falta de consideração dos condicionantes

sociais, econômicos e culturais dos sujeitos que fazem uso da bicicleta, geram compreensões e discursos reducionistas acerca desta prática.

Diante do exposto, é importante que os estudos oriundos das Ciências Sociais e Humanas superem suas influências positivistas e invistam em interpretações que considerem as simbologias e significações produzidas na sociedade, as relações de poder que permeiam os grupos sociais, as diferenças econômicas que constituem as classes, entre outros aspectos que possam ajudar a promover conhecimento sobre a ação ciclística. Em especial, é importante destacar a riqueza de elementos que podem ser proporcionados pelos estudos etnográficos realizados no cotidiano dos sujeitos que utilizam a bicicleta como meio de locomoção ao trabalho.

## **2 ASPECTOS METODOLÓGICOS**

Neste capítulo apresento os aspectos metodológicos referentes à pesquisa subdividindo-o em duas partes. Na primeira parte, apresento o referencial teórico-metodológico que sustenta o trabalho de campo, o que chamo de “inspiração etnográfica”, por se constituir num modo de pesquisa baseado na etnografia. Na segunda parte apresento os contornos das três etapas que constituíram a pesquisa de campo, a saber: a) os “sobrevoo” etnográficos, que se constituíram como observações gerais em que o fenômeno estudado se manifesta, ou seja, a observação de trabalhadores que se deslocam de bicicleta pelas vias de Irati; b) as “trajetórias etnográficas” que consistiram nos momentos em que efetivamente acompanhei os sujeitos investigados em suas idas e voltas de suas casas ao local de trabalho. c) a realização de entrevista com os pesquisados com a finalidade de aprimorar as informações a respeito das questões estudadas. As três etapas serão descritas nos capítulos seguintes.

### **2.1 A “inspiração” etnográfica**

A pesquisa de campo sobre os aspectos referentes ao uso da bicicleta como meio de locomoção no cotidiano de trabalhadores foi realizada com base na etnografia. A pesquisa etnográfica possibilita uma “descrição densa” da cultura, ou seja, a interpretação de uma hierarquia estratificada de estruturas significantes (GEERTZ, 1989). Geertz considera a cultura como as teias de significados tecidas pelos seres humanos, nas quais eles mesmos encontram-se amarrados. Além disso, advoga que a cultura é “essencialmente semiótica”, portanto, a compreensão e análise cultural não torna-se possível com uma ciência experimental em busca de leis, mas com uma ciência interpretativa que procura significados. O estudo da cultura torna possível entender uma dinâmica social, seja por meio dos hábitos, da religião, dos comportamentos corporais. Trata-se de compreender os motivos que levam os grupos sociais a agirem da maneira como agem.

Para melhor compreender o trabalho etnográfico pode-se dizer que não é um trabalho apenas “tecnicamente difícil, uma vez que colocamos vidas alheias em “nossos” textos, mas, sobretudo, por esse trabalho ser moral, política e epistemologicamente delicado” (OLIVEIRA, 2006, p. 26). Portanto, a observação do



contexto permite que se façam relatos interpretativos sobre o fenômeno estudado. Desta forma, faz-se necessário descrever com a riqueza dos detalhes, os comportamentos dos indivíduos, bem como suas ações, a maneira de falar, e até mesmo o que nem sequer é dito; através da sensibilidade, o pesquisador deve conseguir expor seus gestos e sentimentos, e transcrever para que o leitor possa enxergar através de seus olhos.

Oliveira (2006) apresenta três “faculdades” essenciais para a apreensão dos fenômenos sociais: o olhar, o ouvir e o escrever. Estas apreensões são merecedoras de nossa reflexão durante o exercício da pesquisa e da produção de conhecimento. Nas palavras do próprio autor:

Se o olhar e o ouvir constituem a nossa percepção da realidade focada na pesquisa empírica, o escrever passa a ser parte quase indissociável do nosso pensamento, uma vez que o ato de escrever é simultâneo ao ato de pensar (...) é no processo de redação de um texto que nosso pensamento caminha, encontrando soluções que dificilmente aparecerão antes da textualização dos dados provenientes da observação sistemática (OLIVEIRA, 2006, p. 31 e 32).

Produzir um texto e conseguir fazer com que o leitor enxergue àquilo que se pretende, constitui-se em um árduo exercício. Oliveira (2006) evidencia que somente a produção do conhecimento passa por estas 3 etapas, a partir do olhar, do ouvir e do escrever, o pesquisador consegue sistematizar suas ideias e interpretar o fenômeno que se propõe. Por isso, o contato inicial com o campo torna-se fundamental, primeiramente para ver e ouvir, e posteriormente para escrever, interpretar e produzir compressões.

Na perspectiva da pesquisa qualitativa, lugar da etnografia, não há preocupação com a quantidade de sujeitos participantes da pesquisa, visto que busca descrever, discutir, compreender o cotidiano específico daqueles que integram o estudo, e não formular uma lei geral (PINO, 2005).

Percebi que a opção pela pesquisa inspirada na etnografia, consentiu-me maior flexibilidade no campo, além de proporcionar conversas e interação com os participantes de maneira mais confortável, permitindo um clima de descontração. Possibilitou, ainda, retorno ao campo sempre que houvesse necessidade, mesmo que fosse para realizar os trajetos em horários, clima e temperatura distintos, não necessariamente na companhia dos membros do estudo.

De acordo com Minayo (2004), o ser humano é o mais evasivo de todos os materiais nos quais a sociedade e suas estruturas encontram-se incorporadas. Portanto, para compreensão de uma dinâmica social, as práticas corporais produzidas pelos seres humanos precisam ser observadas em sua realidade, durante o cotidiano vivido, no momento em que acontecem.

Através da observação participante, os atos do olhar e de ouvir do pesquisador, buscam interpretar ou compreender a sociedade e a cultura do outro “de dentro”, em sua interioridade, estando imerso no contexto. Ao tentar penetrar em formas de vida que lhes são estranhas, a vivência que delas passa a ter cumpre uma função estratégica no ato da elaboração do texto, com riqueza de detalhes (OLIVEIRA, 2006. p. 32).

A observação participante foi imprescindível neste estudo, pois creio que ver, interagir e participar da vida cotidiana pode ser mais rico que apenas ouvir os depoimentos dos trabalhadores. A forma pela qual os indivíduos resolvem os problemas do seu cotidiano dificilmente pode ser visualizada por entrevistas ou pela simples entrega de questionários. Desta forma, as entrevistas realizadas tiveram o objetivo de enriquecer o trabalho etnográfico, na busca de incrementar as descrições advindas dos momentos em que vivenciei a realidade junto dos atores sociais. Durante o trabalho das observações e posteriormente nos trajetos realizados, os registros foram escritos em um diário de campo, o qual me permite recordar as experiências sempre que necessário.

“O estudo do cotidiano depende menos de uma ciência do que de uma arte; ele demanda do pesquisador certa qualidade de atenção a um universo flutuante de significações” (LE BRETON, 2011, p. 143). Este estudo oportunizou-me a não somente olhar, mas colocar-me na perspectiva dos sujeitos investigados para tentar compreender as suas condutas, ou seja, as razões pelas quais fazem aquilo que fazem. O presente trabalho se propõe a realizar uma “inspiração” etnográfica, termo para indicar o caminho metodológico utilizado, justificado pelo tempo restrito para a realização do mestrado.

## **2.2 O contexto e as etapas da pesquisa**

O foco desta pesquisa está na compreensão dos aspectos corporais, socioeconômicos e culturais, que o uso da bicicleta como meio de locomoção entre

trabalhadores do município de Irati - PR pode desvelar. Para tanto, torna-se necessário sentir para então descrever, como as condições ambientais (relevo, sol, calor, frio, chuva, geada, trânsito, iluminação etc.) afetam o deslocamento de bicicleta, e ainda, relatar como os sujeitos resolvem suas dificuldades diante de tais circunstâncias, além de compreender as justificativas do uso da bicicleta entre os trabalhadores. Ademais, busca-se fazer associações entre o uso deste artefato às classes sociais, bem como, à vinculação profissional dos usuários. Desta maneira, busca-se compreender os significados das ações humanas.

A pesquisa de campo inspirada no trabalho etnográfico constituiu-se em 3 etapas:

Na primeira etapa foram realizados os “sobrevos etnográficos”, que consistiram em observações realizadas entre os meses de março e abril de 2014, durante horários considerados de intensa movimentação de trabalhadores pelas ruas, sendo das 6h às 7h30min, 12h às 13h, e, entre 17h e 18h30min. Além do aspecto “horário”, outras dimensões estavam sendo observadas, como o tipo de bicicleta que os indivíduos usavam para locomover-se, bem como suas vestimentas e seus comportamentos em meio ao trânsito.

As ruas escolhidas foram a Avenida Doutor Vicente Machado, Rua Trajano Grácia, Rua Dezenove de Dezembro, localizadas no centro da cidade, Avenida Alameda Virgílio Moreira, Bairro Nhapindazal, PR 153. O fenômeno abordado neste estudo está presente nos diversos bairros da cidade, não esgotando assim, as possibilidades de notá-los em outras áreas do município. As opções pelos locais acima citados ocorreram devido ao fato de serem ruas localizadas entre espaços centrais e periféricos da cidade de Irati, ou seja, são vias de ligação entre o centro e os bairros.

Torna-se importante ressaltar que o deslocamento durante as observações foram realizados de carro, porque me permitiu locomoção mais rápida e deslocamento por maior número de ruas e locais, com horários aproximados. Entretanto, para obter os registros fotográficos e do diário de campo, deixava o automóvel e caminhava entre as calçadas, acostamentos e ruas pelas quais os trabalhadores se locomoviam de bicicleta.

A segunda etapa ocorreu entre os meses de maio a setembro de 2014. Esta se constituiu através da aproximação de quatro trabalhadores que utilizam a bicicleta como meio de locomoção, realizei os “trajetos etnográficos”, acompanhando-os

durante seus trajetos de ida e/ou retorno dos locais de trabalho. Nesta fase, assim como os pesquisados, também utilizei a bicicleta como meio de locomoção. A aproximação dos 4 sujeitos será explicada a seguir, sendo que os nomes apresentados são fictícios, substituem os nomes reais para preservar as identidades dos participantes da pesquisa. Além disso, em vários trechos da descrição, algumas frases foram mantidas conforme as expressões utilizadas pelos sujeitos, da mesma maneira que foram anotadas no diário de campo. Portanto, não se tornam erros gramaticais ou de digitação, mas códigos regionais que marcam os sujeitos abordados, seus modos de vida, suas condições sociais, culturais e econômicas. São códigos que ajudam a tradução e compreensão de que são os trabalhadores que utilizam a bicicleta como meio de locomoção na cidade de Irati.

Durante o período de observação, encontrei por algumas vezes, por volta das 18 h, um frentista de um posto de combustível deslocando-se do local de trabalho com sua bicicleta. Há alguns anos sou cliente desse local de comércio, e por isso, já havia tido contato com o frentista mencionado. Com a intenção de acompanhá-lo e conversar com ele durante seus percursos de saída e retorno dos locais de trabalho, dando continuidade a pesquisa etnográfica, desloquei-me até as proximidades do posto de combustível por volta das 18 h, no mês de maio de 2014. Quando saiu do trabalho, abordei o frentista, que chamarei de Silvio, e expliquei um pouco da minha pesquisa e do que pretendia e convidei-o a participar. Silvio aceitou o convite, e, através dele, obtive contato com outras duas participantes da pesquisa, Neide e Aline. Neide faz parte da família de Silvio, são primos, e Aline é colega de trabalho de Neide. Elas retornam juntas da fábrica onde estão empregadas, ambas utilizam a bicicleta como meio de locomoção durante o percurso, que se inicia às 00h30min, horário em que finalizam o expediente.

Ainda, por meio da indicação de um amigo, entrei em contato com o quarto participante da pesquisa. Meu amigo comentou que conhecia um servente de pedreiro, chamado aqui de Seu Neto, que percorria longas distâncias utilizando sua bicicleta para se locomover nos trajetos onde reside até as construções onde trabalhava, e me informou o seu local de trabalho naquele momento. Fui até lá com minha bicicleta, pronta para acompanhá-lo e, após explicar sobre a pesquisa e pedir sua autorização, partimos em mais um trajeto.

A tabela I apresenta, em síntese, a organização dos acompanhamentos realizados durante esta fase da pesquisa, o nome, profissão e horários de deslocamento dos participantes.

Participantes	Profissão	Nº de participações	Horários
Silvio	Frentista	5	6h, 13h, 14h e 18h
Neide e Aline	Operárias (setor de produção de fábrica)	2	00h30min
Seu Neto	Servente de Pedreiro	4	6h45min e 17h30min

Tabela I: Apresentação dos trabalhadores e trajetos etnográficos (de maio a setembro de 2014).

Pesquisas nas quais os informantes indicam outros informantes devido à afinidade do tema, consistem em um método específico, denominado de snowball (bola de neve). De acordo com Minayo (2004), é uma metodologia utilizada em pesquisas sociais, aplicada em ambientes comunitários. É uma forma de investigação sociocultural que exige a utilização de um conjunto de procedimentos e normas que possibilitam a organização e a produção do conhecimento.

No entanto, foi o próprio campo que apontou esse caminho para o presente estudo. A partir da aproximação e contato com o primeiro participante, os próximos foram sendo indicados, como uma espécie de rede de relações, a partir da prática comum diária dos sujeitos, ou seja, o uso da bicicleta como meio de locomoção entre trabalhadores.

Por fim, na terceira etapa, entre os meses de maio e junho de 2015, foram realizadas entrevistas com estes quatro participantes, a fim de complementar o trabalho de campo. Para tanto, desloquei-me até as residências de cada um dos trabalhadores envolvidos durante a fase dos trajetos etnográficos, onde justifiquei o meu retorno e solicitei a realização da entrevista. Com o consentimento dos pesquisados, marcamos data e horário, pois dessa forma eu não prejudicaria suas rotinas.

As entrevistas se constituíram a partir de 47 perguntas abertas, divididas em três eixos relacionados aos objetivos da presente pesquisa, sendo: 11 questões sobre *Classe Social e Vínculo Empregatício*, 26 perguntas sobre as *Condições Ambientais e Justificativas relacionadas ao uso da bicicleta*, e, 10 questionamentos relacionados ao *Deslocar-se ao trabalho de bicicleta em Irati*. As informações

provenientes das entrevistas foram filtradas, buscando assim, selecionar as questões relevantes para a discussão da temática abordada.

### 3 SOBREVOOS ETNOGRÁFICOS: OS PRIMEIROS OLHARES SOBRE O CAMPO DE ESTUDO

As descrições a seguir fazem parte das experiências vivenciadas durante o período de observações, transitando em meio ao fluxo de pedestres e ciclistas, procurando aproximação com tal contexto.

Numa das ruas que perpassam o centro da cidade para os bairros periféricos, estavam duas mulheres ciclistas, cada uma carregava uma criança na garupa de sua bicicleta, não estavam juntas, uma delas pedalava pouco à frente da outra, e, provavelmente não se conheciam.

A primeira mulher pedalava uma bicicleta aparentemente nova, em boas condições de uso, com marchas e acessórios que, provavelmente custaram algumas centenas de reais. Aparentemente, estava levando a criança para passear, pois andavam vagarosamente, sorrindo e conversando, apontando para comércios por onde passavam, e para os pássaros que repousavam sob os fios de eletricidade, sorrindo com o impulso proporcionado ao passar pela lombada da rua asfaltada. Quando ficou difícil e pesado o pedalar, a mulher desmontou de sua bicicleta de marchas, acariciou a criança e beijou-a, e seguiu empurrando a bicicleta junto com a menina, que agora passara da garupa para sentar no selim, com os pezinhos apoiados na parte superior do quadro. Assim, seguiram conversando e brincando com o passeio. Suas vestimentas eram bem coloridas, aparentemente confortáveis e leves, possuíam logotipos esportivos, usavam tênis, óculos de sol, boné e capacete. Ainda, acoplados à bicicleta, carregavam uma garrafa de água em um suporte.

Entretanto, a segunda mulher vestia camiseta e calça jeans, ambos estavam sujos, empoeirados e em algumas partes, visivelmente rasgados. Ela usava um boné e chinelos, levava uma mochila nas costas, e na garupa de sua bicicleta de modelo antigo, de frenagem nos pedais, com a pintura descascada, ela carregava alguns objetos enrolados num plástico, amarrados por uma cordinha. Não dava para ver o que era, mas é perceptível que levava com zelo, pois caso chovesse, não queria molhá-lo. A criança que carregava, posicionava seu corpo sentado no quadro da bicicleta, com as mãos agarradas no meio do guidão. A pequena usava uniforme escolar, e também tinha uma mochila nas costas. Ambas estavam caladas, com aparência de cansaço. A mulher se expressava através de sua face; fechava os olhos procurando se proteger das réstias do sol, também passava a manga da

camiseta no rosto para secar o suor. Ela pedalava com rapidez, estava apressada e ofegante. Ao passar pela lombada do asfalto, a criança agarrou com mais força no guidão e ficou com o pequeno corpo mais rígido, como se sentisse medo de cair ou desequilibrar-se. Quando a subida começou a ficar mais intensa, esta mulher, assim como a primeira, também desmontou da bicicleta para continuar empurrando. Entretanto, seguido de um leve toque nas costas da menina, a criança também desceu; foi um sinal compreendido, e seguiram caminhando entre a bicicleta, em passos tão largos, que a criança mal vencia alcançar.

Este breve relato expressa duas situações cotidianas, ambas demonstram diferentes significados em relação ao uso da bicicleta. Na descrição referente à primeira cena, o emprego da bicicleta aparentemente está atrelado ao lazer, ao pedalar como realização de uma atividade divertida, de passeio. Portanto, para aquela mulher e para a criança que a acompanhava, o artefato pode ser entendido como uma finalidade, ou seja, o fim ou o objetivo era o pedalar. Todavia, na segunda cena, a bicicleta parece ser um meio de locomoção diário para aquelas pessoas, e, talvez, o único meio de transporte. Veja que neste caso, a bicicleta não é um fim, ele é um meio para se alcançar algo.

As questões econômicas estão associadas às razões para o uso da bicicleta no país. Os ciclistas que fazem uso da bicicleta prioritariamente como meio de locomoção vivem em regiões periféricas e realizam seus trajetos para destinos distantes de sua moradia (MINISTÉRIOS DAS CIDADES, 2007). De acordo com Bacchiei, Gigante e Assunção (2005), a bicicleta é utilizada pelas classes sociais menos favorecidas, sendo em grande parte por operários para locomoção ao trabalho, o que provavelmente acontecia na segunda cena descrita.

Em meados do mês de março de 2014, momento em que iniciei as observações, minha impressão era de que os ciclistas estavam incomodados com minha presença. Pois bem, eu caminhava perto deles, muitas vezes fotografava e escrevia algo em um caderno. Parece óbvio que se importariam, algumas pessoas perguntaram o que eu estava fazendo, por que estava tirando fotografias, ou ainda, questionamentos como *“o que ganhariam com isso?”* *“isso é pra politicagem?”*

Questões como essas podem nos fazer refletir como os políticos são vistos em nossa cidade, e até mesmo, a nível nacional. As indagações acima citadas demonstram que a aproximação, e/ou o fato de alguém estar observando e manifestando interesse sobre a vida do trabalhador, logo percebe-se a relação



construída com aspectos de interesse, de vantagens, de algo em troca de benefícios. E quando pensamos nesses aspectos, podemos refletir também sobre o papel ou a representação do político na vida do trabalhador assalariado, pertencente à classe menos favorecida, como receber algum tipo de prêmio em troca de algo que os trabalhadores possam oferecer, como a compra de votos, por exemplo.

Minhas tentativas de explicação eram tão rápidas quanto meus inquisidores, mal eu falava, eles subiam em suas bicicletas e rapidamente seguiam. Estavam curiosos, mas nem tanto para desenvolver uma conversa. Pode-se aqui fazer uma reflexão sobre esses momentos tão rápidos, como a relação com o tempo. Pois, são tantos os horários a cumprir, tantas tarefas a fazer, tantos compromissos em função do horário, do tempo, do trabalho. Houveram aqueles ciclistas que se sentiram perturbados com minha presença, mas muitos deles nem percebiam que eu os observava, ou ainda, fingiam que não me enxergavam. A sensação que tive o tempo todo era de que eu ocupava um espaço que não era meu, onde não era bem aceita. A falta de interesse mesmo sobre fotos que estão fazendo de você, e mesmo assim, você fingir não ver. Isso pode ser reflexo da pressa exigida em função dos horários de trabalhos, dos compromissos que trabalhador precisa cumprir.

Num final de tarde chuvoso, percebi grande movimento de trabalhadores nos bares<sup>2</sup>. Bicicletas estavam encostadas nas paredes do lado de fora do bar, ou ainda, nos suportes fixados no chão. Em função das chuvas, os selins estavam revestidos por sacolinhas plásticas de logotipo de mercado, e ainda, algumas tinham um guarda-chuvas amarrado por um elástico/borracha preta, ocupando o espaço horizontal do quadro. Os modelos das bicicletas eram parecidos, em grande parte sendo de barra circular, com a frenagem nos pedais e não possuíam marchas, eram grandes e aparentemente pesadas. Embaixo dos selins existiam molas para amortecer os impactos, e podia-se ver que não estavam com cadeados nem travas de segurança. Alguns proprietários das bicicletas tomavam uma bebida dentro do bar, jogavam sinuca ou baralho, outros apenas conversavam no balcão. O clima era descontraído, alegre, ao som das conversas em meio às modas sertanejas ou ouvindo o noticiário da rádio local.

---

<sup>2</sup> Bar: O boteco é um bar popular, seu nome vem de bodega (venda). São nichos, redutos de trabalhadores. Até a revolução dos costumes em meados do século XX, as "mulheres de família" não frequentavam bares, botecos ou tavernas. Ainda hoje, as mulheres que frequentam um boteco, não são "vistas com bons olhos".



Figura 1: Bicicleta em frente a um bar. Foto: Carla Vanessa Pacheco.

Eu estava do lado de fora, e logo um dos homens se aproximou. Pedi para fotografar as bicicletas, ele concordou. Contou-me que era carregador de pedras, areia e tijolos em uma casa de materiais de construção, e que sempre passava por esse bar antes de ir embora, pois merecia tomar um “gorozinho<sup>3</sup>” para descansar depois de um dia “puxado<sup>4</sup>” de serviço.

Os trabalhadores, homens pertencentes às classes mais baixas, que fazem uso físico de seu corpo no mercado trabalhista, podem ser frequentemente observados realizando esta ação acima descrita. O ato de ingerir bebida alcoólica depois de um dia exaustivo de trabalho, parece compensar e regenerar as forças do trabalhador, além de caracterizar uma atividade de lazer. Além disso, pode ainda, amenizar as dores e o desgaste do corpo cansado. Cansado e calado, pois parece vergonhoso que eles reclamem de dor. O trabalhador precisa se mostrar forte, resistente para reafirmar seu caráter.

Neste contexto, outro trabalhador se aproximou e comentou que logo iria “aposentar” sua bicicleta, pois estava planejando fazer empréstimo para comprar uma moto. Seu colega rapidamente faz uma brincadeira: “Moto? *Vamo* ter que te *tirá* do *xilindró*<sup>5</sup>, você sabe que nunca *vamo tirá* a carteira...você nem consegue *desenhar* teu nome”. Todos eles riram, uns argumentando que sabiam ler e

<sup>3</sup> Gorózinho ou goró: bebida alcoólica, especialmente cachaça.

<sup>4</sup> “Puxado”: expressão usada para referenciar um trabalho extenuante.

<sup>5</sup> Xilindró: prisão, cadeia, cela.

escrever, mas que tinham pouco estudo, outros dizendo que não sabiam mesmo, e que isso não era para eles. O homem que falara do desejo de adquirir uma moto, dizia que ele não precisava de carteira para mostrar que sabia dirigir, e que se algum dia “os *home*”, referindo-se aos policiais, o pegassem, não teria problemas, pois ele “não tinha nada a perder”.

Podemos observar quão forte é o desejo da aquisição pelo veículo automotor, como a motocicleta, por exemplo, citada pelos sujeitos. Ainda, que a utilização da bicicleta como meio de locomoção, não se dá a partir da escolha, mas a partir da necessidade de um meio de transporte. Desta forma, o trabalhador, não optou por este ou aquele meio de locomoção, mas pelo qual ele poderia pagar, com o menor custo possível. A moto ou o carro tornaram-se sonhos de consumo para muitos trabalhadores, sendo que ao conseguir tal aquisição, o sujeito carrega a representação de uma pessoa bem sucedida, e quando não se pôde adquirir, a representação é de fracasso, derrota. Podemos fazer uma metáfora através do texto de Maria Aparecida de Moraes Silva, sobre os “Errantes do fim do Século”, no qual a autora diz:

Em se tratando de jovens mineiros provenientes de uma região paupérrima, negros ou mulatos, no final da safra, regressar com algum dinheiro, roupas novas, e até motos (conseguidas pelos “bons cortadores”), representa uma ascensão social, uma conquista enorme. (SILVA, 1999, p. 211).

Silva (1999) faz colocações a respeito das conquistas relacionadas à ascensão social provindas dos bens materiais. Os sonhos de consumo que ao serem alcançados, colocam o sujeito num elevado nível da hierarquia social. Estes trabalhadores dos quais o presente estudo aborda, parecem estar calejados, marcados por uma vida sendo acostumados a serem invisíveis ou estorvos, não somente em meio ao trânsito. Durante a pequena conversa descrita acima, percebi um sentimento de frustração por terem passado anos trabalhando, muitos desde crianças, e quando adultos, não conseguiram comprar um carro ou uma moto, como se essa aquisição fosse uma espécie de vitória. Assim como para os cortadores de cana estudados por Silva (1999), bem como para os trabalhadores que se locomovem de bicicleta, aqui abordados, os sonhos de consumo demonstram o sucesso na vida.

Sendo a cultura baseada na economia de mercado (BOLTANSKI, 2004), os veículos automotores são reconhecidos, legitimados e desejados pela população.

Isso acontece não apenas por sua funcionalidade, mas também pelo significado associado aos veículos automotores. Devido às diferentes condições econômicas, grande parcela da população não poderá adquirir ou manter um automóvel, e entre aqueles que o possuem, existe ainda uma diferenciação relacionada ao valor e às características de cada veículo. Sendo assim, os veículos automotores estão carregados de distinções que reforçam as desigualdades sociais. Ou seja, o automóvel se tornou objeto de desejo, pois representa o sucesso na vida do trabalhador, independente de sua classe social. Deste modo, faz-se perpetuar a imagem dos trabalhadores que utilizam a bicicleta como meio de transporte às questões simbólicas que remetem ao fracasso, à ignorância, à falta de legitimidade. Por vezes, estes indivíduos mostram-se derrotadas ou incapazes e, ao mesmo tempo falam do orgulho de ser trabalhador, de trabalhar com a força física, o que parece representar o caráter e a honra.

Outra cena que chamou atenção foram os ciclistas que passavam olhando atentamente os carros dos pátios de vendas. Há muitos estabelecimentos ofertando carros novos e usados, com propagandas tentadoras de empréstimos facilitados e parcelas sem fim. Esse comércio cresceu muito no Brasil, assim como em Irati. Segundo registros do DETRAN/PR (Departamento de Trânsito do Paraná) a frota de veículos automotores cadastrados em Irati até o mês de dezembro de 2014, era de 32.353 – praticamente um veículo para cada duas pessoas, considerando a população do Município. O Departamento de Tributação juntamente ao Setor de Alvarás de Licença da Prefeitura disponibilizou o registro de que existem atualmente 39 empresas de vendas de veículos na cidade, atuando de forma regular.

Torna-se importante destacar que entre os anos de 2003 a 2010, observou-se aumento na produção da indústria automobilística no Brasil, e maior crescimento real do salário mínimo. Somados a isso, aconteceu o controle da inflação e redução do desemprego. Dessa forma, paralelamente a tais acontecimentos, houve a facilidade de compra principalmente no setor automobilístico, e acesso a liberação de crédito para a população. Acredita-se que estes dados são de grande relevância para a pesquisa, uma vez que se pode constatar a crescente cultura de consumo de automóveis nesta região.

Enfim, grande parte dos ciclistas que trafegam em frente as vendas, demonstram estar atentos e desejosos ao admirar os automóveis ali expostos, sendo separados por muros e grades; alguns, inclusive, desmontam de suas

bicicletas para apreciá-los. Porém, conforme relatado, os vendedores, que comumente anseiam por fazer negócios, nem sempre se aproximam dessas pessoas, mesmo que eles entrem no pátio. É como se uma pessoa, aparentemente simples no modo de vestir, envergonhado no modo de ser, e ainda, que empurra sua bicicleta, não pudesse ao menos interessar-se pela mercadoria que ali oferecem.

A imagem a seguir (Figura 2) retrata o descaso com que muitos motoristas tratam ciclistas e também pedestres, ou seja, aqueles que são visualmente menores. Entre os motivos para justificar tal atitude podem estar a vontade de ser o primeiro da fila, a pressa em função de horários, os potentes motores que parecem cegar os condutores dos automóveis. Mas há também uma cultura de trânsito em que prevalece a lei do mais forte, do maior, do mais rápido, e na qual certamente o ciclista só tem a perder.



Figura 2: Desrespeito dos motoristas em relação ao ciclista.  
Foto: Carla Vanessa Pacheco.

Na Figura 3 pode-se observar um ciclista que não só faz uso da bicicleta enquanto meio de locomoção ao trabalho, mas ainda, que faz dela uma ferramenta de trabalho. Essa imagem de um catador de papel transportando sua carga de maneira adaptada em uma bicicleta evidencia ainda mais a influência do fator econômico como um dos determinantes para o uso da bicicleta relacionado ao trabalho.



Figura 3: Catador de material reciclável. Foto: Carla Vanessa Pacheco.

A Figura 4 mostra um homem de bicicleta que segura na parte posterior de um caminhão para deslocar-se, com objetivo de evitar pedalar por um pequeno trecho do asfalto em aclave. Popularmente este ato é conhecido como “pegar rabeira”, quando as pessoas que utilizam bicicletas, skate, patins e até motocicletas, procuram locomover-se sendo “puxados” por meios de transportes motorizados, como uma espécie de carona. Essa ação é considerada perigosa, pois coloca em risco a vida daquele que está exposto à maior vulnerabilidade, entretanto, é amplamente praticada, principalmente em trechos de subida.



Figura 4: Trabalhador segurando na parte posterior do caminhão. Bairro Riozinho. Foto: Carla Vanessa Pacheco.

Conforme apresentado anteriormente, em relação aos aspectos territoriais, Irati possui superfície bastante acidentada, sendo que dois terços são montanhosos. Essa imagem ilustra o quão dificultoso se torna o pedalar nessas condições.

Após um dia de trabalho corporal intenso, somado ao desgaste da força física e mental, o trabalhador procura estratégias para amenizar suas dores. Desta forma, ele prioriza ações que o permitam sentir menos cansaço, aliviando seu corpo de desgastes maiores. Provavelmente ele sabe dos riscos e do perigo ao qual está exposto, no entanto, o esgotamento corporal é tamanho, que vale tomar atitudes como esta, registrada pela imagem apresentada.

Através dessas 4 imagens apresentadas, podemos perceber algumas adversidades às quais os trabalhadores estão expostos, não somente devido as questões topográficas da região, mas também por questões de desrespeito no trânsito, somadas as dimensões sociais, econômicas e culturais presentes nos comportamentos dos sujeitos envolvidos.

Apesar do interesse do meio acadêmico no que diz respeito às condições de existência dos trabalhadores das mais diversas especificidades, estes trabalhadores ciclistas têm sido deixados de lado, talvez porque se tornaram “invisíveis socialmente” ou ainda porque naturalizamos a ideia de que aquele que pode financeiramente utilizar carro, usa, quem não possui poder aquisitivo, locomove-se a pé ou de bicicleta. No entanto, cada um desses trabalhadores tem uma história, uma vida, compõe o cenário do sistema produtivo de sua região, são agentes de uma realidade e de uma cultura.

Entendo, portanto, que o presente estudo representa uma contribuição, ainda que embrionária, para a sensibilização ao trivial, ao invisível, compreendendo que a coletividade se faz na interação dos triviais.

## 4 TRAJETÓRIAS ETNOGRÁFICAS

A seguir serão descritos os trajetos etnográficos, realizados de maio a setembro de 2014, através do acompanhamento de quatro trabalhadores. Nesta fase, assim como os sujeitos pesquisados, as trajetórias ocorreram através do uso da bicicleta. Torna-se relevante informar que a bicicleta utilizada pela pesquisadora era distinta das utilizadas pelos pesquisados, a considerar, por exemplo, aspectos como valor e modelo. Minha bicicleta estava nova, feita de material leve, 24 marchas, custando aproximadamente quatro vezes mais do que as bicicletas dos participantes do estudo. Este detalhe diferencia a pesquisadora dos sujeitos pesquisados, pois, embora eu também estivesse utilizando uma bicicleta, suas características eram muito distintas daquelas utilizadas pelos trabalhadores, de modo que tais aspectos certamente distinguem simbolicamente os ciclistas.

### 4.1 Trajetórias etnográficas com Silvio

Conforme relatado anteriormente, o contato com Silvio ocorreu da seguinte maneira: observei durante o mês de março de 2014, que por volta das 18 horas, havia um frentista de um posto de combustível, do qual sou cliente há anos, que saía do referido local de trabalho. Uniformizado, ele pedalava sua bicicleta vermelha, de freio nos pedais, aparentemente desgastada com a tintura envelhecida, e presa à garupa havia uma caixa de papelão amarrada com cordas, cuidadosamente recobertas por um plástico escuro.

Partindo dessa lembrança, inicio as idas a campo. Utilizando-me também de uma bicicleta, desloquei-me até as proximidades do posto de combustível por volta das 18 horas em um dia de maio de 2014, e logo avistei àquele homem já distante há alguns metros do posto. Apressei-me para alcançá-lo e ao reconhecer-me, indagou: *“pra onde vai de bicicleta hoje? A gente até estranha, porque nunca vê.”* Respondi que iria levá-lo até sua casa, ele sorriu e continuamos a conversar. Com intuito de me explicar, mencionei a pesquisa, e perguntei se poderia acompanhá-lo por outras vezes. Dizendo que não haveria problemas, Silvio prontamente indicou-me Neide, parente sua que também poderia participar, aconselhando-me ir até a fábrica onde ela trabalha, sabendo que seu expediente encerrava-se às 00h30min. Agradei, dizendo que iria procurá-la e falei o quão importante isso seria, pois, além



de facilitar o contato com outras pessoas que convivem com a mesma situação, o horário em que a moça se locomove de bicicleta me chamou atenção.

Silvio reside junto de sua família, são seis pessoas que se mantêm com uma renda aproximada de 3 salários mínimos. Ele trabalha como frentista há 38 anos. A família não possui automóvel e sempre usaram a bicicleta como meio de transporte ao trabalho, e também para locomoção nas atividades cotidianas, como mercado, farmácia e passeio. Sua residência fica em uma vila há aproximadamente 2,5 quilômetros de seu local de trabalho no centro da cidade. Entretanto, perfaz este caminho quatro vezes ao dia, percorrendo aproximadamente dez quilômetros diários, durante seis dias semanais. Isto porque seu expediente é das seis e meia às treze horas, então retorna pra casa com uma hora de almoço, volta ao trabalho novamente às quatorze horas, para por fim, regressar às dezoito. Silvio leva aproximadamente 15 minutos em cada trajetória.

Em companhia de Silvio, perfizemos os caminhos com a utilização da bicicleta por cinco vezes, sendo uma vez às 6h (início do expediente), outra às 13h (saída para o almoço), uma às 14h (retorno ao trabalho), e por duas vezes às 18h (fim do expediente), além de percorrer sozinha esta mesma rota, por mais uma vez.

A superfície do terreno pelo qual nos deslocamos era asfaltada, em determinados trechos a via possuía acostamento, porém bastante mal conservados, com uma imensidão de pedrinhas soltas que fazem imergir os pneus da bicicleta sob o solo, causando desequilíbrio. Em contrapartida, há um pequeno trecho de ciclovia, bastante utilizado por ciclistas e pedestres. Antes de chegar à sua moradia, Silvio necessita sobrepujar uma ladeira bastante intensa de chão batido, com muitos buracos e valas. Nos trechos sem acostamentos, faz-se necessário pedalar pela via principal, junto aos demais veículos. A sensação é de desconforto e insegurança, sendo possível sentir o corpo oscilar devido ao vácuo provocado pelos automotores.

Apesar das poucas frases trocadas durante a realização do primeiro trajeto – Silvio estava tímido, se detendo em responder minhas perguntas sobre se estava cansado, onde mora, quais eram seus horários do serviço etc.– percebi que ao mesmo tempo, ele sentiu-se “feliz” em saber do estudo. Era como se ele demonstrasse certa gratidão em tê-lo dito que o que faz é importante, por alguém tê-lo visto, transitando entre veículos automotores, e mesmo assim, ele foi enxergado, reconhecido.

Durante este percurso, reencontrei alguns ciclistas avistados no período das observações mencionadas anteriormente, e que me fizeram sentir invasora de seu espaço naquele momento. Entretanto, na companhia de Silvio, muitas dessas pessoas passaram por nós, e nos cumprimentaram. Senti-me feliz por isso, por pequenos gestos; senti que eu já não era mais “de fora” ou uma “intrusa”. Utilizando também uma bicicleta e acompanhando Silvio, parece que passei a fazer parte daquele grupo. Mesmo dias depois, quando algumas vezes realizei o percurso sozinha, em que Silvio não estava comigo, assim mesmo recebi “boa tarde”, “bom dia”, “*bão*”, “oi” ou ainda o gesto de abaixar e erguer a cabeça, como forma de cumprimento.

A gestualidade refere-se às ações do corpo quando os atores sociais se encontram: ritual de saudação ou despedida (sinal de mão, aceno de cabeça, aperto de mão, abraços, beijos no rosto, na boca, mímicas, etc.), maneiras de consentir ou de negar, movimento da face ou do corpo que acompanham a emissão da palavra, direcionamento do olhar, variação da distância que separa os atores, maneiras de tocar ou evitar o contato, etc. (LE BRETON, 2006, p. 44).

Esta situação permitiu-me lembrar cenas contidas na obra “A Interpretação das Culturas” de Geertz (1989), mais precisamente no Capítulo 9, intitulado “Um Jogo absorvente: notas sobre a briga de galos Balinesa”, quando o antropólogo escreve sobre a experiência referente a se sentir ignorado pelos balineses, de tal forma que sua esposa e ele sentiram-se invisíveis dentro da aldeia. Entretanto, ao assistir junto daquela comunidade a uma briga de galos (prática ilegal em Bali), durante a qual a multidão teve que se dispersar às pressas por causa da polícia que havia chegado ao local, Geertz e sua companheira também sentiram-se fugitivos e realizaram a fuga assim como o restante do povo. E foi a partir dessa atitude que os balineses começaram a enxergá-los não mais como intrusos na comunidade, mas como parte deles. Os pesquisadores foram aceitos, absorvidos (como colocado no título) no convívio. Desta maneira, a partir do momento em que me apresentei no contexto de circulação junto aos trabalhadores, pedalando e conversando ao lado de alguém que já fazia parte daquele âmbito, de maneira igual, dividindo junto deles as mesmas experiências, as pessoas de certa forma, me acolheram.

No início, Silvio era mais calado, apenas respondia-me de maneira breve, parecia tímido, mas logo passamos a conversar bastante, e senti que minha presença não o incomodava mais, ou o desconfortava menos.

Numa tarde chuvosa, ao retornar do percurso que realizei com Silvio, a garoa pouco espessa transformou-se numa chuva densa. Eu usava uma capa de chuva e um boné para tentar proteger os óculos da água, tendo em vista que se torna extremamente desconfortável quando as lentes molham. Ao passar por um bueiro<sup>6</sup>, não consegui notar que os espaçamentos entre ela, eram no mesmo sentido do tráfego, com isso, o pneu dianteiro imergiu na vala, elevando a bicicleta no sentido vertical. Meu corpo foi lançado para frente, desequilibrado. Os aros da roda ficaram presos, e ao forçá-lo desprenderam-se e se entortaram. Ao reencontrar com Silvio comentei sobre o fato, ele disse que já passou por situações como esta algumas vezes, relembra que sentiu vergonha e que olhava para todos os lados averiguando se o tinham visto. Além disso, teve raiva dele mesmo por não ter sido mais atencioso, e também por ter prejuízo com a bicicleta. Posso dizer que tive a mesma reação exposta por ele. Este foi um exemplo referente às barreiras encontradas para se locomover de bicicleta; que, além de expor risco à segurança do ciclista, causa constrangimento e também pode acarretar prejuízos e danos materiais.

Noutra situação, em uma das tardes que fui até o posto, Silvio disse que precisava passar no mercado antes de ir embora. Enquanto falava, arrumava cuidadosamente àquela caixa de papelão na garupa da sua bicicleta, usando uma cordinha para prendê-la, quando comentou em meio a um suspiro: - *“Passo o dia inteiro abastecendo e lavando carro, e termino o dia, indo embora de bicicreta”*. Essa expressão traduz, mesmo que de forma velada, ou ainda inconsciente de quem fala, questões de ordem econômicas e simbólicas relacionadas aos usos sociais do corpo a partir da cultura automotiva de consumo. Conforme nos diz Boltanski, (2004), as práticas corporais tomam rumos distintos na hierarquia social, e produzem “status”. Quando o frentista se expressa na frase acima citada, expressa também sua angústia não somente pela profissão que exerce, mas, por esta profissão não lhe servir a ponto de poder consumir àquilo que deseja. Silvio está em contato com automóveis durante o dia todo, e ao fim de seu expediente, não pode ir embora com um que seja seu. É como, por exemplo, o montador de uma fábrica de automóveis: ele passará parte da vida participando de processos, de construções de objetos os quais, quiçá poderá consumir.

---

<sup>6</sup> Bueiro ou boca-de-lobo (são as valas, geralmente localizadas ao longo das vias pavimentadas, para onde escoam as águas da chuva drenadas pelas sarjetas com destino às galerias pluviais).

Neste sentido, “a necessidade do consumo tornou-se cultural, portanto, é uma necessidade cultivada]...[a estas mercadorias se atribui valores simbólicos associados” (BOLTANSKI, 2004, p. 164). Os veículos tornaram-se, aos olhos dos consumidores, absolutamente necessários, não apenas pela sua funcionalidade, mas por organizar a sociedade entre aqueles que possuem e aqueles que não possuem automóveis; ou ainda, entre aqueles que se locomovem por veículos automotores e aqueles que utilizam da sua própria força motriz para isso.

E o meio de transporte que mais evidencia o “lugar” econômico do sujeito em meio ao trânsito das ruas, é o automóvel. Através de códigos atribuídos a tal instrumento levando em consideração características como preço, nacionalidade, formatos e magnitude, enfim, por intermédio de tal apresentação no meio social, os corpos que operam tal instrumento são instantaneamente e inconscientemente analisados e classificados.

Como afirma Le Breton (2011, p. 72) “o corpo está associado ao ter e não ao ser”. Por meio do status produzido sobre o automóvel, a bicicleta (enquanto meio de locomoção entre trabalhadores de classes economicamente menos privilegiadas), em contrapartida, perde o encantamento no meio social. Conseqüentemente, o corpo que conduz a bicicleta também perde o encantamento.

Acentuado ainda pela restrição ao acesso a mercadorias que transbordam signos de uma posição social elevada, o corpo daquele que utiliza a bicicleta como meio de locomoção aponta, ao contrário, para um conjunto de signos associados às condições sociais menos favorecidas, ao trabalho braçal, ao cansaço físico, à baixa remuneração, entre outros. Sendo assim, a pessoa que carrega diariamente em seu deslocamento esses símbolos corporais culturalmente elaborados, muitas vezes se sente inferiorizada e envergonhada, como uma espécie de representação de fracasso.

Pois, a vergonha do corpo assim suscitada não é talvez senão a vergonha de classe: o corpo efetivamente é, do mesmo jeito que todos os outros objetos técnicos cuja posse marca o lugar do indivíduo na hierarquia das classes, pela sua cor (descorada ou bronzeada), textura (flácida e mole ou firme e musculosa), pelo volume (gordo ou magro, rechonchudo ou esbelto), pela amplitude, forma ou velocidade de seus deslocamentos no espaço (desajeitado ou gracioso), é um sinal de status – talvez o mais íntimo e daí o mais importante – cujo resultado simbólico é tão maior, pois, como tal, nunca é dissociado da pessoa que o habita. (BOLTANSKI, 2004, p. 167).

Ao chegarmos ao mercado, Silvio pediu-me para esperá-lo do lado de fora, enquanto ele fazia as compras, assim eu cuidaria das bicicletas, e não teríamos que descer até o estacionamento do mercado, onde era *“meio perigoso”* de deixar – Silvio não costumava usar cadeados. Não demorou e o Silvio estava lá, arrumando suas compras dentro da caixa de papelão, e com uma das sacolas pendurada no guidão. Perguntei se queria que eu carregasse alguma coisa, ele disse -*“não! vai aqui mesmo. Já tô acostumado”*. A rua onde se localiza o mercado é de mão/sentido único, então ao chegarmos, estávamos no mesmo sentido que todos, porém para voltarmos trafegamos pela contramão. Esperei-o sair primeiro para ver qual caminho seguiria. Vale dizer que a referida rua possui superfície plana e sem declives, o que torna o caminho mais curto; já a rua paralela a esta, pela qual seguiríamos no sentido correto, possui elevações íngremes. No entanto, logo ele disse, *“nunca vou pela contramão, é perigoso”*. Falei para que fizesse o caminho que sempre faz, mas ele insistiu que não andava pela contramão, mesmo se tivesse de pegar subidas ou caminho mais longos.

Em seguida, disse-me que noutra dia em que eu estava à sua espera no posto, ele também precisava ter passado no mercado antes de ir para casa. Entretanto, ficou envergonhado de comentar naquele momento e acabou indo pra casa sem levar o que precisava. Disse ainda que agora já estava acostumando com minha companhia, e que estava mais à vontade.



Figura 5: bicicleta de Silvio em frente ao mercado.  
Foto: Carla Vanessa Pacheco.

Acostumar... Termo que se repete muito nas falas de Silvio. Acostumado com a dor, com o frio, com a chuva, com o sol, com o pedalar de “barriga cheia” (visto que seu horário de almoço é curto). Está acostumado com o desrespeito de motoristas, acostumado com buzinas, ou ainda com “caras feias”, pois por muitos lugares do trecho percorrido, precisa compartilhar a via onde os carros trafegam. Também conta que, em épocas de tempestades ou chuvas intensas, ele já optou por ir a pé para o trabalho, pois estes fatores atrapalham muito a visão e audição na hora de pedalar, além de se tornar perigoso o tráfego em meio aos veículos automotores e também com pedestres. Todavia, em dia de chuva de menor intensidade, ele segura o guarda-chuva numa das mãos e, “vai embora, *não dá pra ter muito luxo*”<sup>7</sup>, diz Silvio. Comenta ainda que durante o inverno, fica gripado com frequência, porém, já se acostumou com isso. Depois de tanto “se acostumar”, Silvio faz alguns comentários, como, “Deus ajuda quem cedo madruga”, “nada vem de graça”, “não é qualquer gripe que derruba a gente, senão, já pensou o que os outros vão falar... Ah, o Silvio não veio trabalhar porque pegou uma gripinha (risos)”.

É importante destacar a partir dessas observações que o corpo é objeto de muitas adversidades, mas parece haver um consenso de que elas devem ser ignoradas. A resistência do corpo carrega a força do caráter. Le Breton explica claramente que:

Moldado pelo contexto social e cultural em que o ator se insere, o corpo é o vetor semântico pelo qual a evidência da relação com o mundo é construída: atividades perceptivas, mas também expressão dos sentimentos (...) produção da aparência (...) relação com a dor ou com o sofrimento, etc. Antes de qualquer coisa, a existência do homem é corporal. O corpo permite ao homem a se relacionar com o mundo (LE BRETON, 2006, p. 7).

Desta maneira, o corpo transmite um conjunto de significados impregnados no indivíduo, é o corpo que se mostra na sociedade e, por meio dele, o indivíduo se expressa. Os seres humanos relacionam-se, comunicam-se, manifestam-se através das expressões corporais, às quais, são passíveis de análises e compreensões. Deste modo, quando Silvio remete-se estar acostumado com as situações supracitadas, refere-se também que é seu corpo que está, assim como, os outros atores sociais envolvidos em cada situação por ele descrita. Ele está acostumado porque está condicionado a isso, mas também porque não reclamar faz parte de

<sup>7</sup> Não ter muito luxo: expressão utilizada para designar pessoa que não faz muitas exigências, não se incomoda com as adversidades.

uma escala de valores que o coloca em espaço de merecimento das suas poucas conquistas, pois ele se esforça, resiste.

Durante a realização de outro trajeto com Silvio, agora em seu horário de almoço, às 13h, ele disse: *“eu preciso ir rápido, senão não dá tempo”*. Respondi que não se preocupasse e que fizesse como sempre faz. Trocamos poucas palavras, e em minutos, já não consegui alcançá-lo. Como seu horário de almoço é de apenas uma hora, ele se empenha para cumpri-lo. Silvio conta que o problema neste caso não é a ida para o almoço, mas sim, o retorno ao serviço, pois tem de se alimentar rapidamente, e de *“pança cheia”*, correr de volta. Comenta que quando retorna ao posto, após o almoço, a *“comida parece que vai voltar”*. Lembra que antigamente, chegava a *“suar frio de ânsia”*, mas que agora não sente, porque já se acostumou. Disse ainda, que neste horário, ele nem pensa muito no perigo do trajeto por onde passa, pois precisa ser muito rápido, e *“correr contra o relógio”*.

#### **4.2 Trajetórias etnográficas com Neide e Aline**

Como dito anteriormente, Silvio havia me informado que sua prima, Neide, trabalhadora no setor de produção de uma fábrica, também utilizava a bicicleta para se locomover ao trabalho. Informou-me ainda que as trocas de turnos desta empresa ocorrem nos seguintes horários de segunda a sexta-feira: às 4h48min, 14h48min, 17h e 00h30min, sendo que neste último, segundo Silvio, eu poderia entrar em contato com Neide.

Em frente ao portão da referida fábrica, por volta das 00h15min do mês de junho de 2014, observei que alguns carros e motos estacionaram. Vi também duas vans (transporte coletivo de 13, 16, 20 lugares/assentos), a esperar pelos trabalhadores com a finalidade de transportá-los pra casa. Embora as vans estejam à disposição, são poucos os que embarcam. Já os carros e motos, provavelmente são de familiares de alguns trabalhadores.

Ao soar o sinal indicativo para as trocas de turno da fábrica, o qual é possível ouvir há centenas de metros de distância, a movimentação e conversas das pessoas começam a surgir. Alguns gritavam: *“graças a Deus, foi-se mais um dia”*, outros imitavam o *“apito”* da troca de turno, comentavam da fome, do sono e do cansaço. Enquanto isso, outros simplesmente permaneciam calados, de cabeça baixa, saindo para entrar no portão ao lado, onde havia um pequeno corredor que usavam como

estacionamento. Quando vi todas aquelas pessoas aglomeradas no estreito portão, deixei minha bicicleta encostada no muro e entrei junto com eles. Havia muitas bicicletas, algumas asseguradas nos suportes fixos ao chão, mas como o espaço é pouco, outras permaneciam apoiadas na parede, formando um amontoado de bicicletas.

Logo, os trabalhadores se ordenaram numa fila para retirar as primeiras bicicletas. Havia também, no mesmo espaço, algumas motos e capacetes. Estas foram retiradas por último, sendo que seus motoristas estavam fumando um cigarro em frente à fábrica, e trocando algumas palavras. As pessoas me olharam, algumas diziam “boa noite”, outras abaixavam e erguiam a cabeça, como forma de “cumprimento”. Mas a maior parte nem se deu conta de minha presença. Eu não sabia quem era a mulher que eu procurava, por isso voltei ao muro onde minha bicicleta estava encostada, e perguntei para um dos trabalhadores, quem era a Neide. Quando ele disse que não sabia de quem se tratava, logo percebi, que apesar de trabalharem juntos, com os mesmos horários, alguns sequer se conheciam pelo nome. Por isso, e também em função da pressa com que saem, pra cada mulher que saía do “estacionamento” eu perguntava: -“boa noite, você conhece a Neide?” Passaram cinco mulheres, e nenhuma delas soube me informar.

Até que avistei saindo do portão da fábrica, não do estacionamento, duas mulheres às quais também indaguei, e enfim, encontrei quem eu procurava. Tratava-se de Neide e de Aline, colegas de trabalho que retornavam juntas da fábrica. Ambas residiam próximas e utilizavam a bicicleta como meio de locomoção durante o percurso, que se iniciava às 00h30min, horário em que finalizavam o seu expediente.

Logo, Neide comentou que Silvio havia avisado que eu iria procurá-la. Disse ainda que demorou para sair porque fez rapidamente alguns exercícios com o auxílio do professor – estava sentindo muitas dores nos últimos dias. O professor a quem ela se referiu era um profissional da ginástica laboral<sup>8</sup> que aplicava sessões ao final de cada expediente. Ressaltou ainda, que se tivesse acostumado seu corpo a fazer esses exercícios, hoje poderia não sentir dor. Observei que somente as duas mulheres fizeram a sessão de ginástica laboral naquele horário.

---

<sup>8</sup> Ginástica laboral: trata-se de uma série de exercícios físicos realizados no ambiente de trabalho, no horário de trabalho, com o objetivo de melhorar a saúde e evitar lesões dos funcionários por esforço repetitivo e doenças ocupacionais.



Assim, Neide, sua amiga Aline e eu montamos nossas bicicletas e seguimos para um bairro periférico da cidade, onde residem. Mal subimos na bicicleta, tivemos que ir empurrando-a, pois uma subida íngreme estava por vir. Neste momento, Neide acendeu um cigarro, nos ofereceu e comentou que fuma há anos, desde adolescente, um pouco antes de engravidar de seu primeiro filho. Disse ainda que quando fuma se “sente aliviada”. Logo que acaba um cigarro, ela utiliza a “bituca” deste para ascender outro.

Neide tem 26 anos de idade, trabalha nesta fábrica há mais ou menos dois anos, já Aline tem 19 anos de idade, e trabalha há aproximadamente um ano. Ambas não concluíram o Ensino Médio, pois precisavam trabalhar para ajudar na renda da família, que no caso de Aline é de aproximadamente 2 salários mínimos para sustentar 8 pessoas, sendo que Neide mantém sua casa com 3 moradores com apenas um salário mínimo.

Por duas vezes durante o mês de agosto de 2014 percorri com elas o caminho da fábrica até o bairro onde residem. A casa de Aline fica distante aproximadamente 300 metros de onde Neide mora. O caminho percorrido de 3 km durava em média, 17 minutos, passando pelos bairros para encurtar a distância.

O caminho percorrido por Neide e Aline passava por duas subidas íngremes, que requeriam o desmontar da bicicleta para empurrá-la, sendo que, a primeira é mais intensa (asfalto) logo ao sair da fábrica, e a outra, nas proximidades de suas casas (de chão batido). As superfícies encontradas variavam conforme os trechos, com asfalto e estradas de terra, ora em bom estado de conservação, ora com muitos buracos e valetas, às vezes com acostamento, mas na maior parte sem ele. Percebia-se um silêncio imenso entre as ruas, que estavam quase sem trânsito de automóveis. Ao empurrar a bicicleta, era possível ouvir as respirações afobadas e forçadas de cada uma das mulheres, assim como os barulhos das correias e dos pneus a trabalhar. Ainda nas ruas mais centrais via-se casas com luzes acesas, mas ao passar em meio aos bairros, a escuridão tomava conta do lugar, trechos sem iluminação pública, lâmpadas queimadas pela ação do tempo ou deterioradas por vândalos. Durante as descidas, era possível ouvir fortemente o atrito dos pneus no solo, e a sensação de não precisar pedalar e somente repousar os pés nos pedais era de alívio.

Durante o trajeto, elas perguntaram se o estudo que eu estava fazendo tinha relação com “as propagandas para as pessoas andarem de bicicleta, que a

prefeitura estava divulgando”, referindo-se ao evento “Vá de bike<sup>9</sup>”. Quando respondi que não, as expressões a seguir foram ditas pelas duas, “isso de passeio turístico é coisa de rico”, “rodam pelo centro da cidade, só por lugar bonito e seguro”, “queria ver se tivessem de usar a bicicleta todos os dias, na chuva, na geada... queria ver se trocavam seu carrinho pela bicicleta”, “Isso é só pra desfilarmos”, “vá vê o preço das bicicletas deles, como que querem que a gente participe”? Aline complementa contando que de segunda a quinta-feira é mais tranquilo passar por aquelas ruas, porém a partir de quinta-feira “tem muitos *malacos*<sup>10</sup> por aqui”. Comentou ainda que entre esses bairros e vilas existe tráfico de drogas e prostituição de menores de idade, mas como moradoras desta comunidade, nunca viram ou passaram por situações de perigo.

Embora tenham afirmado não passar por riscos nestes trechos que comentam haver perigo, durante a realização das entrevistas, ambas disseram o contrário; afirmando que sentem medo e insegurança, principalmente nos caminhos entre os bairros onde residem. Talvez a sensação de pertencimento à comunidade em que vivem, traga consigo a segurança em relação aos problemas citados por elas, como o tráfico de drogas e prostituição, o que não exclui, por exemplo, a falta de segurança em relação a assaltos, ao medo do pedalar durante a noite, ao fluxo constante de pessoas que não residem ali, mas são passageiras.

Neide comentou que a bicicleta é “uma mão na roda<sup>11</sup>”, pois mora longe do centro da cidade, e com a bicicleta pode se deslocar mais rápido para onde precisa. Aline disse que é melhor voltar do trabalho junto com Neide, elas sentiam-se mais seguras. Falou ainda que alguns de seus colegas de trabalho tinham a necessidade de pagar pelo transporte de van, pois moravam nas localidades vizinhas à cidade, e não têm outra maneira de deslocamento. Disse que quando chovia ou esfriava muito, também gostariam de pagar pelo transporte, mas que não poderiam “se dar este luxo”, pois o dinheiro faria falta no orçamento. Dizendo isto, logo comentaram que andar de bicicleta durante a madrugada era bom, mas ao mesmo tempo, quando pensavam que enquanto elas estavam trabalhando, outras pessoas estavam

---

<sup>9</sup> O evento “Vá de Bike” ocorreu de 18 à 24 de agosto em Irati, PR, organizado pela Prefeitura Municipal. Teve com objetivo a conscientização dos motoristas sobre as leis de trânsito, através de palestras, bem como, foram realizados passeios ciclísticos. No dia 21/08/2014 realizou-se o dia sem carro.

<sup>10</sup> Malaco: Gíria utilizada para aquele indivíduo que, geralmente não trabalha e vive dando golpes, que rouba, é um marginal. É um dos insultos mais populares do Brasil.

<sup>11</sup> Uma mão na roda: frase que expressa a facilidade, o acesso rápido e fácil.

dormindo e descansando, sentiam vontade de fazer o mesmo. Nesta pequena afirmação, está implícita uma demonstração de anseio ao notar que, enquanto elas estão enfrentando o frio, a geada, a chuva, os riscos aos quais estão expostas, bem como o sono, o cansaço, além de estarem se locomovendo de bicicleta, outras pessoas estão confortáveis dentro de suas casas, ou mesmo, dentro de seus automóveis.



Figura 6: retorno de Neide e Aline da fábrica em que trabalham (aproximadamente 1h da madrugada). Foto: Carla Vanessa Pacheco.

Estávamos no inverno, entre os meses de junho e julho, fazia frio de congelar as extremidades do corpo, porém, após mais ou menos a metade da primeira subida, a vontade era de retirar os agasalhos para ajudar na transpiração. Durante o inverno, em tempo de geada, até o levantar da cama torna-se difícil, principalmente quando se depende da bicicleta para a locomoção. Aline comentou que com a geada o solo se torna escorregadio e se os pneus da bicicleta estiverem desgastados, pode causar alguns deslizamentos. Ainda, ao chegar ao destino desejado, às vestes estavam úmidas devido à geada e a umidade do ar. Às vezes era possível observar que alguns ciclistas utilizam a balaclava, um gorro de lã com um corte na região dos olhos e nariz, para proteger o rosto do frio. Os olhos lacrimejam muito, ficam vermelhos e ardidos.

Uma noite, durante o trajeto, cachorros correram atrás de nossas bicicletas e ao som de seus latidos raivosos, tentávamos nos equilibrar na bicicleta. Apesar do

susto, não houve gritos nem falas, foi um momento de silêncio, de equilíbrio, logo Neide comentou que isso sempre acontecia, e, que já estavam acostumadas. Quando disse que os cachorros correram atrás de nossas bicicletas, percebi que poderia dizer “atrás de nós”, porém, naquele momento, a bicicleta fizera parte de nossos corpos e com ela conseguimos nos distanciar do perigo com maior rapidez.

Tomada como um instrumento, a bicicleta torna-se uma extensão do corpo humano. Conforma-se como uma espécie de prótese do corpo humano, que o permite deslizar sobre as mais diversas superfícies provocando uma relação bastante singular entre o ciclista e o ambiente. Ocorre, assim, toda uma adaptação do corpo à bicicleta, mesmo que esta seja desenvolvida para adaptar-se ao corpo humano. Desta forma, o aparelho exerce um papel de intermédio entre o corpo e o ambiente (Veloza, 2010, p. 3).

A bicicleta torna-se instrumento do instrumento que é o corpo. O aparelho exerce um papel mediador entre o corpo e o ambiente, além de permitir existir uma relação simbólica entre o ser humano e tal aparelho.

Através dos trajetos realizados com Neide e Aline, as experiências como o pedalar durante a noite, na madrugada, na geada e no frio rigoroso proporcionaram-me sentimentos dolorosos, senti meu corpo doer. Neste momento senti que o frio pode queimar mais que o calor do sol. Ainda, foi nesta fase que senti a bicicleta fazer parte do meu corpo, enquanto os cães corriam atrás de nós. Assim, percebi a bicicleta sendo parte do meu corpo e ao mesmo tempo, meu corpo era o motor que nos movia. Percebi que as desigualdades sociais, mesmo que veladas, se fazem presente nas falas dos atores. Ainda, mesmo quando seus corpos adoecem ou correm perigo durante o deslocamento na noite, elas não têm outra opção, elas se obrigam ir. A questão é de necessidade.

#### **4.3 Trajetórias etnográficas com Seu Neto**

O quarto participante da pesquisa, chamado aqui de Seu Neto, é servente de pedreiro e percorria longas distâncias entre a sua residência e seu local de trabalho. Foi indicado por um amigo que o conhecia.

No final do mês de julho, desloquei-me de bicicleta até o bairro DER, à procura da construção civil na qual, segundo informações, Seu Neto estava trabalhando. Como não sabia exatamente em qual das construções ele trabalhava, perguntei sobre Seu Neto em duas obras antes de acertar, e as pessoas respondiam

não conhecê-lo. Então na terceira tentativa, pedi informações para um senhor que estava enrolando uma mangueira de água em frente a uma construção. Ele fumava um cigarro de palha, vestia uma camisa azul e sapatos pretos empoeirados e um chapéu na cabeça, e me respondeu: -“é ele *memo*”, referindo-se a si próprio. Gentilmente caminhou para mais perto perguntando: -“o quê que era?” querendo saber por que eu estava à sua procura. Apresentei-me, falei sobre a pesquisa e pedi-lhe autorização para acompanhá-lo em seus trajetos da casa até o local de trabalho, bem como o caminho inverso. Ele ouviu com admiração e respondeu que gostaria de participar, mas que ainda eram 14 horas e ele encerrava o expediente entre 17h e 17h30min. Agradei sua disponibilidade e disse que retornaria no horário mencionado.

Conforme combinado, naquela tarde acompanhei Seu Neto durante seu regresso para casa. Ele tem 58 anos, é casado e tem dois filhos. Trabalha na construção civil desde que “se conhece por gente”, referindo-se assim, ao fato de começar a trabalhar muito jovem. Nascido e criado na zona rural de Irati (Monjolo), ele utiliza a bicicleta como meio de locomoção desde criança, e comenta que os únicos meios de transporte que sabe guiar são a bicicleta e o cavalo.

Devido a sua profissão, Seu Neto permanece no mesmo local de trabalho somente até a conclusão da obra, por períodos determinados. Reside na Rua Venezuela no bairro Engenheiro Gutierrez, há aproximadamente oito quilômetros da construção onde trabalhava na época em que a pesquisa foi realizada no bairro DER. O trajeto levava em torno de uma hora, e o caminho escolhido se devia ao menor fluxo de veículos (quando possível), e ainda por possuir superfícies mais planas, desviando de subidas muito íngremes. Além disso, a avenida extremamente movimentada era trocada por um carreiro de estrada de terra. Percebi que Seu Neto preferia lugares de menor tráfego, porém, o movimento intenso do trânsito tinha preferência em relação aos aclives muito intensos. O caminho passava por diferentes superfícies, ruas asfaltadas ou com muitos buracos, trechos de cascalho, chão batido, e paralelepípedos bastante assimétricos. Os locais que possuíam acostamentos eram escassos, e o tráfego junto aos automóveis, quando necessário, era acompanhado de muitas buzinas. Somente para a travessia de uma rotatória Seu Neto optava pelo deslocamento pela mão contrária, e como observado, realmente tal escolha parecia mais segura do que tentar circular de bicicleta em

meio ao trânsito. Comentou que entre 6h e 7h aquele trecho era muito perigoso, porque os *“motoristas parecem querer passar por cima da gente”*.

Seu expediente iniciava-se às oito horas, portanto, partia de casa às 6h45min, pontualmente, pois estimava chegar adiantado no local da construção, com objetivo de descansar antes do início do trabalho. Devido à longa distância, ele percorria sua rota duas vezes ao dia, e almoçava no trabalho mesmo. O expediente encerrava-se às 17h30min. Além do dia em que nos conhecemos, acompanhei-o ainda outra vez no final de tarde, e mais dois dias ao amanhecer, e as outras duas, novamente ao final da tarde.

Não diferente da maioria dos trabalhadores, sua bicicleta é uma barra circular, que, segundo ele, *“é velhinha, mas não dá pra reclamar, faz parte da gente parece!”*. A bicicleta torna-se *“parte”* do indivíduo, fazendo com que seu corpo se aproprie do instrumento e se adapte, da melhor maneira a ele. A bicicleta é a humanidade do corpo, ou seja, corpo e aparelho tornam-se um só. Para construir e compreender as significações do *“pedalar”*, da maneira de pensar e do modo de vida desses trabalhadores ciclistas, faz-se necessário deixar de lado uma postura etnocêntrica e observá-los de perto em seu próprio contexto, pois se existem é porque possuem um significado para aqueles que o praticam.

Não tem carteira de motorista e nunca se interessou em aprender a dirigir. Um de seus filhos, que mora com ele e a esposa, possui um carro, mas devido aos gastos ele é utilizado exclusivamente para passear pelo interior da cidade, na casa dos parentes; ou ainda em caso de doença, quando tem necessidade de hospital que, conforme diz Seu Neto: *“graças a Deus “quage” nunca precisa. Tomamo um remedinho casero que dá mais do que fica tomando essas dorga que os dottor mandam”*.

De acordo com Boltanski (2004), as ciências positivistas cada vez mais fragmentam o corpo, e preocupam-se em repassar às classes informações de saúde, com a visão higienista, com dietas, doença e medicamento, enfim, discursos desenvolvidos para moralização e domesticação das classes populares. A preocupação volta-se ao *“ter o domínio sobre o corpo de outrem”*, através de problemáticas, como na relação médico-paciente, com o objetivo de fornecer solução para uma demanda social, podendo assim, manipular, guiar e agir sobre outros corpos, produzindo regras de como proceder em relação ao corpo, um corpo

que é puramente funcional, ajustável às funções que lhes são dadas socialmente. O corpo passa a ser:

Máquina térmica para o nutricionista, um sistema de alavancas para o analista de movimentos, emissor involuntário de sintomas ou sinais para um médico ou psiquiatra. Pois estes se ajustam para atender às necessidades sociais, para manipular, remediar, medicar o corpo dos outros. Tornando assim, esses corpos meras ferramentas que servem a certas particularidades, que satisfazem funções socialmente marcadas. Então é o corpo novamente sendo separado, dividido, fragmentado, através da consciência comum (BOLTANSKI, 2004, p. 105, 106).

Os sujeitos sociais estão submetidos ao comportamento corporal condicionado através das condições econômicas, ou seja, os indivíduos se comportam através de hábitos criados também através da situação econômica em que vivem.

Os determinismos sociais não informam jamais o corpo de maneira imediata, através de uma ação que se exerceria diretamente sobre a ordem biológica, sem a mediação da ordem cultural que os retraduz e os transforma em regras, em obrigações, em proibições, em repulsas ou desejos, em gostos ou aversões (BOLTANSKI, 2004, p.108).

Seu Neto, por exemplo, se mostra arredo em relação à medicina farmacêutica. A prática de automedicação com ervas e plantas, o preparo de receitas caseiras, as crenças em curandeiros e a realização de simpatias, estão muito presentes na cultura das classes menos privilegiadas em Irati, principalmente nos costumes de pessoas de mais idade.

Essa situação demonstra, primeiramente, que os gastos com combustível e manutenção do automóvel impedem o uso contínuo do automóvel – para o dia-a-dia, o filho e a mulher também usam bicicleta. Mas também chamou a atenção em sua fala a desconfiança em relação aos tratamentos químicos de saúde, além de mostrar fazer uso dos chamados tratamentos alternativos, à base de plantas e ervas. Seu Neto diz que para descansar a cabeça, costuma “lidar” (tratar, cuidar, alimentar) com as criações (cavalos, galinhas, uma vaca leiteira, cachorros) que tem.

Para facilitar sua locomoção às distâncias percorridas diariamente, Seu Neto já pensou em comprar uma bicicleta elétrica, mas conversou com muitos conhecidos, e decidiu não fazer o investimento por duas razões: teria de fazer um empréstimo no banco, e ainda lhe causaria prejuízos, pois disseram-lhe que

apresenta muito problema mecânico e ainda na cidade, não tem mão-de-obra especializada. Por isso, continuava se locomovendo com sua bicicleta.

Seu Neto saía de casa cedo. A distância fazia com que isso fosse necessário, pois da sua casa até o trabalho, são aproximadamente oito quilômetros. No inverno, período em que comecei a acompanhá-lo, por volta das 5h45min, o céu ainda estava encoberto pela escuridão, como podemos ver na Figura 7.



Figura 7: Seu Neto a caminho do trabalho (aproximadamente 6h). Foto: Carla Vanessa Pacheco.

Nesse dia, levamos quase uma hora para chegar à construção em que estava trabalhando, com o dia já claro (Figura 9). Porém, quando o caminho era o retorno pra casa, demorávamos alguns minutos a mais, pois era necessário, em muitos trechos, descer e empurrar a bicicleta. Ainda, tornava-se visível o seu cansaço, e sua disposição já não era a mesma de quando estava indo trabalhar.





Figura 8: Chegando ao local de trabalho, às 7h10min, o dia já estava claro.  
Foto: Carla Vanessa Pacheco.

Em um amanhecer muito frio e com ventos intensos, era possível ouvir os galos e pássaros cantando, os cachorros latindo, fazendo ecos na escuridão. Era possível ouvir os carros passando na rodovia ali perto. As luzes de algumas casas começavam a ascender, era possível sentir o cheiro dos temperos de comida e ouvir barulhos de panelas. “*O tempo está pra chuva feia, e mesmo assim você veio?*”, disse seu Neto ao se aproximar. Nos dias em que fui acompanhá-lo logo ao amanhecer, desloquei-me de carro até sua casa. Somente então, montei em minha bicicleta e fiquei a esperá-lo. Sem demora, seu Neto saía pontualmente 05h45min da manhã. Com seu rádio de pilhas dentro do bolso da jaqueta, seguíamos ouvindo as ocorrências policiais da cidade e região, as notas de falecimentos, e as modas de viola. Na garupa de sua bicicleta carregava uma pequena panela com sua marmitta enrolada numa sacola, um guarda-chuva amarrado ao quadro e o selim protegido por uma sacola plástica. Para saber o que carregava na mochila nas costas, e não parecer bisbilhoteira, perguntei “mas se a chuva vier, mesmo com o guarda-chuva, a roupa, a botina, e o chapéu ficarão úmidos o dia inteiro, seu Neto?” Rapidamente ele respondeu que carregava na mochila “*uma muda de roupa e outro par de botinas*”, e ainda sua capa de chuva, “*por mór de percisá*”<sup>12</sup>.

Nossas conversas eram sobre seu trabalho, sobre como era difícil manter uma família se nem todos estivessem empregados. Segundo ele, o “*dinheiro de hoje*

<sup>12</sup> Expressão que significa no “em caso de necessidade”.

*não vale muito, antigamente rendia mais, dava pra escoie coisa até no mercado*". Comentou ainda que mudaria de "serviço" na próxima semana, pois por meio de um conhecido seu, conseguiu uma "construção" que levaria pelo menos um ano para concluir. Visto que a construção em que estava trabalhando seria paralisada, Seu Neto se preocupava em ter de alguma forma, certa estabilidade financeira, por isso procurou uma possibilidade de renda por maior tempo.

Como mencionado anteriormente, aconteceria no Município um evento sobre ciclismo, o "Vá de Bike". Em sua programação havia uma exposição de bicicletas antigas. Para tentar um diálogo que remetesse ao assunto comentei sobre as pessoas que colecionam objetos antigos e do valor que possuem atualmente, para ouvir sua opinião. Contei sobre a exposição e, ao perguntar se ele tinha interesse de visitá-la, ou ainda, participar dos passeios ciclísticos, ele respondeu: "de *bicicreta véia*, chega a minha!", "Isso é pra outro tipo de gente", "Isso não é pra gente pobre, trabalhador... eles usam a *bicicreta* por uns dias e volta pro carro, não adianta, pra *nóis* não muda nada", "até as *bicicreta* que usam custam mais caro do que *qualqué* coisa que *nóis temo*". "as *bicicreta* são *livianinha*, troca marcha na subida, a gente nunca vai *tê* esses luxo!"

Contou-me ainda que sua bicicleta "tava rangindo"<sup>13</sup> há dias, mas que somente quando ela não mais andar, e "se o dinheiro der" é que vai fazer os ajustes necessários. Caso contrário, "*passamo* um azeite"<sup>14</sup> e pronto! A gente mesmo se obriga a *arrumá*".

Através dos relatos de Seu Neto, percebi a cultura popular pelos remédios caseiros e a oposição à medicina científica. Notei como ele era cuidadoso com os pertences que carregava, e ainda, como fazia a manutenção de sua bicicleta.

Durante esta breve passagem pela rotina de deslocamento de Seu Neto, senti o desrespeito dos motoristas em meio ao trânsito, ao som de buzinas e insegurança. Pedalamos pela contramão, na busca de proteção, queríamos fugir do perigo. Empurramos nossas bicicletas, apoiamos nossos cansados corpos sobre elas, debruçando-nos sobre o quadro do aparelho. Nossos corpos buscavam alívio, recuperação da respiração ofegante. Cedemos a vez aos automotores, mesmo quando estávamos na preferência da via.

---

<sup>13</sup> Produzindo ruídos anormais.

<sup>14</sup> Óleo de cozinha.

## 5 O DIÁLOGO COM OS TRABALHADORES

Conforme exposto nas explicações metodológicas, após ter realizado as observações, seguida dos trajetos etnográficos; entre os meses de maio e junho de 2015 foram realizadas entrevistas com os quatro participantes. A seguir será apresentado o contexto em que as entrevistas foram realizadas, elemento entendido como importante para as interpretações dos discursos dos sujeitos pesquisados. Posteriormente à exposição do cenário das entrevistas serão apresentadas as análises das mesmas, organizadas a partir dos objetivos propostos no presente trabalho.

### 5.1 O contexto das entrevistas

**Entrevista com Silvio:** Realizada em 28/05/2015, por volta das 9 horas.

Conforme combinado por telefone, Silvio estava me esperando, enquanto cuidava de seu netinho de um ano de idade. Assim que entramos, sua esposa tomou a criança nos braços, e, nós ficamos na sala. Silvio conta que está aposentado, porém, está trabalhando em outro posto de combustível, das 13h às 20h. Desta forma, aumenta a renda da família, justificando que *“tudo está muito caro, a gente tem que se virar”*. Ainda comenta sobre seu desconforto de ficar em casa, sem trabalhar. Diz que estava ansioso para se aposentar e descansar, mas que depois que passou uns dias em casa, não queria mais ficar sem fazer nada. Sentia-se mal, incomodado. Quando um amigo seu lhe contou da vaga de frentista (posto mais perto de casa, aproximadamente 1 km – e ele desloca-se de bicicleta), ele logo se ofereceu e foi contratado.

Posteriormente, ele ouviu atentamente minha leitura do termo de consentimento livre e esclarecido, assinou, e iniciamos a entrevista. No final, agradei pela disponibilidade em me atender novamente, e acolher-me dentro de sua casa. Ele disse que sentiu-se grato e que *“parecia que ele era importante”*, por ter participado de um estudo da faculdade.

Sobre a entrevista ser gravada, percebi que de início Silvio olhava muito para o celular que estava sendo usado, porém, como as perguntas tornaram-se uma

conversa, pareceu que ele “esqueceu” por muitos momentos da gravação. No entanto, torna a olhar várias vezes para o aparelho.

**Entrevista com Aline:** Realizada em 03/06/2015, por volta das 9 horas.

Ao chegar à casa de Aline percebi que havia 2 casas no mesmo lote, ambas de madeira, aparentemente muito antigas, sem pintura e pequenas, cercada de arame. Havia muito lixo no terreno, como plásticos, móveis (sofás, fogão, sanitário) deteriorados, muitas sacolas com lixo, peças de bicicletas velhas, ferro velho. Seis crianças brincavam ali, junto de cachorros e gatos. Logo que me avistaram, vieram até a cerca, perguntando quem eu era. Falei que era uma amiga de Aline, perguntei por ela, e uma das crianças foi chamá-la na casa ao lado. A me ver, Aline pareceu envergonhada, falei que poderia voltar outro dia para realizar a entrevista, e ela concordou.

No dia combinado, Aline recolheu-me por outro portão, o qual levava diretamente à sala de sua casa. Desta maneira, não passamos pelos entulhos no pátio. Sua casa cheirava à limpeza, os móveis eram bastante desgastados, e aparentemente, passaram por alguns reparos improvisados. Logo iniciamos a leitura e assinatura do termo, assim como a entrevista. Aline pareceu não se importar com o celular que gravava a conversa.

**Entrevista com Neide:** Realizada em 05/06/2015, por volta das 15 horas.

Ao perguntar por Neide no portão de sua casa, seu marido atendeu-me e foi chamá-la. Ela estava dormindo, pois como havia trabalhando durante a noite, passava parte da manhã descansando. Ao explicar sobre a entrevista, ela pediu-me para retornar na sexta-feira, pois seria feriado e ela poderia me atender com calma. Eles moram na casa dos fundos (meia água), no mesmo terreno da casa de sua sogra.

No dia combinado, Neide estava fazendo faxina em sua casa quando cheguei. Ela acolheu-me se desculpando pela bagunça, e foi trocar de roupas, pois ela estava molhada por lavar as roupas em um pequeno tanque do lado de fora da casa. Apressadamente sentou-se ao meu lado, novamente pedindo desculpas, dizendo que precisa aproveitar o fim de semana e feriado para organizar a casa. A

entrevista teve início após a leitura e assinatura do termo de consentimento livre e esclarecido. Neide não pareceu constrangida pelo fato da conversa estar sendo gravada.

**Entrevista com Seu Neto:** Realizada em 05/06/2015, por volta das 18h50min.

Quando cheguei até a residência de Seu Neto, ao anoitecer, ele estava terminando de tratar suas criações (cavalo, burro, vaca, galinhas, cachorro). Ao mencionar sobre a entrevista, Seu Neto logo pediu-me para entrar, para que fizéssemos logo, assim eu não teria de retornar. Ele não foi grosseiro, mas percebi que eu estava incomodando.

Sua esposa me recolhia e perguntava sobre o que se tratava, enquanto eu explicava, Seu Neto terminava de cuidar de seus animais. Ele entrou em casa dizendo que não iria sentar-se no sofá, pois estava muito sujo, então, permaneceu em pé ao meu lado e ao lado de sua mulher, que ficou junto de nós. Ao ler o termo, Seu Neto assinou, mas ficou muito incomodado com o aparelho celular para gravação. Era muito perceptível seu constrangimento, sua vergonha. Falei que tentasse não prender sua atenção no celular, porque seria uma conversa e depois de gravada nós poderíamos ouvi-la juntos. Ele sorriu, mas estava ansioso. Acredito também, que além da gravação, o incômodo seria talvez pelo fato de sua esposa não ter conhecimento que eu já havia feito algumas trajetórias o acompanhando. Ao iniciarmos a entrevista, vagorosamente Seu Neto foi falando mais entre uma pergunta e outra, porém, percebi que estava tímido, aflito, desconfortável do início ao fim.

Ao terminar, agradei, desculpei-me pelo incômodo, e ele dizia que não foi incômodo. Sua esposa levou-me até o portão, também agradei por ter me deixado entrar em sua casa, novamente falei da importância de trabalhadores como Seu Neto, ela me abraçou ao despedir-se.

As questões abordadas durante as entrevistas serão discutidas a seguir, onde apresentar-se-ão os apontamentos dos 4 entrevistados, de maneira conjunta. Acredita-se que as entrevistas complementaram o trabalho realizado durante os trajetos etnográficos, bem como durante as primeiras observações. Desta maneira, as experiências vivenciadas durante estas três fases, foram de fundamental importância às compreensões que nortearam o presente estudo.

## 5.2 O uso da bicicleta e vinculação profissional

Com a finalidade de compreender a relação entre o uso da bicicleta e a vinculação profissional destes usuários, a tabela II permite alguns apontamentos interessantes.

Nome	Idade	Escolaridade	Profissão/Ocupação	Estado Civil
Neto	59	3º ou 4º série	Servente de Pedreiro	Casado
Silvio	57	5ª série	Frentista	Casado
Aline	20	2º grau incompleto	Auxiliar de Produção	Casada
Neide	26	1º grau completo	Auxiliar de Produção	Casada

Tabela II: Escolaridade

Observa-se que entre os trabalhadores participantes da presente pesquisa, o grau de escolaridade apresenta-se mais baixo conforme as idades mais avançadas, ou seja, quanto mais velhos; possuem menores níveis de estudos. Seu Neto, por exemplo, ao ser questionado sobre este item, não sabia dizer com precisão até que série ele cursou.

Pode-se notar através da referida tabela, que o nível de escolarização dos pesquisados também pode ter influenciado em suas profissões, pois, os vínculos empregatícios desses indivíduos são: servente de pedreiro, frentista e auxiliares de produção, ocupações estas que não exigem elevado grau de escolaridade.

No sistema hierárquico social, quanto maior o nível de instrução, maior o uso do intelecto, e, menor trabalho manual. Nas classes sociais elevadas, a força física não é tão prestigiada quanto nas classes sociais menos privilegiadas, na medida em que sobe a hierarquia social, a preocupação com a aparência do corpo é mais exaltada, assim como a beleza, a graça, a forma física, os hábitos alimentares, o corpo magro, são colocados em detrimento à força física (BOLTANSKI, 2004).

Segundo Boltanski (2004), os indivíduos são produtos das condições de ordem cultural. Condições estas que moldam seu modo de ser e suas funções na sociedade, na qual a atividade física e a força física dos indivíduos são vendidas no universo trabalhista.

Se os indivíduos prestam tão menos atenção ao corpo e mantêm com ele uma relação tanto menos consciente quanto mais são levados a agir fisicamente, é talvez porque o estabelecimento de uma ação reflexiva com o corpo é pouco compatível com uma utilização intensa do corpo (BOLTANSKI, 2004, p. 157).

Os indivíduos das classes populares possuem menor grau de instrução e devido à forma de hierarquia social, que nos separa em classes sociais, estes agentes são levados a agir mais fisicamente e inconscientes do que conscientes e intelectualmente. Assim estabelecem-se outras relações com o corpo e seus usos sociais. Mesmo quando o corpo é pensado e discutido entre as classes menos privilegiadas; ele aparece sob regras morais, com a intenção talvez, de regulação, de domínio, na tentativa de impedir os sujeitos desta classe de estabelecer uma relação reflexiva, consciente e sensitiva consigo mesmo, uma relação de compreensão de apropriação de seus corpos (BOLTANSKI, 2004).

Conforme constatado, os quatro trabalhadores tiveram que deixar de seguir os estudos ainda crianças ou adolescentes, tendo em vista que precisavam auxiliar nas despesas de casa. São pessoas que cresceram na zona rural, onde desde pequenos, os indivíduos possuem obrigações para ajudar a família, além disso, neste contexto, a dignidade e o caráter são construídos através do trabalho.

Os pesquisados foram questionados sobre a realização de atividades fora do trabalho, às quais realizariam porque lhes proporcionaria prazer, durante seus momentos de tempo disponível, nas horas de folga. Seu Neto diz que gosta de andar a cavalo, mexer com a terra e ficar em casa. Silvio diz gostar de andar de bicicleta, justificando que seu corpo está tão acostumado que sente falta, além disso, também gosta de ficar em casa. Aline e Neide aproveitam o tempo livre para limpar suas casas, dormir e descansar. A relação entre os hábitos corporais e as classes sociais, pode ser evidenciada nas palavras de Boltanski:

As práticas corporais dos esportes e do lazer também tomam rumos distintos na "hierarquia social". Sendo que dentre os esportes mais praticados pelas classes populares são o futebol e a bicicleta, atividades de baixo custo e que não exigem movimentos especiais. Já, na classe superior, o esqui, a natação e o tênis são comumente praticados. Além de exigir posturas mais específicas, possuem alto custo financeiro, são praticados em lugares específicos, com equipamentos específicos, e trazem "status social". São símbolos de prestígio social. As funções e relações que os indivíduos mantêm com seus corpos, são modificadas a partir de sua classe social (BOLTANSKI, 2004, p. 160).

De acordo com Boltanski (2004), as atividades de lazer nas classes menos privilegiadas estão relacionadas ao baixo custo financeiro. Podemos observar que entre as atividades de lazer realizadas pelos pesquisados, foram citadas tarefas que precisam ser realizadas em casa, ou seja, não caracterizam-se como práticas voltadas ao lazer, são obrigações sociais que precisam ser cumpridas para o manutenção do lar e da família. Além disso, Neide e Aline, por exemplo, falam do descansar e dormir, práticas que são fundamentais para o ser humano, são necessidade fisiológicas.

Estudioso sobre este vasto campo que é o Lazer, Joffre Dumazedier, escreve como tal atividade é concebida:

[...] conjunto de ocupações às quais o indivíduo pode entregar-se de livre vontade, seja para repousar, seja para divertir-se, recrear-se e entreter-se ou ainda para desenvolver sua formação desinteressada, sua participação social voluntária, ou sua livre capacidade criadora, após livrar-se ou desembaraçar-se das obrigações profissionais, familiares e sociais (DUMAZEDIER, 1973, p.34).

Desta maneira, percebe-se que o lazer está vinculado a atividades que fujam das rotinas de trabalho, onde o ser humano liberta-se das obrigações provenientes do serviço produtivo. De acordo com Silva e Silva (2012),

Devemos ser capazes de buscar o entendimento de lazer como uma atividade/não atividade pela busca do prazer, sendo necessariamente não obrigatória. Além disso, devem-se levar em consideração as possibilidades de desenvolvimento pessoal e social proporcionadas pelo lazer... Assim, é necessária a disseminação de um pensamento em que essas duas esferas de nossas vidas estejam interligadas e relacionadas entre si, buscando um processo de aprendizado que considere o trabalho e o lazer em seu todo, como dependentes e não como compensação (SILVA E SILVA, 2012, p. 87 e 88).

Nota-se que o lazer e o trabalho não aparecem como atividades independentes, no entanto, o lazer não pode ser considerado como compensação ao trabalho produtivo. Além disso, nos momentos de lazer, as pessoas devem executar atividades não obrigatórias, desta maneira, o ato de limpar a casa, dormir e cuidar das criações não se caracterizam como lazer.

Porém, as entrevistas realizadas trazem à tona que os trabalhadores aqui abordados, realizam um lazer constituído por atividades de recuperação para o trabalho remunerado, é um lazer compensatório devido ao cansaço advindo das atividades profissionais, como o descansar e o dormir. A vida do trabalhador e suas



condições trazem essa exigência, a de recuperação para a próxima semana de trabalho. Diferente de andar a cavalo, por exemplo, que pode proporcionar prazer para Seu Neto.

Essa discussão se faz de extrema relevância no tópico analisado, pois quando discutimos o vínculo profissional dos trabalhadores, podemos perceber que as questões de lazer e trabalho, ou prazer e obrigação estão intimamente interligadas não somente entre si, mas com os próximos tópicos: classe social e significados do uso da bicicleta entre trabalhadores. Sendo importante destacar, que estamos evidenciando questões de cunho regional, tendo em vista a realidade vivida na presente cidade.

### 5.3 O uso da bicicleta e classe social

Para compreender a relação entre classe social e o uso da bicicleta entre os sujeitos participantes do estudo, a Tabela III, apresentada a seguir, ilustra a renda mensal aproximada das famílias, assim como, a média em reais para cada membro que a constitui.

Sujeitos	Integrantes da família	Renda Familiar (aproximada)	Renda per capita (aproximada)
Neto	4	3 salários mín.	R\$ 2364,00 /4 = R\$ 591,00
Silvio	6	3 salários mín.	R\$ 2364,00 /6 = R\$ 394,00
Aline	2+6 irmãos	2 salários mín.	R\$ 1576, 00 /8 = R\$ 198,00
Neide	3	1 salário mín.	R\$ 788,00 /3 = R\$ 262,60

Tabela III: Renda familiar aproximada.

Em relação ao estado civil, conforme já exposto anteriormente, os participantes são casados, e constituíram famílias. Desta maneira, na casa de Seu Neto moram 4 pessoas (casal mais 2 filhos). Com Silvio vivem 6 pessoas (casal mais 4 filhos), na residência de Neide moram 3 (casal mais 1 filho) e a Aline mora com seu marido, porém; possui 6 irmãos pequenos dos quais ajuda nas despesas todos os meses.

A renda total de cada uma das famílias apresenta variação entre 1 a 3 salários mínimos, e, quando dividida pelo número de integrantes que as constituem, têm-se valores entre R\$ 198,00 e R\$ 591,00 per capita. Ainda, pode-se apontar que

a família de Neide, sobrevive com um salário mínimo mensal, tendo em vista que seu marido está desempregado e não recebe nenhum tipo de auxílio. Já na casa de Aline, apesar de residir apenas o casal, ela auxilia mensalmente nas despesas de seus 6 irmãos, que ainda são crianças e que moram com sua mãe numa pequena casa aos fundos de sua residência. Sua mãe não possui renda, porém as crianças recebem auxílio governamental, no entanto, Aline não sabia dizer os valores nem quais auxílios seus irmãos têm direito de receber.

Em relação aos meios de locomoção, somente na família de Seu Neto existe um automóvel, porém, conforme exposto no Capítulo 4, o seu uso é restrito para casos de emergências relacionados à saúde ou para passeios a outros municípios. Os pesquisados afirmam que além deles, os demais membros da família, e grande parte de seus colegas de trabalho, utilizam a bicicleta como meio de transporte, sendo que o modelo mais utilizado é a “barra circular” ou as “de marchas” mais populares e baratas.

Em relação a possuírem acesso a outros meios de deslocamento, os pesquisados deixam claro que o transporte coletivo não é uma opção disponível, pois além dos horários ofertados não atenderem suas necessidades, o preço das passagens (R\$ 2,50) também não é acessível, tendo em vista a reduzida renda salarial destes trabalhadores.

Conforme exposto, torna-se notório que os salários que mantém essas famílias são baixos. Assim, o dinheiro é economizado para cobrir as despesas mais básicas, como mercado, luz e água. O gasto com transporte coletivo consumiria uma parcela significativa dos seus salários, o que parece tornar inviável para tais trabalhadores este meio de locomoção. Já a bicicleta, por possuir manutenção mais econômica, acaba se constituindo como o meio de transporte mais viável para o referido grupo social. A manutenção da bicicleta é feita, geralmente, pelos próprios trabalhadores, sendo que no caso das duas mulheres, seus maridos auxiliam nos reparos e cuidados.

Quando questionados sobre a opção de usar a bicicleta como meio de locomoção ao trabalho, três indivíduos afirmam que é por ser o meio de transporte mais barato. Silvio disse que escolheu a bicicleta devido aos benefícios para saúde, o que torna-se contraditório quando analisa-se a renda aproximada de sua família, e ainda, devido aos apontamentos realizados durante os trajetos etnográficos.

Silvio e Seu Neto usam a bicicleta como meio de locomoção desde crianças, e lembram que começaram a trabalhar ainda na infância. Neide e Aline usam esse meio de transporte há aproximadamente 1 ano e meio. Torna-se importante ressaltar que o deslocamento de bicicleta para essas pessoas, não se restringe somente ao trabalho, mas sim para todos os fins que precisam.

No que se refere aos critérios para escolha dos trajetos de deslocamento, três trabalhadores enfatizam que o caminho mais perto é escolhido, porém Aline afirma que sempre pedala pelo trajeto mais seguro, embora ele seja mais longo.

Sobre os pontos positivos de usar a bicicleta como meio de locomoção, a saúde, o preparo físico, o exercício e a economia foram citados. Nos pontos negativos e as dificuldades do referido uso, o cansaço, a chuva, o frio, a geada, o calor intenso, o perigo da noite, o cumprimento de horários e inclusive o pedalar, foram citados.

Quando Neide e Aline falam que o ato de pedalar é um ponto negativo de se locomover de bicicleta, expressam o quão difícil o deslocamento se torna. Pode-se aqui lembrar a imagem colocada no tópico dos sobrevoos etnográficos, na qual ilustra um trabalhador “pegando rabeira” num caminhão. Tal citação reafirma que estes trabalhadores não pedalam por prazer ou lazer. A questão é social, mas precisamente econômica. Porém, afirmam que *se acostumaram... Que o corpo acostumou e que se obrigam a fazer.*

Este item enfatiza que o trabalhador que está sendo mostrado, não utiliza a bicicleta por escolha, mas sim devido à necessidade, da qual ele pode arcar com as despesas. Desta maneira, a classe social e o vínculo profissional aparecem como justificativas para usar a bicicleta como meio de locomoção ao trabalho, são dependentes, intimamente relacionadas.

#### **5.4 Significados atribuídos à bicicleta como meio de locomoção**

Sabe-se que são diversos os significados atribuídos aos usos da bicicleta, no entanto, o presente estudo faz referência ao trabalhador que se desloca através deste artefato, na cidade de Irati, com características especialmente regionais nas dimensões culturais, sociais, econômicas e territoriais. Quando falamos dos significados que envolvem esse fenômeno social, buscamos compreensões acerca de como são olhados estes atores, e ainda, de como eles mesmos se enxergam na

sociedade. Ou seja, as compreensões dos aspectos culturais envolvem o entendimento das ações dos indivíduos, de interpretar o porquê dos seres humanos fazer o que fazem.

Segundo Le Breton (2010, p. 45), “o homem é socialmente criador dos movimentos do corpo”. Desta maneira, os rituais corporais de respeito, por exemplo, são condicionados através das experiências do dia-a-dia dos sujeitos, sendo diferentes de uma sociedade para outra, no entanto, suas ações representam as significações dentro de cada classe social. Através das expressões corporais, a hierarquia e o status social, são manifestados. As ações dos seres humanos são carregadas de simbologias, de normas coletivas implícitas. Desta maneira, as ações, os sentimentos, as expressões dos indivíduos são ritualmente organizadas e mostradas através do mediador que é o corpo, portanto, não são espontâneas, mas construídas (LE BRETON, 2010).

Em relação aos temas que envolvem este tópico, iniciaremos com questões relacionadas ao trânsito. Sobre ter sofrido acidentes no trânsito, 3 trabalhadores afirmaram ter já passado por tal situação, enfatizando que foram desrespeitados pelos motoristas. Pois, enquanto ciclistas, nas 3 situações citadas, eles estavam na via de preferência, de forma que foram os motoristas que cometeram as infrações. No caso de Silvio, por exemplo, o motorista abriu a porta de seu veículo enquanto ele passava. Cleide relata que já teve várias quedas da bicicleta, em decorrência de motoristas que não respeitam ruas preferenciais. Seu Neto colidiu com outro trabalhador que também utilizava a bicicleta como meio de locomoção, visto que ambos foram desviar de um veículo, o qual havia desrespeitado a via de preferência, sendo que, ambos os ciclistas se redirecionaram para o mesmo lado da pista, ocasionando a colisão.

A falta de respeito dos motoristas em relação aos ciclistas são repetidamente relatadas, seguidas de frases como:

“... é normal, eles trancam, buzina, é normal” (Seu Neto);

“... sempre acontece... buzinas, fecham, xingam” (Silvio);

“... normal... Abrem a porta sem ver, buzina, dão risada” (Aline);

“... é normal, já acostumei... a gente se sente um lixo” (Neide).

Percebe-se que quando motoristas cometem uma infração como as apresentadas acima, estão, antes de cometer uma violação perante a lei,

inferiorizando os demais agentes do trânsito. Um motorista descuidado, por exemplo, que abre a porta de seu veículo e derruba um ciclista, pode justificar esta ação pela sua falta de atenção, ou ainda, conforme já mencionado, porque os ciclistas tornaram-se agentes invisíveis no trânsito. No entanto, buzinas, insultos, risos que demonstram superioridade em relação aos mais vulneráveis no trânsito, não são causadas por descuido ou falta de atenção. São agressões.

Com o aumento da competitividade nas vias, motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres começam a desrespeitar as regras de trânsito, ansiosos para cumprir seus horários em um ambiente que não facilita os deslocamentos. As prioridades individuais passam a justificar uma série de comportamentos agressivos. Os veículos maiores deixam de dar prioridade aos menores, ignorando leis e recomendações governamentais. O espaço das vias, que deveria ser democrático, passa a ser um espaço de disputa. As áreas urbanas, que deveriam integrar os cidadãos, passam a excluí-los e segregá-los (OLIVEIRA, 2012, p. 24).

Pior ainda é perceber que tais atitudes tornaram-se tão comuns a ponto de serem normais, não somente para àquele que comete tamanho desrespeito, mas para aqueles que sofrem essas violências. Estas situações fazem com que o ciclista necessite pedalar equilibrando-se num pequeno espaço entre a lateral da pista e o meio-fio, pelas extremidades, à margem, ou pela calçada (quando ela existe). O ciclista precisa encontrar seu espaço no trânsito, onde esteja seguro, e talvez, onde não “atrapalhe” o fluxo dos demais veículos, e não seja inferiorizado pelos olhares, buzinas ou insultos.

De acordo com Le Breton (2006), o homem é classificado e julgado conforme os produtos que consome. Neste caso, os diferentes meios de locomoção demonstram seu lugar no trânsito... e na sociedade. Os veículos tornaram-se símbolo de prestígio, status e sucesso. Paralelamente a tais simbologias, parece existir uma intensa disputa por espaço na via, de tal modo que, os automóveis mais velozes, mais novos ou de marcas mais conceituadas, “têm a necessidade” de mostrar a potência dos motores que manobram. Não quero desta maneira, fazer generalizações, pois, assim como se vê os exemplos acima descritos, também há àqueles que se preocupam e tentam se manter motoristas conscientes. Com isso, mesmo as pessoas que procuram respeitar a legislação, muitas vezes precisam se corrigir quando se veem, enquanto motoristas, parados sob a faixa de pedestres, estacionando seu veículo em locais não permitidos, realizando ultrapassagens de risco ou em dias chuvosos, passando em alta velocidade entre poças formadas na

pista, banhando ciclistas e pedestres – elas naturalizaram seu espaço como condutores.

Quando questionados sobre o sentimento que têm em meio ao trânsito entre tantos veículos automotores, houve as seguintes respostas:

“(silêncio), pois... eu num sei”. (Seu Neto)

“(silêncio) “quando tem respeito, me sinto bem. Quando não tem... "medo".

(Silvio)

“(silêncio) pequena, eles não respeitam... Já acostumei”. (Aline)

“(silêncio) Eles acham que são mais que a gente, é normal”. (Neide)

É possível notar que os termos *acostumar e normal* novamente apareceram nas falas dos trabalhadores e que, anteriormente às quatro afirmativas, fizeram-se alguns segundos de silêncio. Torna-se perceptível que Seu Neto, por exemplo, teve dificuldade de expor em palavras os seus sentimentos. No entanto, através dos gestos produzidos pelos pesquisados, foi possível perceber que os sujeitos estão manifestando o quão sentem-se inferiores, vulneráveis e desprotegidos no trânsito, a ponto de se permitirem naturalizar esses sentimentos. Talvez, tantas foram às vezes que estes ciclistas passaram por situações de inferioridade e desrespeito, que passaram a acreditar que é normal. Suas angústias referentes ao que sentem, tornam-se ainda mais evidentes pelas expressões de desvios de olhares, suspiros e pelo silêncio que antecederam suas respostas. Eventualmente, o deslocamento de bicicleta pode ter se tornado um ato tão mecânico e automático, que os trabalhadores já acostumaram seus corpos, assim como se reorganizaram no trânsito.

A partir da pluralidade de usos referentes à bicicleta, constroem-se múltiplos significados associados ao pedalar e ao próprio aparelho. Neste universo simbólico, Seu Neto disse que a bicicleta parecia fazer parte dele, Silvio diz que a bicicleta “*é tudo, porque a gente sempre anda*”. Estas expressões remetem-se ao aparelho como uma extensão do corpo que o pedala, parece surgir daí uma associação que une o corpo e a bicicleta, são dependentes. Para Neide, a bicicleta é uma diversão, um sonho de criança, do qual depois de adulta conseguiu realizar. Para Aline, é seu único meio de transporte. Além disso, os quatro pesquisados afirmaram gostar de

andar de bicicleta, justificando que estão acostumados devido à obrigação: “*a gente se obriga, tem que ir né... se acostuma*” (Seu Neto). A rotina vivida por estes trabalhadores auxilia neste processo de automatização, de se acostumar e adaptar seus corpos conforme as condições que lhes são dadas.

Nas condições habituais da vida, o corpo é transparente ao ator que o habita. Ele desliza com fluidez de uma tarefa a outra, adota gestuais socialmente aceitáveis, faz-se permeável aos dados do ambiente por meio de um tecido contínuo de sensações. Condição mesma do homem, o corpo não cessa de produzir e de registrar sentido, a partir de uma espécie de automatismo. É neste sentido que, na vida cotidiana a evidência é esquecida, o presente-ausente cuja existência se impõe em pontilhado através do fluxo do dia (LE BRETON, 2011, p. 147).

Conforme Le Breton (2011, p. 143) “o estudo do cotidiano centrado nos envolvimento do corpo lembra que nesta espuma dos dias o homem tece sua aventura pessoal, envelhece, ama, sente prazer ou dor, indiferença ou cólera”. Entre esses sentimentos, o homem também se acostuma, automatiza, torna natural e comum suas práticas. No entanto, o fato de acostumar-se com a locomoção de bicicleta e com a obrigação do trabalho, não faz com esse sujeito deixe de sentir incômodos, nem de passar por situações desagradáveis. Muito pelo contrário, foi de tanto experimentar as adversidades, que seu corpo acostumou. Ele não deixa de sentir, ele apenas não reclama. Pois, queixar-se do que? Pra quem? Estes trabalhadores precisam ser fortes, ou ao menos, demonstrar que são.

### **“Sou Bicicleteiro”**

De acordo com Boltanski (2004), a partir do modo como o sujeito se apresenta na sociedade, ele produz marcas, são estereótipos criados através de características físicas e comportamentais, por meio das quais fará o indivíduo ocupar um lugar dentro de uma classe social, e a partir dela, manterá hábitos corporais condizentes com tal estratificação.

O ciclista e o bicicleteiro são códigos estabelecidos na presente cidade, características como roupas, acessórios e tipo de bicicleta demonstram quem é quem. Na tentativa de compreender essa dicotomia, torna-se necessária a interpretação desses códigos estabelecidos e construídos socialmente, ilustrados na figura a seguir.



Figura 9: Ciclista e Bicicleteiro. Fonte: <http://gomaobikes.blogspot.com.br/2013/01/ciclista-ou-bicicleteiro.html>, <http://perolas.com/ciclista-x-bicicleteiro/>

Torna-se importante ressaltar que essas ilustrações carregam consigo muito além de características provenientes do ciclista e do bicicleteiro, mas questões negativas em relação às classes menos abastadas que se ocupam da bicicleta como meio de transporte, além de enfatizar uma imagem preconceituosa e falsa sobre eles.

O fato é que em Irati, ciclista é o sujeito que pedala por lazer, por esporte, ou por qualquer finalidade, exceto pra deslocamento ao trabalho. Além disso, sua bicicleta apresentará bom estado de conservação, e os equipamentos de segurança poderão ser observados, ou seja, o ciclista usa a bicicleta com a finalidade de pedalar, e não como um meio de transporte ao trabalho. Este pode, por exemplo, em dias chuvosos, ou durante o inverno, ou quando ele quiser, tomar um ônibus, um táxi, ou se deslocar ao trabalho com seu carro próprio. Já o bicicleteiro não. Sua bicicleta, na maioria das vezes, é do tipo “barra circular” desgastada pelo uso e pela exposição às diversas condições climáticas, além de ser acessível financeiramente. Conforme exposto anteriormente, o bicicleteiro não usa equipamento de segurança, e não pode em dias chuvosos ou de frio intenso, pagar pelo transporte coletivo.

E a partir disso, os estereótipos são construídos, os indivíduos “rotulam” uns aos outros através de características físicas e comportamentais, sendo por meio de



vestimentas, da comunicação verbal, do local onde reside, da família que pertence, do veículo que possui, do lugar onde trabalha, da profissão que exerce, ou ainda, do modelo, cor, estado de conservação ou utilidade que a bicicleta possui, bem como da maneira da qual cada indivíduo se apropria de seu corpo.

O uso da bicicleta como meio de locomoção ao trabalho, é muito mais evidente entre as classes menos privilegiadas em Irati. Segundo Velozo (2010, p.2), tal constatação pode ser explicada devido a “um tipo de poder simbólico e de prestígio relacionado ao uso dos bens materiais produzidos em nossa sociedade”. Assim, devido ao status gerado por determinados comportamentos, pessoas de classes mais abastadas muitas vezes resistem ao uso da bicicleta como meio de locomoção ao trabalho, por exemplo. Entretanto, isso não exclui seu uso para outros fins, como o lazer ou a prática de esporte.

Quando questionados sobre ser ciclista ou cicleteiro, todos responderam que são cicleteiros, justificando que seus usos são para fins de trabalho, de necessidade, não para ginástica, esportes, competição ou para realizar manobras. Sobre o uso de equipamentos de segurança, todos afirmam não usar porque não acham importantes, e, porque quem é cicleteiro não usa. As justificativas ainda se dão devido à sempre andar pelos mesmos lugares, que conhecem o trânsito, que se cuidam sozinhos. Além disso, usam a bicicleta como meio de locomoção, por isso não veem necessidade. Segundo Aline *“Não é normal... as pessoas iam tirar sarro. Porque é pra serviço não pra ginástica”*.

A afirmação de Aline me fez pensar na seguinte constatação; sendo moradora da cidade onde realizei o estudo, nunca vi um trabalhador pedalar uma barra circular e utilizar algum equipamento de segurança. Os significados que envolvem os diferentes usos da bicicleta demonstram o lugar do sujeito na sociedade, ou seja, conforme o sujeito se apresenta, ele carrega consigo o status a que pertence. Inclusive, quando perguntei para Seu Neto se ele utilizava equipamento de segurança, ele respondeu-me inicialmente sobre o uso (na realidade o não uso) de equipamentos de segurança na construção civil, e não em relação ao deslocamento de bicicleta. Esta situação demonstra que a utilização de tais artifícios de segurança para deslocamento de bicicleta, é uma realidade muito distante para esses trabalhadores.

De acordo com o Código Brasileiro de Segurança (CONTRAN), Artigo 105, Capítulo IX, Seção II - Da Segurança dos Veículos, são equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros:

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

No entanto, o uso de tais equipamentos pelos trabalhadores que utilizam a bicicleta como meio de locomoção ao trabalho, na cidade de Irati, são quase inexistentes. Além disso, os trabalhadores desenvolvem seus próprios modos de enfrentar os riscos presentes no trânsito, como pedalar pela contramão ou por trajetos de fluxos menos intensos. Ou seja, eles têm consciência que por muitas vezes, estão em perigo.

A identidade do cicleteiro fica mais evidente quando eles se reconhecem como tal. Em 2014, por exemplo, aconteceram eventos ciclísticos em Irati, os quais tiveram como objetivo, incentivar o uso da bicicleta. Os sujeitos desta pesquisa disseram que não participaram destes movimentos, justificando que nos horários em que foram realizados, eles estavam trabalhando, mas fundamentalmente, por não sentirem-se inclusos no grupo dos ciclistas. Conforme os apontamentos levantados por Neide: *“Fazem isso por fazer, porque quem tem carro não troca pela bicicleta”* ou *“isso não é pra mim”*. Tais expressões refletem o sentimento de não pertencimento a um determinado grupo, que podem ser compreendidos nas palavras de Le Breton:

Através da expressão corporal, o indivíduo é socialmente modulado e assim pertencente a determinados grupos devido aspectos em comum. Os atores sociais “contribuem para modular os contornos de seu universo e a dar ao corpo o relevo social que necessita, oferecem a possibilidade de construir-se inteiramente como ator do grupo de pertencimento” (LE BRETON, 2010, p. 9).

Os trabalhadores afirmam não serem ciclistas, mas cicleteiros, isto é, eles sentem-se pertencentes a um determinado grupo devido às condições pelas quais realizam o ato de andar de bicicleta. Por não utilizar equipamentos de segurança, por trafegar com bicicletas de baixo custo, por necessitar se locomover fazendo uso da bicicleta mesmo em situações de intempéries, por não ter outra opção a não ser a bicicleta como meio de transporte, são algumas condições que podem ser

levantadas. O termo ciclista e o termo cicleteiro parecem ter se tornado dicotomias. O primeiro relacionado ao esporte e as classes mais abastadas, e o segundo, sinônimo de pobreza e meio de transporte de trabalhador.

Nessas concepções da pessoa, o homem não é separado do corpo, como normalmente considera o senso comum. Em sociedades que permanecem relativamente tradicionais e comunitárias, o “corpo” é o elemento de ligação da energia coletiva e, através dele, cada homem é incluído no seio do grupo. Ao contrário, em sociedades individualistas, o corpo é o elemento que interrompe, o elemento que marca os limites da pessoa, isto é, lá onde começa e acaba a presença do indivíduo (LE BRETON, 2010, p. 30).

É uma discussão complexa, proveniente da cultura enraizada na cidade, nos moradores da região. Em Irati, é comum ouvir se falar “olha um cicleteiro”, para o sujeito que se desloca utilizando uma barra circular, com roupas aparentemente empoeiradas, carregando seus pertences não somente de uso pessoal, mas ferramentas de trabalho. Assim como, “olha um ciclista” para aqueles que pedalam utilizando capacetes, com sinalizadores nas bicicletas relativamente mais caras.

A apresentação física de si parece valer socialmente pela apresentação moral. Um sistema implícito de classificação fundamenta uma espécie de código moral das aparências que exclui, na ação, qualquer inocência. Imediatamente faz de qualquer um que possua hábito, monge incontestável. A ação da aparência coloca o ator sob o olhar apreciativo do outro e, principalmente, na tabela do preconceito que o fixa de antemão numa categoria social ou moral conforme o aspecto ou o detalhe da vestimenta, conforme também a forma do corpo ou do rosto. Os estereótipos se fixam com predileção sobre as aparências físicas e as transformam naturalmente em estigmas, em marcas fatais de imperfeição moral ou de pertencimento de raça (LE BRETON, 2010, p. 78).

Conforme Le Breton (2003, p. 31), “é por seu corpo que você é julgado e classificado”. Através do corpo, daquilo que está inscrito nele, o indivíduo se mostra na sociedade, que nos separa em classes e culturas que orientam nossas significações e valores. O corpo marca a identidade e o lugar do indivíduo (LE BRETON, 2003).

## **5.5 O corpo exposto às condições ambientais**

É possível observar no cotidiano dos sujeitos que utilizam a bicicleta como meio de locomoção, a intensa exposição dos seus corpos às condições ambientais, como o sol, a chuva, o frio, o calor, o trânsito intenso, etc. As descrições destas

condições tornam-se importantes para que possamos compreender como os trabalhadores adaptam seus corpos e comportamentos diante de tais situações.

Os participantes da pesquisa Silvio e Aline consideram o inverno como o período mais difícil para a locomoção de bicicleta, enquanto que no verão sentem-se mais confortáveis. Neide, por sua vez, tem opinião contrária a eles, e Seu Neto diz que *“tanto faz, pois já está acostumado”*. Apesar de apresentarem opiniões distintas em relação às estações do ano, fica evidente que tais aspectos ambientais, interferem na condição corporal dos ciclistas.

Como forma de proteger o corpo das condições climáticas e ambientais adversas, como a exposição ao sol, chuvas, geadas, etc., o uso do chapéu, boné, capa de chuva, guarda-chuva, gorros, luvas, e muitas blusas, foram citados. Neide foi a única que respondeu que utilizava protetor solar, porém, devido sua situação financeira e o valor deste tipo de produto no comércio, talvez essa afirmação não seja verdadeira. Os quatro participantes afirmaram utilizar sacolas plásticas para proteger e carregar seus pertences, ou ainda, embaixo das roupas.

Em relação a segurança no trânsito, os trabalhadores comentam que entre os bairros e durante a noite, o deslocamento torna-se mais perigoso, devido à falta de iluminação, infraestrutura e policiamento. Os pesquisados evidenciam ainda, a má qualidade das ruas nos bairros em que residem, visto que deixam claro que os piores trechos são os arredores de suas casas. As vias possuem buracos, cascalhos, valetas, estradas mal conservadas, não existem calçadas ou acostamentos, menos ainda, ciclovia. Ao passo que no centro da cidade, esses fatores não são constatados, visto que possuem iluminação, acostamento, calçadas, asfalto, sinalização e patrulhas policiais frequentes.

Quando questionados sobre o que lhes chama atenção enquanto percorrem seus trajetos, a movimentação do trânsito foi citada. Conforme Le Breton (2011, p. 162) *“a vigilância torna-se necessária para não por sua existência em perigo”*. Além disso, de Neide e Aline falam do medo de assaltos e a dificuldade devido à falta de iluminação à noite, ainda a serração e neblina também demandam maior atenção. No entanto, ambas disseram que *estão acostumadas, que se obrigam a ir, por isso acostumaram-se*.

Seu Neto foi o único a afirmar que pedala pela contramão para sua própria segurança, advertindo que em alguns trechos esta prática se dá devido à precariedade das vias, ao fluxo intenso no trânsito e o desrespeito dos motoristas.

Embora os outros três trabalhadores afirmarem que não transitam pela contramão, observei e inclusive, pedalei junto deles, durante as “trajetórias etnográficas”, por alguns trechos no sentido contrário da via. Tal prática parece surgir como uma estratégia de defesa em meio ao trânsito.

Os trabalhadores afirmam que para que haja mais respeito no trânsito se fazem necessários espaços específicos para os “bicicleteiros”, pois na cidade de Iрати, eles seriam quase inexistentes. O que os trabalhadores querem dizer é que a cidade precisaria possuir ciclovias. Justificam que, desta forma, os motoristas não iriam gritar e buzinar para os ciclistas, além de enfatizarem que, para que os mais vulneráveis sejam protegidos, as leis de trânsito precisam ser cumpridas, não podendo “existir apenas no papel”.

Ao falarmos sobre as condições ambientais referentes ao trânsito e sobre os comportamentos vivenciados nele, observemos parte da legislação. O Artigo 58 da Lei nº 9.503 de 23 de Setembro de 1997, do Código de Trânsito Brasileiro, prevê:

Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, **com preferência sobre os veículos automotores.** (grifo nosso)

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

Segundo a legislação brasileira, os veículos automotores devem dar prioridade aos ciclistas, assim como, guardar a distância de um metro e cinquenta centímetros ao passá-los ou ultrapassá-los (Artigo 201). Medidas como esta, têm a pretensão de proteger vidas, e não de enfatizar a hierarquia produzida na pragmática do trânsito. Digo isto porque se tornou comum aos nossos olhos uma hierarquização em relação aos espaços públicos de circulação, é uma espécie de disputa por espaço em meio ao tráfego.

Para melhor explicar, parece haver uma disputa entre potências e motores, sendo assim, àquele sujeito que dirige um veículo de grande porte, como um ônibus ou um caminhão parece se sentir mais “dono/proprietário” de um determinado lugar na via.

Em grande parte das vezes impera a lei do mais forte e, neste caso, os ciclistas, que também almejam seu lugar nas vias, estão em desvantagem. Eles, por

sua vez, são mais vulneráveis em meio ao trânsito, tanto quanto os pedestres. Além de estarem expostos à maior perigo, são também corpos que estão menos protegidos, pois não estão envoltos e protegidos pela “bolha” produzida pela lataria dos automóveis.

Como previsto por lei, o ciclista deve circular pelos mesmos espaços dos automotores, ocupando igualmente o lugar de um automóvel. Porém, devido à hierarquia produzida na pragmática do trânsito, o tráfego dos diferentes veículos parece acabar se distanciando das orientações previstas no código de Trânsito Brasileiro. Isso tudo provoca uma organização específica na composição do trânsito, fazendo com que automóveis, motocicletas, bicicletas e pedestres assumam posições hierárquicas ao ocuparem as vias. Este cenário reflete a diversidade de indivíduos e suas maneiras de agir perante situações vividas cotidianamente. Essas ações, quando repetidas no dia-a-dia, muitas vezes se tornam comuns aos nossos olhos, isto é, são comportamentos naturalizados. Ao provocar essas reflexões, estou falando e pensando como ciclista, pedestre, motorista, pesquisadora e observadora desse cotidiano.

Existem circunstâncias nas quais a solidariedade entre os ciclistas pode se constituir como um aspecto de fortalecimento das relações humanas. Isso pode ser visualizado, por exemplo, quando um ciclista tem problema com sua bicicleta, em pleno trânsito, com o freio que estraga ou com a corrente que cai ou arrebenta. Seu Neto e Silvio afirmam que sempre que observam alguém passando por tais situações, eles prestam ajuda. No entanto, Neide e Aline comentam que já precisaram de auxílio, mas que não foram ajudadas.

Interações implicam em códigos, em sistemas de espera e de reciprocidade aos quais os atores se sujeitam. Não importam quais sejam as circunstâncias da vida social, uma etiqueta corporal é usada e o ator a adota espontaneamente em função das normas implícitas que o guiam (LE BRETON, 2006, p. 47).

Talvez pelo fato de que Aline e Neide deslocavam-se de bicicleta durante a noite, essas questões de ajuda em relação a outros trabalhadores tornem-se mais delicadas, devido aos riscos de roubos e assaltos, por exemplo. Já no caso de Neto e Silvio, que dizem serem solícitos nestes casos, deslocam-se durante o dia. No entanto, pode-se observar que em ambas as situações, os códigos de etiquetas são manifestados através do corpo.

O fluxo do cotidiano, com suas escansões/divisões costumeiras, tende a ocultar o jogo do corpo na apreensão sensorial do mundo, ambiente ou nas ações realizadas pelo sujeito. Situar o corpo através das pulsações da vida cotidiana implica insistir na aparência vital de suas mobilidades próprias, de seu caráter de mediador entre o mundo exterior e o sujeito. A experiência humana, qualquer rosto insólito que ela assuma, repousa inteiramente sobre as operações do corpo. O homem habita corporalmente o espaço e o tempo de sua vida (LE BRETON, 2011, p. 156).

Segundo Le Breton (201, p. 145) “a vida cotidiana é o lugar onde o homem domestica o fato de viver, e a partir do qual ele pode ampliar o campo de sua ação por meio de um sentimento de transparência relativa”. Suas ações não são dadas, elas são produzidas ao passo que o homem constrói sua cultura.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo possibilitou o desvelamento de aspectos culturais e socioeconômicos relacionados ao uso da bicicleta como meio de locomoção entre trabalhadores, na cidade de Irati - PR, bem como, oportunizou as descrições de algumas condições ambientais sob as quais estes sujeitos e seus corpos estão expostos. As interpretações decorrentes do campo permitiram trazer à tona questões especialmente regionais em relação aos aspectos simbólicos referentes ao tema abordado.

O estudo de caráter etnográfico, baseado nas interpretações das ações humanas, ou seja, nas compreensões culturais, possibilitou minha participação e imersão em um contexto específico, dentro de um grupo social. De acordo com os objetivos propostos pela presente pesquisa, pode-se fazer as seguintes considerações:

a) Os vínculos profissionais dos sujeitos estudados possuem como característica comum à ênfase na realização de atividades manuais ou a utilização da força física. O nível de escolaridade destes sujeitos encontra-se em patamares inferiores ou médios. Isso fica visível quando observamos a tabela 2. Nenhum dos trabalhadores possui curso em nível superior. Esta característica parece possuir relação com a necessidade precoce de inserção no mercado de trabalho, uma vez que estas pessoas deixaram de estudar para trabalhar, e assim, produzir renda para suprir as necessidades de suas famílias. As profissões que estes trabalhadores exercem não exigem um grau elevado de qualificação, visto que as exigências para tais ocupações estão essencialmente relacionadas ao esforço físico e não a trabalhos intelectuais mais complexos.

b) As classes sociais das quais participam são condicionadas pelos seus vínculos empregatícios. Evidentemente, estes trabalhadores pertencem às classes sociais menos abastadas, e sobrevivem com renda familiar de 1 a 3 salários mínimos. Constituem famílias relativamente grandes, que apesar de suas limitações decorrentes de suas rendas mensais, ajudam-se financeiramente. Além disso, podemos destacar que as algumas crianças recebem auxílio governamental, apesar de não me aprofundar sobre estes benefícios, sabemos que tais auxílios são fundamentais para as despesas mensais destas famílias.



O pertencimento à classe social menos favorecida também pode ser observado a partir de outros fatores, como o desemprego, por exemplo, relatado na família de Neide. Além disso, os referidos trabalhadores residem em casas modestas construídas em bairros e vilas afastados do centro da cidade. Os mesmos não possuem automóveis e não podem pagar pelas despesas do transporte coletivo ou por outro meio motorizado. Com isso, utilizam a bicicleta como meio de locomoção ao trabalho, devido ao fato de esta ser um meio econômico e barato, e, portanto, de fácil acesso para os trabalhadores.

c) A bicicleta parece possuir significados distintos para cada um dos trabalhadores pesquisados. Aline, por exemplo, afirma que a bicicleta é seu único meio de transporte. Neide, por sua vez, relatou a bicicleta como um brinquedo do qual não pode brincar enquanto criança, mas que se tornou, agora, um meio de transporte. O aparelho também pode ser visto como uma extensão do corpo, sendo este, o próprio propulsor do movimento, como afirma Seu Neto, *“ela parece fazer parte da gente”*. Já Silvio, afirma com entusiasmo, *“a bicicleta é tudo!”*.

d) O corpo do trabalhador que se locomove de bicicleta está exposto às condições ambientais mais variadas, das mais agradáveis relacionadas, por exemplo, à brisa leve na face ou às conversas com aos amigos nos trajetos percorridos, até experiências relativas às adversidades e intempéries como o frio, o calor e a chuva. O estudo deteve-se mais nas adversidades encontradas pelos trabalhadores do que nos aspectos aprazíveis inerentes ao deslocamento de bicicleta, que certamente existem e são aspectos importantes de investigação.

As dificuldades encontradas no deslocamento de bicicleta vão além do cansaço, da chuva, do frio, da geada, do calor intenso, do perigo da noite, do cumprimento de horários, entre outros condicionantes. Ela desvela o caráter de obrigatoriedade, pois permite perceber que o trabalhador não utiliza a bicicleta por escolha, mas pelo fato de ela se constituir, muitas vezes, como a sua única opção para se locomover ao trabalho.

Desta maneira, o vínculo profissional, a classe social e as condições ambientais e de significados relativos ao deslocamento de bicicleta parecem se constituir como aspectos inter-relacionados.

Além dos quatro itens apresentados anteriormente, os quais derivam dos objetivos da pesquisa, ao longo do trabalho de campo surgiram dois aspectos

importantes para a compreensão do contexto estudado: as noções de “bicicleteiro” e de “acostumar-se”.

A expressão “bicicleteiro” revela um aspecto identitário relativo a determinado estrato social que utiliza a bicicleta como meio de transporte. Os significados construídos em relação aos trabalhadores e a intencionalidade com que eles pedalam, trazem à tona um tipo específico de vínculo de pertencimento social. As características da bicicleta, os modos de se vestir e de se equipar, os vínculos profissionais e de classe social parecem distinguir o “bicicleteiro” do “ciclista”. Se o primeiro encarna fielmente os sujeitos envolvidos neste estudo, o ciclista, por sua vez, está presente nas representações sociais como sujeitos que utilizam a bicicleta com um conjunto de códigos específicos, representados, principalmente, por outros modos de se vestir e de se equipar e, ainda, pelas características de sua bicicleta.

É importante destacar que esta dicotomia entre “ciclista” e “bicicleteiro” parece ganhar evidência no contexto regional de Irati - PR. Isso não quer dizer, entretanto, que não seja possível identificar estas representações em outras regiões e contextos.

O pertencimento ao grupo dos “bicicleteiros” pode ser melhor percebido quando os trabalhadores tecem comentários sobre os passeios e eventos ciclísticos, dizendo: *“isso não é pra mim”, “isso de passeio turístico é coisa de rico”, “queria ver se tivessem que usar a bicicleta todos os dias, na chuva, na geada... queria ver se trocavam seu carrinho...”*.Essas colocações vão ao encontro das palavras de Boltanski (2004), quando o autor diz que, a partir do modo como o sujeito se apresenta na sociedade, ele produz marcas, são estereótipos criados através de características físicas e comportamentais, por meio das quais fará o indivíduo ocupar um lugar dentro de uma classe social, e a partir dela, manterá hábitos corporais condizentes com tal estratificação.

O “acostumar-se” surge como uma característica comum nas falas dos sujeitos pesquisados, em diversos momentos do estudo. São corpos que se acostumaram a empurrar a bicicleta sem marchas em trechos de aclive, a serem banhados de lama em dias chuvosos por motoristas, acostumaram com o rosto queimado de sol ou de frio. Estão acostumados a ceder aos automotores o pouco espaço que ocupam nas vias de circulação e a ouvir agressões verbais e buzinas.

Estão acostumados com o pedalar por obrigação, por necessidade. Apesar das dores e do cansaço, eles se esforçam, resistem, batalham. Acostumaram seus

corpos a pedalar no desconforto logo após o almoço, ao medo e a insegurança do deslocamento durante a noite, durante o barulho e a movimentação do dia, na calmaria e no silêncio da madrugada. Acostumados com as situações de desrespeito e com a falta de humanidade, acostumaram com a invisibilidade social que os rodeia. A bicicleta faz parte de seu lugar social.

O “acostumar-se” revela a singular capacidade de adaptação do ser humano às condições ambientais às quais é exposto. Em nosso estudo, tais adaptações manifestam-se fundamentalmente na dimensão corporal. Os trabalhadores têm seus corpos acostumados/adaptados às condições sociais que ocupam.

As considerações feitas neste estudo se dão a partir de realidades de quatro trabalhadores. Tais realidades são produtos de uma sociedade excludente, que nos separa em classes sociais e condiciona cada estratificação social a diferentes práticas corporais, bem como, condiciona seus modos de vida, seus costumes, seus consumos, seus modos de pensar e agir, enfim, ao mesmo tempo em que o ser humano produz cultura, ele é produto dela. Neste contexto sociocultural são produzidos sentidos e significados específicos para o ato de pedalar, para a bicicleta, para a economia, para o corpo e para todas as dimensões cotidianas que envolvem a vida do trabalhador.

Desta maneira, buscou-se compreender o fenômeno abordado e a dinâmica da cultura em relação aos aspectos corporais, sociais e econômicos que dão sentido a existência humana e que estão presentes no nosso dia-a-dia, que são passíveis de interpretações. Porém, às vezes, estamos tão *acostumados* com as distintas classificações dos corpos, que nos esquecemos de enxergar e discutir os fenômenos de maneira a fazer vê-lo, mostrá-lo não como naturais, mas legitimá-los, como frutos da cultura que produzimos. Tentei mostrar como o fenômeno abordado pode ser questionado e interpretado, embora, em um primeiro momento, possa nos parecer tão familiar e, por isso, tão trivial, a ponto de sentirmo-nos dispensados de problematizá-los.

Apesar das limitações, o presente estudo proporcionou-me uma valiosa experiência. Espero que esta dissertação possa acrescentar contribuições na busca de interpretações culturais, bem como, inspirar o surgimento de outras pesquisas etnográficas, podendo assim, ampliar os olhares referentes aos sujeitos que se deslocam ao trabalho utilizando a bicicleta.

## Referências

AQUINO, A. P. P.; ANDRADE, N. P. **A integração entre trem e bicicleta como elemento de desenvolvimento urbano sustentável**. 1º lugar no 3º Concurso de Monografia CBTU-A cidade nos trilhos, 2007.

BACCHIERI, G.; GIGANTE, D. P.; ASSUNÇÃO, M. C. **Determinantes e padrões de utilização da bicicleta e acidentes de trânsito sofridos por ciclistas trabalhadores da cidade de Pelotas, Rio Grande do Sul, Brasil**. Caderno de Saúde Pública 2005; 21(5): 1499-508.

BOLTANSKI, L. **As classes sociais e o corpo**. 4ª Ed. São Paulo: Graal, 2004.

CARVALHO, Y. M. **Atividade Física e Saúde: Onde está e quem é o “Sujeito” da relação?** Revista Brasileira de Ciências do Esporte, v. 22, n. 2, p. 9-21, jan. 2001.

**CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (CTB)**. Acesso em março de 2014.

Disponível em:

<http://www.ctbdigital.com.br/>

<http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/ctb.pdf>

DALPIAN, P. R. C. **Um carro a menos: a contra-hegemonia e a resistência ao consumo**. Dissertação de Mestrado em Administração. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2013.

DIEFENTHAELER, F.; BINI, R. R.; NABINGER, E.; LAITANO, O.; CARPES, F. P.; MOTA, C. B.; GUIMARÃES, A. C. S. **Proposta Metodológica para a Avaliação da Técnica da Pedalada de Ciclistas: Estudo de Caso**. Revista Brasileira de Medicina do Esporte – Vol. 14, Nº 2 – Mar/Abr. 2008.

DIEFENTHAELER, F.; BINI, R. R.; VAZ, M. A. **Análise da técnica de pedalada durante o ciclismo até a exaustão**. Motriz, Rio Claro, V.18 N.3, P.476-486, Jul./Set. 2012.

DUMAZEDIER, J. **Lazer e cultura popular**. São Paulo: Perspectiva, 1976.

FERREIRA, A. D. H. **Novo dicionário da língua portuguesa**. 3ª Ed. Curitiba: Editora Positivo, 2004.

GEERTZ, C. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: LTC, 1989.

LE BRETON, D. **A sociologia do corpo**. Petrópolis: Editora Vozes; 2006.

LE BRETON, D. **Antropologia do corpo e modernidade**. Petrópolis: Editora Vozes; 2011.

MENDONÇA, C.; LOBO, J.; HAGEN, J. **Os benefícios dos veículos de carga à propulsão humana: cidades podem alcançar menores emissões e maior segurança. Estudo de caso na cidade do Rio de Janeiro**. 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito. Exposição Internacional de transporte e trânsito. Rio de Janeiro, 18 a 21 de outubro de 2011, p. 1630-1634.

MINAYO, M. C. de S. **Pesquisa Social**. Petrópolis: Vozes, 2004.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **A mobilidade urbana no planejamento da cidade**. Cartilha, Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana. 2007.

MOLINA, G. E.; ROCCO, G. F.; FONTANA, K. F. **Desempenho da Potência Anaeróbia em Atletas de Elite do Mountain Bike Submetidos à Suplementação Aguda com Creatina**. Revista Brasileira de Medicina do Esporte – Vol. 15, Nº 5 – Set/Out, 2009.

OLIVEIRA, D. S. P. **“Vou de Bike”:** Um estudo antropológico sobre o uso da bicicleta em Porto Alegre. Trabalho de Conclusão de Curso em Ciências Sociais. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Departamento de Antropologia. 2013.

OLIVEIRA, R. C. de. **O trabalho do antropólogo**. São Paulo. Brasília, DF: UNESP Paralelo 15, 2006.

PAIXÃO, J. A., KOWALSKI, M. **Fatores intervenientes à prática do mountain bike junto à natureza**. Estudos de Psicologia. Campinas 30(4) 561-568 outubro - dezembro 2013.

PEZZUTO; C. C., SANCHES, S. P. **Identificação dos fatores que influenciam no uso da bicicleta**. XVII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes. Programa de Pós Graduação em Engenharia Urbana. Universidade Federal de São Carlos, 2001.

PINO, A. (2005). **As marcas do humano: Às origens da constituição cultural da criança na perspectiva de Lev S. Vigotski**. São Paulo, SP: Cortez.

PROVIDELO, J. K.; SANCHES, S. P. **Percepções de indivíduos acerca do uso da bicicleta como modo de transporte**. Transportes, v. XVIII n. 2, p. 53-61, junho 2010.

RITTA, L. A. S. **Motivos de uso e não uso de bicicletas em Porto Alegre: um estudo descrito com estudantes da UFRGS.** Trabalho de Conclusão de Curso em Administração. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2012.

RUSHDIE, S. **O último suspiro do mouro.** São Paulo: Cia. das Letras, 1996.

SCHETINO, A. M. **Pedalando na modernidade: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX para o XX.** Rio de Janeiro: APICURI, 2008.

SILVA, C. L.; SILVA, T. P. **Lazer e educação física: Textos didáticos para a formação de profissionais do lazer.** Campinas, SP: Papyrus, 2012. Coleção Fazer/Lazer.

SILVA, M. A. de M. **Errantes do fim do século.** São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1999. Prismas.

SILVA, R. S. **Formas Contemporâneas de Ativismo Político: etnografia do Movimento Massa Crítica.** Trabalho de Conclusão de Curso em Ciências Sociais. Universidade Federal do rio Grande do Sul. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Departamento de Antropologia. Porto Alegre, 2011.

SILVA, S. G.; DUCA, G. F. D.; SILVA, K. S.; OLIVEIRA, S. E. S.; NAHAS, M. V. **Deslocamento para o trabalho e fatores associados em industriários do sul do Brasil.** Revista de Saúde Pública 2012; 46(1): 180-4.

SILVA, C. O. **Bicicleta está na moda, mas não é prioridade. IPEA, Ano 9. Edição 71, 2012.** Acesso em 21 de agosto de 2015. Disponível em:

[http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2716:catid=28&Itemid=23](http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2716:catid=28&Itemid=23)

SILVEIRA, M. O. **Mobilidade sustentável: a bicicleta como um meio de transporte integrado.** Dissertação de Mestrado em Engenharia de Transportes. Universidade Federal do Rio de Janeiro. 2010.

VELOZO, E. L. **Ciclismo e Cultura: Anotações sobre os Usos da Bicicleta.** Anais do V Congresso Sul brasileiro de Ciências do Esporte. UIVALI/Itajaí/SC. 2010.

## APÊNDICE I

### ROTEIRO DAS ENTREVISTAS

#### **Classe Social e Vínculo empregatício**

1. Nome
2. Idade
3. Escolaridade
4. Profissão
5. Estado civil
6. Possui filhos? Quantos?
7. Renda familiar de aproximadamente quantos salários?
8. Possui automóvel? Qual?
9. Qual modelo da sua bicicleta? Há quanto tempo utiliza o modelo que tem atualmente? Teve outras antes dessa? Quantas bicicletas têm?
10. Mais pessoas da sua família utilizam bicicleta para deslocamento?
11. Tem acesso a outras formas de locomoção até o local de trabalho? (a pé, carro, moto, bicicleta, ônibus etc.)?

#### **Condições ambientais e justificativas relacionados ao uso da bicicleta**

12. Qual a estação do ano em que tem mais dificuldade de usar a bicicleta? Por quê? (o que o corpo sente?)
13. Qual a estação do ano em que se sente mais confortável? Por quê?(o que o corpo sente?)
14. Como faz para se proteger do sol, chuva, frio, geada, ventania?
15. Como faz para proteger seus pertences nas diversas condições ambientais?
16. Por que optou pelo uso da bicicleta para se locomover ao trabalho?
17. Há quanto tempo usa? Com que frequência semanal?
18. Utiliza a bicicleta para outros fins?
19. Bairro onde reside (com endereço – localizar no mapa)
20. Bairro onde trabalha (com endereço – localizar no mapa)

21. Quanto tempo dura o percurso? Qual a distância aproximada?
22. Durante quais horários se desloca de bicicleta ao trabalho?
23. Como escolheu o percurso que realiza hoje?
24. O que é mais importante para você escolher seu trajeto? Já tentou fazer outras rotas?
25. Qual o melhor e pior trecho que percorre e por quê?
26. Por onde você se desloca? Calçada, asfalto, estradas de chão, pela contramão?
27. Desmonta da bicicleta em algum trecho? Por quê? (cansaço, dor, peso, perigo, subidas)
28. O que chama sua atenção enquanto anda de bicicleta? Ouve algo? Sente cheiros diferentes? Quais?
29. Você utiliza a bicicleta durante a noite? Como é a iluminação, visibilidade, segurança?
30. Existem mais pessoas em seu ambiente de trabalho que também usam a bicicleta como meio de locomoção?
31. Você se depara com os mesmos trabalhadores que utilizam a bicicleta como meio de transporte todos os dias? Comunicam-se? Ajudam-se quando necessário?
32. Quais são os pontos positivos de usar a bicicleta?
33. Quais são os pontos negativos (dificuldades) de usar a bicicleta?
34. O que a bicicleta significa pra você? Qual sua relação com sua bicicleta?
35. Você gosta de andar de bicicleta?
36. Quais os cuidados e manutenção com a bicicleta? Com que frequência?
37. Usa algum equipamento de segurança? Por quê? Acha importante?

### **Deslocar-se ao trabalho de bicicleta em Irati**

38. Já sofreu algum tipo de violência/acidente no trânsito quando se deslocava de bicicleta?
39. Já se sentiu intimidado pelos motoristas? Já passou por alguma situação desagradável no trânsito quando se deslocava de bicicleta?
40. Como se sente em meio ao trânsito de tantos veículos automotores?
41. O que a bicicleta é para você?



42. Você se sente seguro andando de bicicleta?
43. Você se considera ciclista ou bicicleteiro? Por quê?
44. O que acha dos eventos que ocorreram na cidade, para incentivar o uso da bicicleta? Você participou? Por quê?
45. O que você acha que deveria mudar na cidade/nas pessoas, para que haja mais respeito no trânsito?
46. Na legislação, o ciclista tem preferência em relação aos veículos automotores. Isso ocorre no dia-a-dia?
47. O que gosta de fazer nas horas de folga para se divertir/lazer?

## APÊNDICE II

### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Titulo da pesquisa: CORPOS EM TRÂNSITO: O uso da bicicleta como meio de locomoção entre trabalhadores da cidade de Irati - PR.

Pesquisadora responsável: Carla Vanessa Pacheco, 3423 1836.

Universidade estadual do Centro-Oeste (UNICENTRO), 3421 3000.

Eu, \_\_\_\_\_, nacionalidade \_\_\_\_\_, idade \_\_\_\_\_, estado civil \_\_\_\_\_, profissão \_\_\_\_\_, endereço \_\_\_\_\_

RG. \_\_\_\_\_ estou sendo convidado a participar de um estudo denominado: CORPOS EM TRÂNSITO: O uso da bicicleta como meio de locomoção entre trabalhadores da cidade de Irati - PR, cujos objetivos e justificativas são: a) Compreender os significados atribuídos ao uso da bicicleta enquanto meio de locomoção entre trabalhadores na cidade de Irati - PR; b) Entender a relação do uso da bicicleta e classe social; c) Conhecer a relação entre uso da bicicleta e vinculação profissional destes usuários; d) Conhecer as condições às quais o corpo do trabalhador que se locomove de bicicleta está exposto. A minha participação no referido estudo será no sentido permitir o acompanhamento da pesquisadora junto aos trajetos por mim realizados enquanto desloco-me do/para meu lugar de trabalho. Além de responder a uma entrevista, com a finalidade de auxiliar na compreensão dos objetivos propostos no estudo. A entrevista será gravada e posteriormente transcrita. As fotos em que aparece minha imagem

podem     não podem

Ser utilizadas na publicação deste trabalho.

Caso não seja consentida publicação das fotos, poder-se-á publicá-la de maneira a ser demonstrado o contexto, porém que sua face seja protegida?

sim     não

Estou ciente de que minha privacidade será respeitada, ou seja, meu nome ou

qualquer outro dado ou elemento que possa, de qualquer forma, me identificar, será mantido em sigilo.

Também fui informado de que posso me recusar a participar do estudo, ou retirar meu consentimento a qualquer momento, sem precisar justificar, e de, por desejar sair da pesquisa, não sofrerei qualquer prejuízo.

É garantido o livre acesso a todas as informações e esclarecimentos adicionais sobre o estudo e suas consequências, enfim, tudo o que eu queira saber antes, durante e depois da minha participação.

Enfim, tendo sido orientado quanto ao teor de todo o aqui mencionado e compreendido a natureza e o objetivo do já referido estudo, manifesto meu livre consentimento em participar.

Irati, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2015.

---

*Nome e assinatura do sujeito da pesquisa*

---

*Nome e assinatura do pesquisador responsável*

## ANEXO 1

## CONSULTA AO DETRAN

PREFEITURA DE  
**IRATI**

Tributação

## DECLARAÇÃO

Declaramos para que produzam os devidos e legais efeitos que em consulta ao banco de dados municipal, foi constatado a existência de 39 empresas atuando de maneira regular no município com atividade de venda de veículos.

Irati, 13 de fevereiro de 2015.

**Sandra Elisa Otto de Lara**

Diretora do Departamento de Tributação

**Rogerio Cius**

Emissão de Alvarás de Licença