



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO**

ADRIANA PANCOTTO

**CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA NA CIDADE DE PORTO ALEGRE:
PERFORMANCES E POLÍTICAS PÚBLICAS EM TEMPOS DE PANDEMIA**

**PORTO ALEGRE
2023**

ADRIANA PANCOTTO

**CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA NA CIDADE DE PORTO ALEGRE:
PERFORMANCES E POLÍTICAS PÚBLICAS EM TEMPOS DE PANDEMIA**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial para o Título de Doutora em Administração

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Fernanda Tarabal Lopes

PORTO ALEGRE
2023

CIP - Catalogação na Publicação

Pancotto, Adriana
Ciclismo/andar de bicicleta na cidade de Porto Alegre: performances e políticas públicas em tempos de pandemia / Adriana Pancotto. -- 2023.
281 f.
Orientadora: Fernanda Tarabal Lopes.

Tese (Doutorado) -- Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Escola de Administração, Programa de Pós-Graduação em Administração, Porto Alegre, BR-RS, 2023.

1. Ciclismo e andar de bicicleta. 2. Esporte e lazer. 3. Múltiplas realidades. 4. Ontologias políticas. 5. Políticas públicas. I. Tarabal Lopes, Fernanda, orient. II. Título.

ADRIANA PANCOTTO

**CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA NA CIDADE DE PORTO ALEGRE:
PERFORMANCES E POLÍTICAS PÚBLICAS EM TEMPOS DE PANDEMIA**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial para o Título de Doutora em Administração

Aprovada em 18 de abril de 2023, por:

Prof.^a Dr.^a Fernanda Tarabal Lopes

Doutora em Administração pela Universidade Federal de Minas Gerais
Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Orientadora

Prof. Dr. Admardo Bonifácio Gomes Júnior

Doutor em Educação pela Universidade Federal de Minas Gerais e em Filosofia pela Aix-Marseille Université, França
Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais

Prof.^a Dr.^a Maria Beatriz Rodrigues

Doutora Phd *in Development Studies* pela University of Sussex, Inglaterra
Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Wanderley Marchi Júnior

Doutor em Educação Física pela Universidade Estadual de Campinas
Universidade Federal do Paraná

PORTO ALEGRE
2023

Dedicatória

Dedico esta tese aos meus pais Ignez e Fernando, meus mentores nesta vida.
Aos meus avós maternos, Luiza (em lembrança) e Angelo (em lembrança); e
Aos meus avós paternos, Ignez (de 92 anos) e João (em lembrança).

Vencemos até aqui! Seguimos em frente!

Não desista das coisas que fazem você sorrir!

(Autor desconhecido)

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus pais pela vida, pelo amor incondicional, pelo incentivo aos estudos e à busca pelo conhecimento e por me ensinarem a lutar contra as injustiças.

A toda minha família, agradeço pelo companheirismo e carinho em todos os momentos e por compreenderem meus momentos de ausência.

Aos amores, aos amigos e aos colegas que juntos compartilhamos bons momentos e também muitos desafios ao longo desse processo.

Às professoras orientadoras e demais professores do PPGA/UFRGS pelos ensinamentos e suporte necessários ao longo deste percurso acadêmico.

Aos professores, colegas e amigos dos grupos de pesquisa Trabalho e Saberes na Contemporaneidade (TSC) e Grupo de Estudos Socioculturais em Educação Física (GESEF/UFRGS) pela acolhida, amizade e pelos momentos ímpares de trocas de saberes e construção de conhecimento.

Aos atores pesquisados pela disponibilidade em compartilhar suas vivências cotidianas na prática do ciclismo/andar de bicicleta e nos ativismos.

À Prefeitura Municipal de Porto Alegre pelo espaço de participação e produção de dados para esta pesquisa.

À Universidade Federal do Rio Grande do Sul, por proporcionar-me uma formação de qualidade.

Ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia (IFRS), por conceder-me afastamento das atividades docentes e assim dedicar-me aos estudos e pesquisas deste Curso de Doutorado, através de seu Programa de Qualificação de Servidores.

A todos vocês, meu muito obrigada!

RESUMO

A pandemia Covid-19 que atingiu o Brasil em meados do mês de março de 2020, afetou drasticamente o campo do esporte e lazer no Brasil e no mundo. No primeiro momento da pandemia Covid-19, a natureza essencial (ou não), das atividades físicas, esporte e lazer foi questionada, mas seus benefícios à promoção de saúde foram destacados. A Constituição Federal Brasileira de 1988 prevê o esporte e o lazer como direitos a serem garantidos pelo Estado brasileiro a todos cidadãos por meio de políticas públicas. A Organização das Nações Unidas (ONU) também reconhece as práticas de atividades físicas e esportivas (AFEs) enquanto uma opção das pessoas para o enriquecimento de suas vidas. No entanto, a maioria da população brasileira não está envolvida com essas práticas. Dentre as inúmeras contradições e novas práticas ocorridas durante pandemia Covid-19, o ciclismo/andar de bicicleta ressurgiu na cidade de Porto Alegre/RS e em todo o mundo. Assim, este estudo teve por objetivo principal compreender como o ciclismo/andar de bicicleta e suas políticas públicas são performados na cidade de Porto Alegre/RS, em tempos de pandemia. Sob a lente das ontologias múltiplas de Annemarie Mol, as AFEs, por meio do ciclismo/andar de bicicleta, foram compreendidas como algo a ser constituído, negociado, nas suas diferentes “performances”. A praxiografia foi adotada como modo de pesquisar o fenômeno em questão, com a utilização da observação participante, entrevistas e análise documental. A partir de um retorno a realidade cotidiana na cidade, múltiplas realidades do ciclismo/andar de bicicleta foram identificadas: o ciclismo/andar de bicicleta pandêmico; o (inter) geracional; o utilitário e como mobilidade ativa; como esporte amador, de rendimento e lazer; e o de risco. O “andar de bicicleta” enquanto atividade física está presente em todas essas múltiplas realidades coexistentes. Conhecer as múltiplas realidades possibilitou compreender as dimensões políticas e as condições de possibilidade para as práticas. As opções, escolhas e tomadas de decisão nos diferentes sítios de interesse identificados (praticantes, Prefeitura de Municipal de Porto Alegre, Cicloativistas, Universidades e o Mercado) evidenciam a existência de conflitos; de iniquidades no acesso e na distribuição dos espaços públicos para mobilidade ativa; e dos múltiplos efeitos benéficos proporcionados pelas práticas. Identificou-se que a realidade do ciclismo/andar de bicicleta esportivo não está contemplada no atual Plano Diretor Ciclovitário (PDCI). Contemplar essa realidade nas Políticas Públicas torna-se importante para a performance de uma prática mais segura. Por todas essas questões, percebe-se que o ciclismo/andar de bicicleta é um objeto complexo. Ampliar a participação de outros sítios de interesse públicos faz-se necessária para performar uma política intersetorial que possa garantir os múltiplos direitos relacionados às múltiplas práticas. A geração de opções, soluções e prioridades pelo Poder Público Municipal deve partir da demanda, ou seja, de melhor conhecer os usuários e suas realidades. Histórias de performance podem contribuir para o diagnóstico e compreensão das realidades a fim de contemplá-las nas Políticas Públicas. Por fim, compreende-se que o conhecimento das múltiplas realidades vai ao encontro de estilos de políticas democráticas que buscam atender e concretizar as demandas e direitos sociais.

Palavras-chave: Ciclismo; andar de bicicleta; esporte e lazer; múltiplas realidades; ontologias políticas; políticas públicas.

ABSTRACT

The Covid-19 pandemic that hit Brazil in mid-March 2020, drastically affected the sport and leisure field in Brazil and worldwide. In the first moment of the Covid-19 pandemic, the essential nature (or not) of physical activities, sport and leisure was questioned, but their health benefits were remembered. The Brazilian Federal Constitution of 1988 consider sport and leisure as rights to be guaranteed by the Brazilian State to all citizens through public policies. The United Nations (UN) also recognizes the practice of physical activities and sports as an option for people to improve their lives. However, most of the Brazilian population is not engaged in physical activities and sports (PNUD, 2017). Among the numerous contradictions and new practices occurred during the Covid-19 pandemic, cycling/riding bicycle has resurfaced in the city of Porto Alegre/RS and around the world. The main objective of this study was to understand how cycling/riding bicycle and its public policies were performed in the city of Porto Alegre/RS, during the pandemic. Under the lens of Annemarie Mol's multiple ontologies, the physical activities and sports, through cycling/riding bicycle, were understood as something to be composed, negotiated, in their different "performances". Praxiography was adopted as a way of research, using participant observation, interviews, and document analysis. With the return of the everyday life in the city, the multiple realities of cycling/riding bicycle identified were: the pandemic cycling/riding bicycle; the (inter)generational; the utilitarian and active mobility; as amateur, performance and leisure sport; and the risk. "Cycling" as a physical activity is present in all these multiple coexisting realities. Knowing the multiple realities made it possible to understand the political dimensions and the possibilities for the practices. The options, choices and decision-making in the different interests identified (practitioners, City Hall of Porto Alegre, Cicloactivists, Universities and the Market) show the existence of conflicts; inequities in the access and distribution of public spaces for active mobility; and the multiple beneficial effects provided by the practices. It was identified that the reality of cycling/riding bicycle as a sport is not contemplated in the current Cycling Master Plan. Contemplating this reality in Public Policies becomes important for the performance of a safer practice. For all these issues, it is clear that cycling/riding bicycle is a complex object. Expanding the participation of other perspectives of public interest is necessary to carry out an intersectoral policy that can guarantee multiple rights related to multiple practices. The generation of options, solutions and priorities by the Municipal Government must start from the demand, that is, to better understand the users and their realities. Recognizing multiple perspectives can contribute to the diagnosis and understanding of realities to contemplate them in Public Policies. Finally, it is understood that knowledge of multiple realities is in line with styles of democratic policies that seek to meet and implement social demands and rights.

Keywords: *Cycling; Riding bicycle; sport and leisure; multiple realities; political ontologies; public policy.*

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AFEs	Atividades Físicas e Esportivas
ALRS	Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul
ANPEL	Associação Brasileira de Pesquisa e Pós-Graduação em Estudos do Lazer
CAMEX	Câmara do Comércio Exterior
CBCE	Colégio Brasileiro de Ciências do Esporte
CBO	Classificação Brasileira de Ocupações
CBTRI	Confederação Brasileira de Triathlon
CETE	Centro de Treinamento Esportivo do Estado do Rio Grande do Sul
CF 88	Constituição Federal Brasileira de 1988
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CNPq	Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
CREA	Conselho Regional de Engenharia e Agronomia
CREF	Conselho Regional de Educação Física
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
EDOM	Pesquisa de Origem e Destino Domiciliar
EPTC	Empresa Pública de Transporte e Circulação
ESEFID/UFRGS	Escola de Educação Física, Fisioterapia e Dança da Universidade Federal do Rio Grande do Sul
FMASC	Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário
FMB	Fórum Mundial da Bicicleta
GECEX	Comitê Executivo de Gestão
GEIPOT	Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes do Ministério dos Transportes
GESEF/UFRGS	Grupo de Estudos Socioculturais em Educação Física da Universidade Federal do Rio Grande do Sul
HPS	Hospital de Pronto Socorro
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IES	Instituições de Ensino Superior
IFRS	Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio

	Grande do Sul
LABMOB/UFRJ	Laboratório de Mobilidade Sustentável da Universidade Federal do Rio de Janeiro
LAPPUS	Laboratório de Políticas Públicas e Sociais
OMC	Organização Mundial do Comércio
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
OPAS	Organização Pan-Americana da Saúde
PBB	Programa Bicicleta Brasil
PDCI	Plano Diretor Ciclovitário Integrado
PMU	Plano de Mobilidade Urbana
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PPGCMH/UFRGS	Programa de Pós-Graduação em Ciências do Movimento Humano da Universidade Federal do Rio Grande do Sul
PPGA/UFRGS	Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul
PRF/RS	Polícia Rodoviária Federal do Rio Grande do Sul
REDE CEDES	Rede de Centros de Desenvolvimento de Esporte Recreativo e de Lazer
SEDUC/RS	Secretaria de Educação do Estado do Rio Grande do Sul
SEL/RS	Secretaria do Esporte e Lazer do Estado do Rio Grande do Sul
SMAM	Secretaria Municipal do Meio Ambiente
SME	Secretaria Municipal de Esporte, Recreação e Lazer
SMELJ	Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Juventude
SMMU	Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana
SMOI	Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura
UCB	União de Ciclistas do Brasil
ULBRA	Universidade Luterana do Brasil
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
UFRGS	Universidade Federal do Rio Grande do Sul
WGO	<i>World Gastroenterology Organization</i>

LISTA DE FIGURAS E ILUSTRAÇÕES

Figura 1: “Ciclovía corona” em Berlim, na Alemanha.....	105
Figura 2: “Bicibus”, em Barcelona, Espanha.....	106
Figura 3: Inauguração do velódromo da União Velocipédica no Campo da Redenção (1899).....	113
Figura 4: Ciclista da União Velocipédica.....	113
Figura 5: Oficina EBA – Cabo Rocha – Bairro Azenha.....	121
Figura 6: Bicicleta “veículo” utilitário.....	124
Figura 7: Pelotões de ciclistas em treinamento na Orla do Guaíba.....	134
Figura 8: Ciclismo BMX na Orla do Guaíba.....	137
Figura 9: Ciclismo/andar de bicicleta na Orla do Guaíba.....	137
Figura 10: Ciclismo/andar de bicicleta na Avenida Ipiranga.....	137
Figura 11: Bicicletas estacionadas junto a pista de skate da Orla do Guaíba.....	144
Figura 12: Buraco e deslizamento na Ciclovía da Avenida Ipiranga.....	146
Figura 13: Divulgação do Projeto de Lei nº 003/2022.....	166
Figura 14: Proposta de Expansão da rede cicloviária – Centro Histórico.....	179
Figura 15: Encontro setorial com representantes dos Conselhos Municipais.....	199
Figura 16: Obras de modificação do traçado da ciclovía da Avenida Diário de Notícias.....	212
Figura 16: Obras de modificação do traçado da ciclovía no Complexo Pontal.....	212
Figura 17: Rampa provisória para acessar a ciclovía.....	213
Figura 18: Placa eletrônica sinalizando o acesso a Megastore.....	214
Figura 19: Novo traçado da ciclovía - abertura da rua interna do Complexo.....	214
Figura 20: Agente da EPTC na rota de conflito entre ciclistas e veículos.....	215
Figura 21: Trecho modificado na ciclovía da Avenida Diário de Notícias.....	215
Figura 22: Ação educativa EPTC aos ciclistas na entrada de veículos.....	217
Figura 23: Novos elementos de sinalização na entrada de veículos do Complexo.....	218
Figura 24: Parque Pontal.....	219
Figura 26: Estações Bike Itaú em Porto Alegre em operação em 2022.....	222
Figura 27: Proposta de localização das novas estações de compartilhamento.....	227
Figura 28: A economia da bicicleta – dimensões e temáticas.....	241

SUMÁRIO

PRÓLOGO.....	30
1 INTRODUÇÃO.....	39
1.1 QUESTÃO DE PESQUISA.....	44
1.2 OBJETIVOS.....	44
1.2.1 Objetivo Geral.....	44
1.2.2 Objetivos específicos.....	44
2 A VIRADA ONTOLÓGICA, AS NOÇÕES DE MÚLTIPLAS REALIDADES E ONTOLOGIAS POLÍTICAS.....	46
2.1 VIRADA ONTOLÓGICA.....	46
2.2 AS MÚLTIPLAS REALIDADES PERFORMADAS NA PRÁTICA.....	48
2.3 ONTOLOGIA(S) POLÍTICA(S).....	54
2.3.1 Uma política do quem.....	55
2.3.2 Uma política do quê.....	57
2.4 FORMAS DE COEXISTÊNCIA DAS MÚLTIPLAS REALIDADES.....	58
2.4.1 Modos de coordenar os diferentes objetos performados.....	58
2.4.2 A distribuição como multiplicação das realidades.....	60
2.4.3 A inclusão.....	63
3 ATIVIDADES FÍSICAS E ESPORTIVAS, ESPORTE E LAZER OU EDUCAÇÃO FÍSICA?.....	67
3.1 AS “MÚLTIPLAS CIÊNCIAS” DA EDUCAÇÃO FÍSICA.....	69
4 DIREITOS SOCIAIS E POLÍTICAS PÚBLICAS DE ESPORTE E LAZER.....	73
4.1 POLÍTICAS PÚBLICAS DE ESPORTE E LAZER.....	75
5 Políticas Públicas para o ciclismo/andar de bicicleta.....	78
5.1 POLÍTICAS PARA O CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA NO BRASIL E NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL.....	79
5.2 POLÍTICAS CICLOVIÁRIAS NA CIDADE DE PORTO ALEGRE/RS.....	82
5.3 O PLANO DIRETOR CICLOVIÁRIO INTEGRADO (PDCI).....	84
6 MODOS DE PESQUISAR NO CAMPO DAS PRÁTICAS E NAS CIÊNCIAS SOCIAIS.....	89
6.1 DE QUE PRÁTICA DE PESQUISA ESTAMOS FALANDO?.....	89

6.2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS: A PRAXIOGRAFIA COMO MODO DE PESQUISAR.....	91
7 A MULTIPLICIDADE DO CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA em porto alegre... 101	
7.1 ENTRANDO EM CAMPO DURANTE A PANDEMIA: DO <i>OFFLINE</i> ÀS DUAS RODAS!.....	102
7.2 O RESSURGIMENTO DA PRÁTICA DO CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA NA PANDEMIA COVID-19.....	105
7.2.1 O ciclismo/andar de bicicleta na Covid-19 e as transformações nas cidades <i>pe/o</i> mundo.....	106
7.2.2 O ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre na pandemia Covid-19: primeiras pistas.....	108
7.3 CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA PANDÊMICO.....	111
7.4 UMA VELHA (NOVA) PRÁTICA EM PORTO ALEGRE: PERFORMANDO CICLISMOS, CICLISTAS E A CIDADE.....	113
7.5 A PERFORMANCE DO CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA (INTER) GERACIONAL: DESAFIOS À PRÁTICA NA INFÂNCIA, A IDADE ADULTA E IDOSA.....	116
7.6 A ESCOLA BIKE ANJO: PERFORMANDO NOVOS CICLISTAS E ABRINDO AS RUAS DA CIDADE PARA AS PESSOAS.....	119
7.7 O CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA: DO ÚTIL AO AGRADÁVEL.....	125
7.7.1 O CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA <i>COMO MOBILIDADE ATIVA</i>	128
7.8 PERFORMANCE DO CICLISMO ESPORTIVO E DE LAZER EM PORTO ALEGRE.....	133
7.8.1 Performando o Ciclismo esportivo de rendimento.....	140
7.8.2 Bicicletas e ciclovias unindo diferentes práticas esportivas e de lazer..	145
7.9 O CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA COMO PRÁTICA DE RISCO.....	147
8 ONTOLOGIAS POLÍTICAS DO CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA EM PORTO ALEGRE.....	155
8.1 OPÇÕES, CONFLITOS E ESCOLHAS AOS PRATICANTES CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA NO SEU COTIDIANO EM PORTO ALEGRE/RS.....	157
8.2 OPÇÕES, CONFLITOS E DECISÕES DA PREFEITURA MUNICIPAL DE	

PORTO ALEGRE/RS.....	164
8.2.1 As ações e opções da Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Juventude (SMELJ).....	164
8.2.2 Ações e opções da Câmara Municipal de Porto Alegre - O Projeto de Lei PLCL n° 003/22.....	166
8.2.3 AÇÕES E OPÇÕES DA SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA (SMMU).....	168
8.2.3.1 O Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU) de Porto Alegre	170
8.2.3.2 Rede cicloviária de Porto Alegre: tentativas e propostas de implementação.....	176
8.2.3.3 Quais ontologias políticas são reveladas a partir da análise das ações e opções da Prefeitura Municipal de Porto Alegre?.....	202
8.2.4 Ciclovias e ciclofaixas: obras (in) convenientes? Ou de conveniência?.....	209
8.2.4.1 A(s) realidade(s) da ciclovia da Avenida Ipiranga.....	209
8.2.4.2 O caso da ciclovia no Complexo Pontal.....	212
8.2.5 Bicicletas <i>alugadas</i> : solução para todos?.....	222
8.3 AS UNIVERSIDADES PERFORMANDO AS POLÍTICAS DE ESPORTE E LAZER E PARA O CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA EM PORTO ALEGRE....	229
8.3.1 A recriação da Secretaria Municipal de Esporte e Lazer de Porto Alegre	230
8.3.2 O ciclismo/andar de bicicleta entre as demandas da Conferência Municipal de Esporte e Lazer de Porto Alegre.....	231
8.4 O CICLOATIVISMO E A SOCIEDADE CIVIL ORGANIZADA PERFORMANDO OS CICLISMOS/ANDAR DE BICICLETA EM PORTO ALEGRE E EM DEFESA DA EDUCAÇÃO FÍSICA NA ESCOLA.....	235
8.5 O MERCADO PERFORMANDO A ECONOMIA E AS REALIDADES DO CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA.....	239
9 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	248
10 REFERÊNCIAS.....	257
ANEXO 1: MANUAL DO CICLISTA DE PORTO ALEGRE.....	273
ANEXO 2: ROTEIROS DE ENTREVISTAS.....	276
ANEXO 3: TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO.....	280

ANEXO 4: OFÍCIO À SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE PORTO ALEGRE (SMMU).....	281
---	-----

PRÓLOGO

A presente tese desenvolvida no curso de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (PPGA/UFRGS) teve início com uma produção ensaística, elaborada, concluída e avaliada entre os anos 2019 e 2020, a qual oportunizou uma aproximação de campos científicos da Administração e da Educação Física, especialmente de seus pesquisadores na Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), num exercício de reflexão e problematização de um importante fenômeno da realidade: as práticas e a democratização do esporte e lazer no Brasil.

Penso que um breve relato sobre minha trajetória de vida, de trabalho e de estudo, tornam-se importantes para compreender a escolha desta temática um tanto incomum no campo científico da Administração, especialmente na linha de Gestão de Pessoas e Relações de Trabalho. Muitos poderiam perguntar: o que leva uma doutoranda em Administração se aventurar a pesquisar a temática do esporte e lazer?

No início da minha trajetória no curso de Doutorado, inúmeros foram os objetos que me afetavam (e ainda me afetam) enquanto pesquisadora, docente, servidora pública, estudante, atleta amadora, militante sindical, cidadã brasileira e mulher. Escolhas foram necessárias. Neste processo de escolha, a disciplina Modos de Saber e Pesquisar I do curso de Doutorado em Administração foi fundamental para tomar a decisão “por uma pesquisa que faça sentido”, enquanto intervenção e como ato político do pesquisador. Aproximar os Estudos Organizacionais de outros campos do conhecimento, com uma abordagem diferenciada, como a antropológica ou filosófica, surgira como possibilidade para melhor compreender as complexas e múltiplas realidades, a partir de incômodos e estranhamentos, recentes, cotidianos ou que nos acompanham ao longo da vida.

Minha relação com o curso de Educação Física iniciou no período do vestibular, como uma das possibilidades de escolha profissional. No entanto, naquela época, o curso era privado e ofertado em período diurno, na cidade de Caxias do Sul, numa Universidade próxima a Bento Gonçalves, cidade onde nasci e residi. Essa condição reduzia as chances de poder conciliar os estudos com um

trabalho diurno, a fim de custear os estudos e também para contribuir no orçamento familiar. Outro motivo que preponderou na escolha foi a visível desvalorização da profissão de Educador(a) Físico(a) e da carreira do Magistério, situação que na época, eu acompanhava de perto, por minha mãe atuar como professora. O curso de Administração de Empresas foi opção escolhida, naquele momento, por influência do curso Técnico em Contabilidade realizado no Ensino Médio. O curso de Administração era oferecido no noturno e oportunizava ingresso mais facilitado no mundo/mercado de trabalho nas empresas da região, mesmo como estagiária para posterior admissão.

Concluí o curso de Administração no ano de dois mil e sete. Meu Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) foi realizado em uma academia de *fitness* (onde eu treinava na época), na temática da Qualidade e Marketing de Serviços. Este foi um trabalho muito interessante que possibilitou conhecer este mercado, o campo de trabalho e as práticas de gestão de um empreendimento privado do ramo da Educação Física, possibilitando aproximar os conhecimentos de Administração de Empresas.

No ano de 2009, ingressei como servidora pública no Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Sul (IFRS), no cargo de Técnica Administrativa, após realizar concurso público e ficar no cadastro de reserva por 2 (dois) anos. Com a garantia de uma renda estável, ainda neste ano decidi iniciar o Curso de Bacharelado em Educação Física (noturno) na Universidade Luterana do Brasil (ULBRA) Canoas, onde ingressei como portadora de diploma de curso superior. Meu irmão já era estudante lá. Eu cursava poucas disciplinas por semestre, pois o deslocamento diário, de Bento Gonçalves a Canoas, e as aulas após um expediente de 8 (oito) horas de trabalho eram muito cansativos. Com o passar dos semestres, a ULBRA passou a exigir um mínimo de disciplinas (três), tornando ainda mais cansativa a rotina de viagens. Por esse motivo, afastei-me do curso por um tempo. No ano de dois mil e onze, prestei vestibular para o curso de Educação Física da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e fui aprovada. Algumas disciplinas cursadas na graduação em Educação Física oportunizaram-me acesso a conhecimentos, contato com professores e pesquisadores, legislações e documentos, que me estimularam a pesquisar temáticas comuns com a área de Administração.

No ano de dois mil e dez, realizei novo concurso, agora para Docente em Administração no IFRS, fui aprovada e nomeada para o IFRS-Campus Osório. Entretanto, devido a grande demanda de trabalho na área de Licitações e Contratos onde eu atuava no IFRS, fiquei cedida para a Reitoria até o ano de dois mil e quinze. Neste ano, realizei a seleção de Mestrado Profissional em Administração na UFRGS e fui aprovada. Acabei vindo a residir em Porto Alegre e passando a lecionar no IFRS Campus Osório, onde já estava lotada desde minha nomeação. Minha dissertação de Mestrado foi sobre os saberes pregoeiros públicos, profissionais responsáveis pelas Licitações Públicas no formato pregão, função que exerci no IFRS até então. Este foi um momento importante para aperfeiçoar meus estudos na temática e campo da Administração Pública, os quais já vinham ocorrendo no cotidiano de trabalho e por meio dos cursos de capacitação ofertados pelo IFRS aos seus servidores e pelo Governo Federal.

No ano de 2018 ingressei no curso de Doutorado em Administração, sob orientação da professora Claudia Simone Antonello, que também foi minha orientadora no Mestrado. Como minha atuação no campo das Licitações não se fazia mais presente em meu cotidiano de trabalho, resolvi, então, mudar a temática a ser pesquisada. Aproximar os campos da Administração e da Educação Física foi a escolha. Identifiquei que, além de escassas, as publicações no campo da Administração acerca Esporte e Lazer, limitam-se a avaliação de desempenho de programas sociais de atividade física, associadas à promoção da saúde (MACIEL; SARAIVA; CARVALHO, 2017).

A prática de esportes e atividades físicas estão presentes em meu cotidiano desde a infância. Conciliar com os tempos de trabalho e estudos sempre foi um desafio, que acredito, ser de muitas pessoas. Lembro que em uma das disciplinas cursadas na Graduação em Educação Física, tive acesso ao relatório “Movimento é vida: atividades físicas e esportivas para todas as pessoas” (PNUD, 2017), que despertou meu interesse e atenção para a temática da democratização do esporte e lazer e da constituição de políticas públicas, a fim de garantir esses direitos a toda população.

Por indicação de um professor da graduação em Educação Física, um certo dia, procurei o professor Mauro Myskiw, que atua na área de gestão do esporte nos cursos de Graduação e Pós-Graduação em Educação Física na UFRGS, para

trocamos algumas ideias sobre a aproximação dos dois campos de conhecimento e sobre o relatório “Movimento é Vida”, do PNUD. O professor Mauro participou como autor de alguns capítulos do relatório, juntamente a outros professores da UFRGS e de outras universidades. Ele explicou-me brevemente sobre como o documento foi concebido e seus propósitos. Recebi do professor o convite para participar dos encontros semanais do Grupo de Estudos Socioculturais em Educação Física (GESEF/UFRGS), um importante espaço de formação de pesquisadores, acesso a interlocutores e coletivos, a fim de me familiarizar com as temáticas e fazer as articulações entre os dois campos do conhecimento.

Neste momento, também tive a oportunidade de cursar a disciplina de “Fundamentos Socioculturais do Esporte e Lazer”, no Programa de Pós-Graduação em Ciências do Movimento Humano (PPGCMH/UFRGS), a qual me proporcionou o acesso a autores e abordagens importantes para uma melhor compreensão do campo do esporte e lazer, bem como a participação em eventos científicos, políticos e esportivos que foram fundamentais como exploratório de campo.

A realização das disciplinas do Doutorado no PPGA (Programa de Pós-Graduação em Administração), em especial, a disciplina Modos de Saber e Pesquisar II, proporcionou-me acesso a novas teorias e abordagens e assim, fazer a escolha da lente teórica, em conjunto com minha orientadora, na época, a professora Claudia para lançar luz sobre a temática a ser pesquisada. Esta escolha procurou ser coerente com minha ontologia, minhas predisposições ao pesquisar e com o contexto social, econômico e político dos fenômenos naquele momento, uma escolha que possibilitasse um “lugar” de pesquisa “onde eu poderia me colocar”, aprender e contribuir.

A noção de múltiplas realidades, performatividade e ontologias políticas da autora Annemarie Mol (2002; 2008) surgiram como possibilidades para desvendar como as entidades são performadas, engendradas nas práticas. Estas noções permitem um retorno à realidade, que é múltipla e fluída, possibilitando afirmar que o objeto investigado é sempre performado na prática, situadas em algum lugar e tempo, fazendo novas entidades sociais emergirem.

O aprofundamento dos estudos sobre múltiplas realidades e ontologias políticas foi desafiador, pela obra original *The Body Multiple* (MOL, 2002) estar publicada no idioma inglês e por produzir uma mudança de ênfase, característica da

“virada ontológica”: as noções de prática, no lugar de representação; a ontologia prática se sobrepondo à epistemologia; e a agência de humanos e não humanos no lugar das interpretações de sujeitos ou sociedades constituídas exclusivamente por humanos (SOUZA, 2015).

Sob a lente das múltiplas realidades e ontologias políticas de Mol (2002), pude perceber, a partir das minhas vivências esportivas no ano de 2019, possíveis múltiplas realidades de “corridas, natações e ciclismo” sendo performadas, cotidianamente, por meio da associação de inúmeros elementos, em diferentes espaços/tempos. Assim como nesses esportes, suponho que inúmeras outras práticas que compõem o conjunto das práticas de esporte e lazer também são cotidianamente “performadas” também como direitos sociais e políticas públicas, como resultado de um “trabalho” realizado em suas praticidades, materialidades e “associações de elementos humanos e não humanos”: indivíduos praticantes, professores de educação física, pesquisadores, a educação física como “múltiplas ciências”, gestores públicos, escolas, universidades, associações, federações, clubes, academias, materiais, espaços e equipamentos públicos e privados, mídia, patrocinadores, legislações, políticas públicas, entre outros, identificados nas literaturas, documentos acessados e nos eventos em que participei.

A apropriação de lentes teóricas e representações e o exercício aproximação destes aspectos práticos da realidade, sugeridos por Mol (2002), constituíram uma primeira etapa da pesquisa, que culminou em um ensaio teórico empírico no início do ano de dois mil e vinte. Este processo foi importante e necessário como ponto de partida para constituir uma base onto-epistemológica coerente, para melhor visualizar as potencialidades e limitações da pesquisa e para produzir questionamentos iniciais acerca do fenômeno do esporte e lazer e suas políticas públicas. Também permitiu refletir sobre a necessidade de delimitação do campo a ser pesquisado e possíveis metodologias que constituirão este projeto de tese.

Tive a oportunidade de acompanhar, durante a etapa exploratória inicial da pesquisa, a prática de alguns atores no campo do esporte e lazer, em especial, na produção de conhecimento e atuando no controle social de políticas públicas. Dentre os atores humanos e não humanos identificados, cito: o relatório “Movimento é vida: atividades físicas para todas as pessoas”, publicado pelo PNUD (2017); a Frente

Parlamentar em Defesa do Esporte, Recreação e Lazer da ALRS, composta por pesquisadores, lideranças comunitárias e parlamentares; associações científicas, como o Colégio Brasileiro de Ciências do Esporte (CBCE) e a Associação Brasileira de Pesquisa e Pós-Graduação em Estudos do Lazer (ANPEL); e a Rede CEDES (Centros de Desenvolvimento de Esporte Recreativo e de Lazer), composta por professores, pesquisadores e grupos de pesquisa das Instituições de Ensino Superior (IES).

Acompanhei a criação da Frente Parlamentar em Defesa do Esporte, Recreação e Lazer, que atua como espaço político de trabalho. Ela é composta na parceria de parlamentares com a Universidade e lideranças comunitárias, a fim de garantir o esporte, o lazer e a recreação como direitos sociais dos gaúchos. Dentre os eventos e reuniões que participei destaco o evento de lançamento da Frente, ocorrido em maio de dois mil e dezenove, na Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul; e a reunião para sistematização da sua Carta de Princípios, dentre eles: o direito ao esporte, à recreação e ao lazer; o esporte, a recreação e o lazer não como direitos secundários, mas articuladores de condições concretas de educação, de promoção da saúde, de segurança pública, de qualificação do trabalho, de valorização do turismo, de conquista do pertencimento e de inclusão social; resgate e mobilização das bases das lideranças comunitárias; interiorização e capilarização em polos de ação; observação permanente das políticas públicas de esporte, recreação e lazer; e recolocar e/ou reforçar o lugar do esporte, da recreação e do lazer - como direitos sociais - nas agendas dos governos (ALRS, 2019b).

Já a Rede CEDES (Centros de Desenvolvimento de Esporte Recreativo e de Lazer) foi criada no ano de dois mil e três como ação programada do extinto Ministério do Esporte em parceria com o Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), com vista ao desenvolvimento do Esporte em suas diferentes dimensões, através da produção e socialização de conhecimentos sobre esporte e lazer no Brasil, à qualificação da formulação e gestão de políticas públicas. Articulando as Ciências Sociais e Humanas, a Rede inspirou-se na compreensão do papel do Estado na efetivação do direito ao esporte e ao lazer para a construção de uma base teórica sólida (BRASIL, 2019 d, e). Sediados em cada uma das Unidades da Federação, os centros da Rede Cedex operam por meio da interlocução com

grupos de pesquisa vinculados às Instituições de Ensino Superior, públicas e privadas sem fins lucrativos, fomentados com apoio financeiro, culminando na realização de periódicos, livros e eventos científicos.

Um evento importante da Rede CEDES que participei foi o Seminário “Direito Social ao Esporte e Lazer”, ocorrido em junho de dois mil e dezenove na Escola de Educação Física, Fisioterapia e Dança da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. O evento reuniu pesquisadores que apresentaram e debateram o resultado de suas pesquisas com os gestores das esferas federal, estadual e municipal, onde ficaram evidentes o papel político do pesquisador, para além da investigação (DIÁRIO DE CAMPO, 05 DE JUNHO DE 2019). Outro evento foi o lançamento do livro “Políticas Públicas de Esporte e Lazer – Olhares e experiências na perspectiva do direito social”, desenvolvido no Centro da Rede CEDES do Rio Grande do Sul, em dezembro de dois mil e dezenove na ALRS. A coletânea traz resultados de investigações pautadas pelos propósitos do esporte, articuladas com a educação, o lazer e a inclusão social, a fim de melhor compreender e qualificar a intervenção (DIÁRIO DE CAMPO, 06 DE DEZEMBRO DE 2019).

O Seminário “Direito Social ao Esporte e Lazer” promovido pela Rede CEDES e no Seminário “Políticas Públicas de Esporte e Lazer: olhares para a execução e financiamento”, também possibilitou-me visualizar um panorama das linhas de ação das políticas públicas Esporte e Lazer nas diferentes esferas. De forma geral, observa-se fatos políticos e administrativos desfavoráveis à promoção e manutenção de políticas públicas de esporte e lazer, dentre elas:

- (i) a redução do orçamento público para estas pastas (CARNEIRO, MASCARENHAS, 2018);
- (ii) a descontinuidade de políticas públicas e sociais (STIGGER et al, 2019); o enxugamento de estruturas burocrático-administrativas estatais e perda de sua autonomia (a exemplo da extinção Secretaria Municipal de Esportes do município de Porto Alegre ocorrida em 2017, e do Ministério dos Esportes, em 2019, incorporados a outras secretarias e pastas ministeriais, respectivamente (STIGGER; MYSKIW, 2019);
- (iii) investimentos reduzidos em infraestrutura escolar para práticas de atividades físicas e esportivas (apenas 42% das escolas estaduais do estado do Rio Grande do Sul possuem de quadra de esportes) (ALRS, 2019a); ou práticas controversas para

esporte educacional, como a realização de “peneirões” nas escolas, em parcerias com clubes, para seleção de “talentos esportivos” (DIÁRIO DE CAMPO, 06 DE DEZEMBRO DE 2019).

Algumas proposições da SEL foram percebidas como avanços, a exemplo da realização da Conferência Estadual do Esporte programada para o ano de 2020, com o objetivo de “discutir com a comunidade riograndense as formas de planejamento, organização e execução de diretrizes das políticas públicas municipais e estadual do RS”. A conferência seria realizada em etapas: em nível municipal, a cargo das Prefeituras; uma etapa regional, a ser realizada pela SEL em parceria com as instituições de ensino superior e Prefeituras; e uma etapa estadual, para reunir as demandas regionais e compor uma redação final, a fim de elaborar o Plano Estadual do Esporte e Lazer (RIO GRANDE DO SUL, 2020).

Acompanhar e participar do processo de elaboração do Plano Estadual de Esporte e Lazer, que ocorreria ao longo do ano de dois mil e vinte, foi vislumbrado como uma possibilidade de investigação para elaboração de um Projeto de Tese (“Plano A”), dada minha “participação observante”¹ (WACQUANT, 2002) no grupo de trabalho da Frente Parlamentar em Defesa do Esporte, Recreação e Lazer. No entanto, com a ocorrência da pandemia Covid-19 e o necessário cumprimento de protocolos de distanciamento social, a realização das Conferências foram suspensas.

A busca de novos caminhos para minha pesquisa foi necessária, visto que o plano “A”, em elaboração antes da pandemia, infelizmente foi interrompido. Diante de tantas incertezas trazidas pela pandemia, passei a acompanhar os movimentos do campo do esporte e lazer via noticiários, redes sociais, páginas de *internet* e eventos *online*.

O acesso a primeira dose da vacina e a consequente diminuição da taxa de letalidade pela Covid-19, em meados de dois mil e vinte um, encorajou-me a possibilidade de trabalho de campo presencial. Entretanto, foram breves as inserções presenciais, dados os protocolos de “Bandeira Preta”² determinados pelo

¹ O observador que descreve se insere como objeto e sujeito da observação. O observador torna-se um experimentador e, a experimentação, um meio a serviço da observação.

² Bandeira Preta: Capacidade do Sistema de Saúde é baixa e a propagação do vírus é alta. Fonte: Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Regiões em bandeira preta no Distanciamento Controlado: veja o que muda. **Pandemia**. Disponível em: <https://estado.rs.gov.br/regioes-em-bandeira-preta-no-distanciamento-controlado-veja-o-que-muda>. Acesso em: março.2021.

Governo do Estado do Rio Grande do Sul. A participação em muitos eventos e reuniões, que até então estavam previstas para ocorrer de modo *online*, ficou comprometida pois a participação presencial ainda era insegura.

A necessidade de equilíbrio entre a pesquisa e vida pessoal exigiam um repensar o trabalho de campo e um Plano B. Evitar a exposição de meus pais idosos, que são de minha convivência cotidiana, à contaminação pelo coronavírus até que o esquema vacinal se completasse, foi o principal motivo. Penso que a afetividade, para além da relação com o campo e interlocutores, deva estar presente também nas escolhas éticas que envolvem nossa vida pessoal e que acabam por também constituir nossa pesquisa.

Neste período de pandemia, quando dei continuidade ao exploratório de campo “perambulando”³ nas redes sociais identifiquei que, dentre as inúmeras contradições e novas práticas, a prática de andar de bicicleta/ciclismo ressurgiu como uma prática de atividade física, esporte e lazer ao ar livre e como uma importante aliada das pessoas que precisavam se locomover com menos riscos de contaminação.

Neste contexto, a prática do ciclismo/andar de bicicleta passou a constituir meu objeto de investigação, sob as lentes teóricas das múltiplas realidades. Meu Projeto de Pesquisa foi defendido em junho de 2022 e desde lá, venho coletando, produzindo e analisando dados, resultando na presente Tese que apresento a seguir.

³ “Perambulações” - Abordagem etnográfica em ambientes digitais identificada por Leitão e Gomes (2017), utilizando a metáfora das grandes cidades para se referir a determinados ambientes digitais, assim como o acompanhamento e a imersão.

1 INTRODUÇÃO

A pandemia Covid-19 que atingiu o Brasil em meados do mês de março de 2020, afetou drasticamente o campo do esporte e lazer no Brasil e no mundo. O distanciamento social, necessário para controlar a disseminação do novo coronavírus e evitar o colapso no sistema de saúde, no primeiro ano de pandemia, implicou na restrição do acesso às praças, parques e praias para atividades ao ar livre, suspendeu as aulas de Educação Física nas escolas, as práticas em centros comunitários, no SUS e em academias privadas, adiou campeonatos de diversas modalidades (amadores e profissionais) e até os Jogos Olímpicos de Tóquio 2020 (o qual ocorreu em 2021).

No primeiro momento da pandemia Covid-19, a natureza essencial (ou não), das atividades físicas, esporte e lazer foi questionada, a fim de sustentar ações de governantes, empresários e da população frente ao necessário distanciamento social. Ficou demonstrada a dificuldade dos governos de classificar e “enquadrar” essas práticas por segmento (esporte, saúde, educação, lazer), a fim de definir protocolos de distanciamento controlado (ALRS, 2020). A dicotomia (ou falsa dicotomia) saúde versus economia também foi pautada para justificar a flexibilização das atividades neste setor, prevalecendo, na prática, as de cunho econômico. Os benefícios das atividades físicas e exercícios físicos, como uma estratégia de promoção de saúde, também foram lembrados na fase inicial e ao longo da pandemia, divulgados na grande mídia e nas redes sociais, porém sem ações concretas para efetivá-los.

O termo Atividades Físicas e Esportivas (AFEs), adotado na etapa inicial da pesquisa (ensaio teórico empírico) partiu do relatório “Movimento é vida: atividades físicas e esportivas para todas as pessoas”, um documento técnico-científico, elaborado por pesquisadores de Universidades de todo o Brasil, e disponível para a atuação dos gestores públicos. Neste documento, as atividades físicas e esportivas são entendidas como um conjunto de práticas que exigem significativo envolvimento e movimentação corporal ou esforço físico. São realizadas sem fins produtivos do ponto de vista econômico, ou seja, são práticas realizadas mais na ocupação do

tempo livre e do lazer. Diferentes sentidos e valores podem estar ligados a estas atividades por seus praticantes, como: saúde, aptidão física, competição, sociabilidade, diversão, risco e excitação, catarse, relaxamento e beleza corporal, dentre outras (PNUD, 2017, p. 80). A Organização das Nações Unidas (ONU) reconhece as práticas de atividades físicas e esportivas (AFEs) enquanto uma opção das pessoas para o enriquecimento de suas vidas, admitindo que essas práticas têm sentido e dignidade próprias e são um fim em si mesmas. Este conceito ampliado teve por intuito facilitar o diálogo entre os atores para compreender a complexidade do fenômeno, e assim, promover ações ao desenvolvimento humano.

A partir dos contatos e vivências, em diferentes espaços na etapa exploratória da pesquisa, percebi que a denominação “esporte e lazer” ainda está muito presente, emerge e faz sentido para os atores e interlocutores do campo empírico e acadêmico, do que a denominação “atividades físicas e esportivas (AFEs)”, proposta pelo PNUD. Nesse sentido, passei a adotar, também, o termo “esporte e lazer” no intuito de facilitar a interlocução com o campo e seus atores, mas mantendo a proposta de um entendimento ampliado proposto pelo termo AFEs.

O esporte e o lazer são direitos previstos na Constituição Federal Brasileira de 1988. Deste modo, devem ser garantidos pelo Estado brasileiro, por meios de seus diferentes entes, a todos cidadãos por meio de políticas públicas. Por política pública, entende-se uma ação ou uma não ação intencional de uma autoridade pública frente a um problema ou responsabilidade de sua competência, segundo Pereira (2008). Política pública implica sempre, e simultaneamente, a intervenção do Estado, envolvendo diferentes atores (governamentais e não-governamentais), seja por meio de demandas, suportes, apoios e controle democrático.

O relatório PNUD (2017) denuncia que a maioria da população brasileira não está envolvida com as práticas de atividades físicas e esportivas. Com base nos dados da PNAD 2015 (IBGE, 2017), o percentual de praticantes é estimado em 30% (trinta por cento) ou menos. Este baixo índice está frequentemente vinculado aos públicos: idoso, mulher, negro, de baixo nível socioeconômico ou baixo grau de instrução, segundo o documento. A adoção de políticas públicas pelos governos e iniciativas do setor privado e de organizações da sociedade civil são indispensáveis para a redução destas iniquidades e para a democratização do esporte e do lazer,

de acordo com o relatório. Essa proposição vai ao encontro com a afirmação de Pereira (2008), que política pública não é necessariamente estatal, coletiva ou individual. Mas é de todos, engloba uma política social, de caráter público. Envolve um conjunto de decisões e ações do Estado e da sociedade, cujo objetivo é influenciar numa realidade concreta. Deste modo, a democratização das atividades físicas e esportivas, enquanto um fenômeno complexo, também é um objeto de investigação desta pesquisa no campo da Administração.

Dentre as inúmeras contradições e novas práticas ocorridas durante pandemia Covid-19, o ciclismo/andar de bicicleta ressurgiu em todo o mundo, seja como esporte e lazer, modo de locomoção, trabalho e renda, entre outros motivos. Assim como as caminhadas, o uso da bicicleta foi indicado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) como uma forma de deslocamento com menores riscos de contaminação e para manter um mínimo de atividade física diária. Inúmeros países e cidades no mundo passaram por transformações para ampliar o espaço de calçadas, aumentar os quilômetros de ciclovias e limitar a velocidade dos carros, a fim de encorajar as caminhadas e o ciclismo, e assim, reduzindo acidentes e a poluição.

O ciclismo e o andar de bicicleta estão dentre as práticas de esporte e atividades físicas mapeadas na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) de 2015, investigação suplementar realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em parceria com o Ministério dos Esportes (extinto no período de 2018 a 2022, e recriado em 2023). O objetivo da pesquisa foi fornecer indicadores e análises para subsidiar planos e programas de incentivo aos esportes, como também para as ações de democratização da prática esportiva e da inclusão social por intermédio do esporte. Nessa pesquisa, as práticas são identificadas de modo diferenciado, de acordo com a classificação dos moradores entrevistados: o andar de bicicleta é considerado uma atividade física, enquanto o ciclismo, um esporte. Desta forma, adotei neste estudo a denominação “ciclismo/andar de bicicleta”, a fim de contemplar ambos os sentidos da prática, e ir ao encontro do conceito ampliado de esporte e lazer citado anteriormente, que abrange tanto esporte, como atividade física além de outros sentidos conferidos pelos praticantes.

O andar de bicicleta enquanto mobilidade ativa exige do praticante um movimento corporal produzido pelos músculos que resulta em gasto energético. Logo, é atividade física contemplada no conceito de AFEs e inclui-se no escopo desta pesquisa, por promover saúde e qualidade de vida como benefícios da prática aos indivíduos e à coletividade.

O Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI) do município de Porto Alegre/RS, âmbito pesquisado, é um importante instrumento executivo para a condução das ações de planejamento e implantação de soluções para o transporte ciclovitário da região. O Plano busca, dentre outros aspectos, garantir, por meio de sua implementação, a promoção da qualidade de vida e do ambiente através do desenvolvimento da mobilidade urbana sustentável, da acessibilidade universal e da divisão do espaço público de uma maneira mais democrática e justa.

O PDCI previa atingir 495 (quatrocentos e noventa e cinco) quilômetros até o ano de 2022 (PORTO ALEGRE, 2009). Porém, a estrutura ciclovitária instalada na cidade até abril de 2022 foi de apenas 68,53 quilômetros, pouco mais de 10% (dez por cento) da quilometragem prevista para a rede neste plano. Durante a pandemia, devido ao aumento de ciclistas, a Prefeitura Municipal implantou em torno de 10 (dez) quilômetros deste total. Algumas ações pontuais de educação para o trânsito, durante a pandemia, também foram anunciadas pela Prefeitura Municipal em suas redes sociais. Mesmo com essas ações, em fevereiro de 2022, foi noticiado um aumento de 100% (cem por cento) no número de acidentes envolvendo ciclistas em Porto Alegre, quando comparado ao mesmo período em 2019.

A fonte de financiamento, única e exclusivamente proveniente da expansão da sociedade de mercado (contrapartidas ambientais de grandes empreendimentos) e sua prioridade de alocação é indicada como principal causa do retardo na implementação do Plano (MELLO, 2020). No ano de 2022, a Prefeitura Municipal de Porto Alegre noticiou a necessidade de expansão e revisão do Plano e deu início ao processo com a apresentação de uma proposta a diferentes setores da sociedade.

A demanda por infraestrutura ciclovitária é latente em Porto Alegre, segundo a Pesquisa Nacional sobre o Perfil do Ciclista Brasileiro, organizada pela Transporte Ativo e pelo Laboratório de Mobilidade Sustentável (TRANSPORTE ATIVO; LABMOB-UFRJ, 2021). A pesquisa revelou que para 61% dos entrevistados, a oferta

de infraestrutura foi apontada como principal condição para pedalar mais. A pesquisa também apontou que para 87,7% dos ciclistas porto-alegrenses entrevistados, o principal destino são fins sociais e lazer, e a principal motivação para pedalar é a saúde (31,7%), seguida da rapidez/praticidade (31,3%). Todos estes dados sugerem que o ciclismo/andar de bicicleta seja uma prática social que tem múltiplos sentidos, é demarcada temporalmente e territorialmente e “performada” por diferentes atores.

Performar é um termo adotado por Annemarie Mol (2008) para sugerir que a realidade é muito mais produzida do que observada, isto é, resulta de um processo contínuo de manipulação na prática, por meio de instrumentos, materiais, e associações de elementos humanos e não humanos. Assim, colocando as práticas e materiais em primeiro plano, as realidades são multiplicadas e vários objetos passam a coexistir (MOL, 2002).

Neste sentido, as realidades ou condições de possibilidade para a prática do ciclismo/andar de bicicleta não estão dadas, mas são modeladas cotidianamente. Esse caráter aberto e contestado, refere-se a sua dimensão política. Tomadas de decisão, escolhas, opções tornam visíveis estes aspectos políticos, ou melhor, as ontologias políticas (MOL, 2002; 2008) das múltiplas realidades do ciclismo/andar de bicicleta, na cidade de Porto Alegre/RS.

A forma de investigar um objeto não isolado das práticas que o performam, refere-se a praxiografia, isto é, estudar os modos como se produzem as realidades, nas suas relações, que são complexas e encontradas na prática, no momento presente e nas intervenções (MOL, 2002). Desta forma, a praxiografia foi adotada como modo de pesquisar o fenômeno em questão, com a utilização de diferentes ferramentas metodológicas para a produção de dados.

Visualizar as atividades físicas, esportivas e de lazer através das práticas do ciclismo/andar de bicicleta, sob a lente das ontologias múltiplas, é compreendê-las como algo a ser constituído, negociado, nas suas diferentes “performances”. Assim, partindo-se do pressuposto de que suas realidades são múltiplas e de que, em suas performances, direitos sociais e o desenvolvimento humano também são performados, este estudo buscou responder a seguinte questão de pesquisa e, a partir dela, atender aos objetivos que seguem:

1.1 QUESTÃO DE PESQUISA

De que modo o ciclismo/andar de bicicleta e suas políticas públicas são performados na cidade de Porto Alegre, em tempos de pandemia?

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo Geral

Compreender como o ciclismo/andar de bicicleta e suas políticas públicas são performados na cidade de Porto Alegre/RS, em tempos de pandemia.

1.2.2 Objetivos específicos

a) Identificar e analisar como as práticas cotidianas do ciclismo/andar de bicicleta ocorrem na cidade de Porto Alegre considerando sua relação com a amplitude de agentes, materialidades e instituições;

b) Compreender de que modo as práticas do ciclismo/andar de bicicleta se relacionam e performam políticas públicas;

c) Compreender a dimensão política do ciclismo/andar de bicicleta na cidade de Porto Alegre, ou seja, o que está em jogo nas formas vigentes, quais são as opções e como, na sua performatividade, atores se constituem e colocam em circulação a noção de direitos, assistência, vulnerabilidade e bem-estar social.

No intuito de atender aos objetivos propostos, esta tese está organizada em 08 (oito) capítulos. O Capítulo 2, apresenta as noções de Virada Ontológica, Múltiplas Realidades e Ontologias Políticas, lentes teóricas que embasam as análises para compreensão do fenômeno investigado. O Capítulo 3 refere-se ao campo das Atividades Físicas, Esporte e Lazer, com seus principais conceitos. O

Capítulo 4 traz referenciais sobre Direitos Sociais e Políticas Públicas de Esporte e Lazer. Já o Capítulo 5, apresenta as principais Políticas Públicas vigentes associadas a prática do ciclismo/andar de bicicleta no Brasil, Rio Grande do Sul e Porto Alegre. No capítulo 6, apresento os Modos de Pesquisar no Campo das Práticas e nas Ciências Sociais, abordando a Praxiografia como forma de investigação deste estudo. Nos Capítulos 7 e 8 as Múltiplas realidades do ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre e suas Ontologias Políticas são, respectivamente, apresentadas como resultado da pesquisa. E, por fim (ou próximos começos!), seguem as Considerações Finais.

2 A VIRADA ONTOLÓGICA, AS NOÇÕES DE MÚLTIPLAS REALIDADES E ONTOLOGIAS POLÍTICAS

Neste capítulo, apresento as noções de virada ontológica, múltiplas realidades e ontologias políticas para a compreensão do fenômeno investigado.

2.1 VIRADA ONTOLÓGICA

O interesse por ontologia constitui, de modo mais ou menos simultâneo, as agendas emergentes tanto dos estudos de ciência e tecnologia quanto da teoria antropológica. A ontologia é discutida, desde meados da década de 1990, por autores que compartilham certas genealogias e são afiliados de modos diversos e complexos.

Nos estudos de ciência e tecnologia, a ontologia é discutida nos trabalhos de Bruno Latour, Annemarie Mol e Andrew Pickering, enquanto na antropologia por Marilyn Strathern, Roy Wagner e Eduardo Viveiros de Castro (SOUZA, 2015). Segundo a autora, a noção de ontologia, em ambos os casos, produziu mudanças de ênfase, dentre elas: as noções de performatividade ou prática, no lugar de representação; a ontologia prática se sobrepondo à epistemologia; e a agência de humanos e não humanos no lugar das interpretações de sujeitos ou sociedades constituídas exclusivamente por humanos. Esse movimento é caracterizado como “virada ontológica”.

Essas mudanças de ênfase provocadas pelas agendas dos estudos de ciência e tecnologia e na teoria antropológica, no entanto, suscitaram reações críticas as quais argumentam uma suposta tomada de posição relativista, negligenciando os aspectos éticos e políticos, especialmente por conta do nivelamento entre agências de humanos e não humanos (SOUZA, 2015). Como que em resposta a essas críticas, Annemarie Mol propõe unir a ontologia (que na sua interpretação mais usual lida com realidades fixas) e a política (compreendida por aquilo que não é dado, que precisa ser construído e negociado), numa proposta

designada de ontologia política, termo que retomarei nas próximas seções. Explica Souza (2015) que a discussão sobre ontologia se inicia na antropologia quando a “palavra cultura deixou de desempenhar a sua função”, por não ter levado suficientemente a sério a alteridade, perdendo assim seu vigor analítico e retórico. Falar de diferença cultural não é suficiente. Esse problema reside, em parte, no fato do termo cultura ter sido usado frequentemente para mostrar, por meio do idioma representacional, as perspectivas de grupos humanos sobre um mundo único, uma natureza (no singular). Viveiros de Castro (2003, p. 18) argumenta que a linguagem da ontologia age como uma medida contrária ao “artifício desrealizante” frequentemente usado contra o pensamento nativo, que o converte em uma espécie de fantasia, ao reduzi-lo às dimensões de uma forma de conhecimento ou representação (epistemologia).

As concepções variadas acerca da ontologia foram organizadas por Marres (2009), situando-as de acordo com seus distintos níveis de reflexão. Segundo a autora, Mol alinha-se a chamada “ontologia empírica”, que considera a realidade como múltipla e fluída e que, a partir das práticas, eventos e por meio das associações, novas entidades sociais emergem, sempre situadas em algum lugar e tempo. Esta abordagem é, em certa medida, uma resposta a perspectiva “epistêmica”, que afirma a existência de uma única realidade, conhecida ou representada por meio do discurso teórico, plano mais revelante no qual a existência das entidades é posta (SOUZA, 2015).

Fleetwood aponta a importância da ontologia nos Estudos Organizacionais, afirmando que

A maneira como pensamos que o mundo é (ontologia) influencia: o que pensamos pode ser conhecido sobre ele (epistemologia); como achamos que pode ser investigado (metodologia e técnicas de pesquisa); os tipos de teorias que pensamos que podem ser construídas sobre isso; e as posições políticas e políticas que estamos preparados para adotar. Embora ter a ontologia “certa” não garanta que a meta-teoria, a teoria e a prática também sejam “certas”, ter a ontologia “errada” torna isso praticamente impossível - embora possamos estar “certos” por acidente. Da mesma forma, ter uma ontologia inequívoca não garante que a meta-teoria, teoria e prática subsequentes também sejam inequívocas, mas ter uma ontologia ambígua torna isso muito mais difícil. Em suma, a ontologia é importante (FLEETWOOD, 2005, p. 1).

Na obra *“The Body Multiple”*, Mol investiga as múltiplas realidades⁴ da doença aterosclerose. Assim como a doença foi investigada por Mol, outros objetos e campos podem ser pensados sob esta concepção de mundo, a fim de compreender a complexidade de seus fenômenos.

Apresento a seguir, as principais discussões teóricas elaboradas por Mol (2002), ilustradas pela sua investigação da doença aterosclerose, bem como em outros estudos desenvolvidos pela autora e por outros pesquisadores, na Administração e em outros campos do conhecimento, que permitem uma melhor compreensão dos conceitos propostos na sua relação com diferentes fenômenos.

2.2 AS MÚLTIPLAS REALIDADES PERFORMADAS NA PRÁTICA

Mol (2002) na sua proposta de retorno à realidade, afirma que a doença (ou outro objeto que se estude), é sempre performada na prática, como resultado de um trabalho realizado, em suas praticidades, materialidades e associações de elementos humanos e não humanos. As práticas são consideradas como diferentes versões de uma mesma doença, que coexistem entre si.

A autora explica que, ao colocarmos as práticas e materialidades em primeiro plano, as realidades são multiplicadas e vários objetos passam a coexistir. Isso porque as práticas manipulam o objeto, ou objetos diferentes são manipulados por uma mesma prática. Essa nova concepção opõe-se à dominante que entende o objeto como centro e foco das diferentes perspectivas das pessoas.

Em seu estudo filosófico empírico que resultou no livro *“Corpos Múltiplos”*, Mol (2002) baseou-se nos métodos sociais de investigação científica, para investigar a entidade *“aterosclerose”*, em um hospital da Holanda, a qual ela denominou

⁴ Realidades Múltiplas: Cf. Annemarie Mol (2008), a ideia de realidades múltiplas, de realidade como performance se afasta tanto do *“pluralismo”* – que mantém *“a”* realidade única mas multiplica os olhares sobre ela – presente no *“perspectivismo”* quanto nas *“histórias de construção”*. Um único objeto e suas várias visões possíveis, todas elas excludentes das demais. Já as histórias construtivistas multiplicam as realidades no passado, descrevendo como se chegou a uma única realidade presente. As alternativas apresentam-se sempre em outro tempo, distante daquele que nos encontramos hoje em dia (Castro 2013). Cf. Law (2004), julgar se as realidades – que são fluidas, fracionadas, múltiplas, indefinidas e ativas – são boas ou não, deve ser circunstancial: não existe regra geral, uma vez que elas não são bens políticos em si mesmas (RHEINGANTZ, 2021, p. 45).

“Hospital Z”. Na obra, a autora expõe que a doença, até então, objeto de investigação da Biomedicina (como um estado físico de um corpo e de cura pela Medicina), entrou na agenda de pesquisa das ciências sociais para mostrar que a realidade de viver com uma doença vai além de sua lista de fisicalidades. Ela tem um significado para o paciente em questão, uma interpretação e sentimentos que acompanham os eventos da vida em que ela se transforma. Assim como para os pacientes, os médicos também têm uma perspectiva sobre a doença e atribuem um significado para as vidas e corpos, especialmente a de outros. “Os corpos só falam quando sentem e são pesados de significado” (MOL, 2002, p. 10).

Para a autora, entender a realidade de uma doença (ou de outra entidade que se venha a pesquisar) é diferente de interpretá-la. Quando um objeto retrocede atrás das interpretações, os observadores são multiplicados e o objeto é deixado sozinho, intocado, tornando-o sólido e intangivelmente muito forte. Mol propõe um retorno à realidade, no desafio de resolver este problema do perspectivismo (diferentes pontos de vista de diferentes pessoas) e do construtivismo (construções do passado, alternativas, das quais apenas uma sobrevive).

Assim, avançando com as ciências sociais no campo da Medicina, a autora coloca em primeiro plano as praticidades, materialidades e eventos, e passa a entender que a doença é uma entidade múltipla, não pelos diferentes pontos de observação, mas sim a partir dos diferentes modos como ela é “performada⁵” (*enacted*) em diferentes contextos de prática. Deste modo, a doença torna-se uma parte do que é feito na prática, ou seja, as falas médicas sobre doença correspondem apenas a uma perspectiva dentre outras diversas, concorrentes e que muitas vezes se excluem mutuamente. A palavra da língua inglesa *enactment* no sentido de “performance” (MOL, 2008), sugere que enquanto as atividades

⁵ Performance – Designação adotada por Annemarie Mol (2008) para explicar que as realidades são feitas ou performadas [*enacted*], em lugar de observadas por diversos olhos mantendo-se intocadas no centro. As realidades são atravessadas e manipuladas por “meio de vários instrumentos, no curso de uma série de diferentes práticas” (MOL, 2008, p. 6). Segundo Mol, fatos, objetos e entidades são “performados” ou produzidos na ação e pela agência de outros entes, ou seja, as coisas e suas ontologias passam a ser entendidas como produto final de uma trama de ações. Cf. Moraes e Arendt (2013), o termo inglês *enact* foi utilizado por Mol (2002) para dizer que nenhum objeto existe sem estar articulado às práticas que o produzem e o fazem existir e aponta para dois sentidos distintos: como encenar, representar um papel, e; como fazer existir. (RHEINGANTZ, 2021, p. 39)

Performar – nos estudos CTS-TAR, performar uma determinada realidade significa que ela é muito mais produzida do que observada, ou seja, é “manipulada por meio de vários instrumentos, no curso de uma série de diferentes práticas” (MOL, 2008, p. 66).

acontecem algo está sendo “performado”. Segundo Nota do Tradutor no artigo citado, o termo inglês *enact* é de complicada tradução para a generalidade das línguas europeias, e em conjunto com a autora, foi decidido que, para esta tradução, poderia se tratar o termo como sinônimo de ‘performar’, sem maior prejuízo ao seu entendimento. Esta forma de investigar um objeto não isolado das práticas que o performam, relaciona-se com a praxiografia⁶ que ela propõe. Por meio deste método, a autora discute a coexistência das “diferentes ateroscleroses”, performadas a partir de diferentes e também incompatíveis práticas. Adotarei neste estudo, os termos performar e enactar (e suas variações), já consolidados no campo da administração, no sentido sugerido por Mol (2008; MARTIN, 2018): de que objetos e práticas estão articulados na produção, performadas e/ou no fazer existir diferentes realidades, num presente que permanece instável.

Segundo a autora, o termo *enacting* não se refere a uma busca por causalidades, não tem um histórico no passado que se desenvolveu e estabilizou o presente. Esse termo refere-se a uma ideia de presente que permanece sempre instável, que está sempre. Assim, é diferente dos termos causar e fazer, que enfatizam o passado e estabilizam o resultado, o presente. O ponto crucial para a mudança para o *enacting* é que o presente em si está e permanece instável. Há o aqui e o agora, em que fazendo, acontece, mas não é explicado pelo que aconteceu antes. Existem padrões e rotinas, mas sempre há a possibilidade de surpresas” (MARTIN; SPINK; PEREIRA, 2018, p. 297).

A escolha do *enactment* ou performance, como noção norteadora para os estudos em Administração, direciona o foco de atenção do pesquisador para o fluxo ou processo de organizar, segundo De Camillis e Antonello (2016). Essa noção pode enriquecer a análise organizacional por compreender as organizações como resultados desses processos e ações continuamente produzidos, conforme destaca Duarte e Alcadipani (2013). Essa abordagem processual reflete a proposta de Cooper e Law (1995) de uma sociologia do vir a ser ou tornar-se, que entende a “organização” como resultado contínuo do organizar, como efeito de processos sociais complexos e como ordenamentos locais de práticas de organizar, que coletivamente formam a realidade social.

⁶ Praxiografia ou Exercício de filosofia empírica: designação utilizada por Annemarie Mol (2002) para os estudos das ontologias políticas ou dos modos como se produzem as realidades, ou modos de existência das coisas (RHEINGANTZ, 2021, p. 41).

Diferentemente dos métodos clínicos e patológicos que indicam especificidades das doenças e do corpo, a etnografia enquanto estratégia de pesquisa das ciências humanas e sociais utilizada por Mol (2002), permitiu falar de corpos não isolados, e de uma realidade performada. Em vez de construção, Mol tenta mobilizar em sua obra uma metáfora teatral inspirada na sociologia de Goffman (1959) para o que acontece no hospital. A presença de um “palco”, scripts, roteiros, atores, adereços, improvisações compõem as práticas onde os objetos são performados.

Considerar as praticidades e especificidades faz a realidade ser como ela é. Desta forma, diferentes e também incompatíveis práticas podem performar, por exemplo, uma aterosclerose clínica ou patológica. Enquanto numa é necessário uma perna viva, com sintomas e um médico, na outra é necessário um corpo seccionado, um microscópio e um patologista para performar a doença.

Por essa estratégia, as diversas formas de performar a aterosclerose foram identificadas. Foi dada atenção para a relevância dos microscópios, das pinças, das facas, dos corantes, das lâminas e do trabalho dos técnicos de dissecação e incluindo-os nas histórias sobre fisicalidades e práticas, materialidades que possuem agência, que transformam a doença em coisas visíveis, audíveis, tangíveis, cognoscíveis, “em algo que os etnógrafos podem falar”, fazem existir objetos e criam realidades.

A partir da estratégia etnográfica, os aspectos práticos de contraste de uma ciência e de seus objetos são encontrados em diferentes lugares e tipos de lugares. No caso da aterosclerose, Mol cita o exemplo de um ambulatório, um departamento de patologia de um hospital, numa certa cidade, região, país. Mas sublinha que, até em um mesmo local, pode haver unidades de contraste, que apontam para mais investigações. No caso da aterosclerose clínica, ela pode ser performada ou através da fala do paciente ou através da investigação prática do médico. Desta forma, ao descrever um objeto sendo performado, o etnógrafo encontrará um número finito de variantes pela condição de seu trabalho situado, mas suas variedades continuam se multiplicando a medida em que se mantém sem revelação, a descoberto.

As noções de realidades múltiplas, performatividade e ontologias políticas, desenvolvidas na obra *The Body Multiple* de Annemarie Mol também estão presentes em outros estudos da autora.

O estudo seminal de De Laet e Mol (2000) investigou a agência do dispositivo de bombeamento de água conhecido como Zimbabué Bomba Bush 'B, uma tecnologia de domínio público que auxilia no entendimento do significado de entidade não humana como ator fluído e suas diferentes identidades e versões performadas, num contexto de políticas de desenvolvimento. A pesquisa mostra que a descrição da configuração física, mecânica e dos princípios hidráulicos não definem completamente a bomba. É a partir da sua relação com uma série de elementos, que a bomba Bush passa a ser definida como uma tecnologia resiliente e de diferentes identidades: como um mecanismo adequado, como um sistema hidráulico específico, como uma intervenção higiênica (promoção de saúde) e como um aparato de construção da nação, enquanto elemento da política hídrica e da indústria nacional, que pode ligar uma vila ao Estado. Estão inclusos na relação dos elementos processos de transporte, descarregamento, instalação correta (seguindo instruções) e a participação da comunidade se apropriando da tecnologia (local de instalação, manuseio, adaptação ao meio e manutenção).

Cada uma das configurações e identidades da bomba, possui limites, variantes de seu ambiente e, por conseguinte, diferentes parâmetros de sucesso e benefícios, performando assim diferentes bombas Bush 'B, que têm em comum o fato ser a mesma bomba.

Outro estudo de Law e Mol (2004) investigou como a hipoglicemia e o corpo são performados de diferentes formas, nas práticas cotidianas de pessoas que convivem com diabetes mellitus. No intuito de manter os aspectos práticos em primeiro plano do estudo, os autores atendem às práticas em que estão sendo realizadas, mesmo que a hipoglicemia (complicação potencialmente grave e de ocorrência frequente no tratamento da doença diabetes) seja entendida como algo oculto no corpo ou embaixo da pele (localizada no sangue). Os referenciais bibliográficos, observações e descrições etnográficas das práticas de medição do nível de glicose no sangue, em laboratório e pelos próprios pacientes em suas casas, indicaram que a hipoglicemia estatística pode ser performada como um nível de açúcar no sangue abaixo de 3,5 mmol/l. Já a hipoglicemia clínica, é traduzida como sensação geral de desconforto. E a hipoglicemia patológica pode ser performada quando reduzida a ingestão de açúcar e evitada por medo de coma ou morte pelos pacientes diabéticos entrevistados. Todas essas condições performam a

hipoglicemia e, ao mesmo tempo, o corpo do indivíduo: um corpo observador; um corpo metabólico (enredado de muitas maneiras com o diabetes com o qual vive); com limites permeáveis (sentidos e mãos ativas que interagem com humanos e não humanos); e um todo não coerente (um conjunto de tensões de interesses entre seus vários órgãos, em busca de um equilíbrio estável). O artigo atenta para as potencialidades da investigação do cotidiano e dos aspectos práticos à abertura de perguntas, a fim de resolver os problemas do campo da Medicina.

Estudos realizados por outros autores em diferentes campos do conhecimento, também possibilitam uma compreensão dos usos e diálogos possíveis da teoria proposta pela autora.

Maricato (2015), no campo da Antropologia do Direito, delinea as múltiplas ontologias da lei nº 11.520/2007 que determina a concessão de pensão especial às pessoas atingidas pela hanseníase e que foram submetidas a isolamento e internação compulsórios em hospitais colônia no Brasil até 1986. Ao focalizar a lei em termos de performance, sugere que ela não pode ser pensada como objeto ou componente da realidade antes de ser performada. Ou seja, sua realidade não é anterior às suas modelações nas práticas e às “condições essenciais”, lugares específicos dos quais os diversos atores deslocam e modificam o “sítio de decisão” (MOL, 2002), performando diferentes histórias da lei.

Já o estudo de Probyn (2018), no campo da Biologia/Oceania rastreia o fluxo do mercúrio na produção de um oceano mercurial. O fluxo, identificado como de gênero e racializado, performa um multimercúrio, por meio da absorção e transporte pelas correntes atmosféricas e oceânicas das minas artesanais da Ásia. Ao entrar na cadeia alimentar de certas populações, o multimercúrio produz um efeito tóxico nas gerações futuras e um oceano particular, com multiplicidade temporal e espacial. Este estudo desestabiliza o conceito de oceano singular e abre caminho para a concepção de oceano múltiplo.

No campo da Administração Pública, a tese de Pereira (2016), investigou o acesso e a distribuição de água nas áreas rurais do semiárido brasileiro comparando a convivência com o semiárido e o combate à seca, em que medida e como essas duas formas de lidar com a questão coexistem e performam diferentes realidades. Sua pesquisa praxiográfica identificou que as práticas de convivência com o semiárido foram criadas ao longo de décadas por meio de ações públicas de

diversas organizações da sociedade civil – do "público" para o "público" – e por iniciativas de setores de um órgão de pesquisa estatal, envolvendo diferentes atores, formas de enquadrar problemas e soluções ligadas a distintas alternativas de desenvolvimento para o semiárido. A autora constata que a água e suas distribuições são múltiplas, bem como as distribuições de água são profundamente políticas, pois além de prover um recurso natural, também distribuem direitos, poder, terra, renda e condições de vida, criando múltiplas realidades que coexistem e interferem umas nas outras.

Mol afirma a multiplicação da realidade em distintas versões, traz consequências éticas e políticas, adotando o termo "ontologia(s) política(s) a qual abordarei a seguir.

2.3 ONTOLOGIA(S) POLÍTICA(S)

Mol (2002) afirma que, se a realidade é múltipla, ela também é política. A realidade torna-se múltipla porque é modelada pelas práticas, performada em distintos lugares, de maneira instável, composta por elementos heterogêneos relacionados ou associados, localizada histórica, cultural e materialmente (MOL, 2008). Há, portanto, diferentes versões, diferentes performances, diferentes realidades que coexistem no presente. Esse modo ativo, aberto e contestado de produção do real ou das condições de possibilidade, que não são dadas de partida, refere-se ao caráter político das múltiplas realidades. Mol (2002) recorre, então, ao termo à(s) ontologia(s) política(s) pensado por Law (2002), para sustentar que, o real ou às condições de possibilidade com que vivemos não estão dadas de partida, mas precisam ser construídas. O "real" está implicado no "político" e vice-versa (MOL, 2008). A autora esclarece que muitas das articulações intelectuais do termo vêm de Michel Foucault, como as expressões "condições de possibilidade" ou "diagnóstico do presente".

Essa ênfase na ontologia ou na realidade (que é múltipla, indeterminada, instável e coexistente) revela que sempre existem possibilidades de alternativas (MOL, 2002). Perguntas como: "Que tipo de política pode se adequar a multiplicidade ontológica? Onde estão as opções? O que está em jogo? Há mesmo

opções? Como devemos escolher?” (MOL, 2008, p. 9) são sugeridas pela autora.

Com a proliferação da tecnociência, a realidade se move e a pergunta “o que fazer” deve ser enfrentada. A questão filosófica crucial relativa a realidade “como podemos ter certeza”, é substituída na abordagem prática por “como viver com a dúvida”. Parte da resposta está na mudança de repertório, ao considerar a ação. Se o conhecimento, enquanto representação da realidade não tiver mais o poder de nos fundamentar, ainda temos a possibilidade de perguntar: “essa prática é boa ou não para os sujeitos (humanos e não humanos) envolvidos nela?” (MOL, 2002, p. 265). A verdade que ocupava o centro do palco, dá lugar para o bem, ou melhor, “bens”/benefícios, na possibilidade de mais de uma versão. Ao aceitarmos que a realidade é múltipla, urge compreender os modos e modalidades de busca, comemoração, conflitos e das formas de viver esse bem ou bens/benefícios, isto é, ao político.

2.3.1 Uma política do quem

Segundo Mol (2002), duas maneiras de viver o direito de escolher são possíveis: a primeira é do mercado, onde as opções são dispostas como num balcão com um vendedor (por exemplo, um médico, ou no contexto deste estudo, um gestor público, um profissional de educação física) oferecendo produtos e informações à escolha do paciente ou cliente (ou praticante de alguma modalidade de esporte, atividade física ou lazer). Cabe a esses fazerem juízos de valor na definição do que seria o “benefício” para si e para os profissionais licenciados e verificarem a qualidade de seus produtos ou serviços. O elemento central dessa metáfora, para além do mercado e do dinheiro, é do “paciente” ou “praticante” enquanto ator de uma escolha individualizada, gerindo suas necessidades de auto-cuidado ou intervenção. No âmbito deste estudo, poderia estar associada a escolha voluntária e individual de um praticante e aos diferentes valores e sentidos conferidos por ele às práticas de esporte, atividade física e lazer “consumidas” (saúde, aptidão física, competição, catarse, diversão, relaxamento, beleza corporal, dentre outras).

Já o segundo gênero de escolha corresponde ao caráter cívico, no qual as intervenções atuam como medidas políticas nos modos de vida e não mais como produtos vendidos a um mercado. Essa metáfora volta-se a transformar “o paciente”

ou “cliente” em um cidadão, devendo este poder argumentar para um curso de ação ou outro, de forma cívica. Também proporciona explicar os efeitos das medidas políticas de um paciente ou praticante nas situações de outros. As intervenções são entendidas como uma forma de organizar a vida individual e o corpo político. Nesta pesquisa, penso que este gênero poderia estar associado a dimensão do esporte e lazer enquanto direitos sociais e políticas públicas, garantidos e ofertados aos cidadãos.

Assim, o gênero de mercado tem uma preocupação comum com a questão de quem decide. No entanto, essa política apresenta alguns problemas que serão abordados a seguir. O primeiro corresponde a vontade e o desejo do cliente e cidadão estarem definidos, predeterminados e claros, independente da proteção contra monopólios de fornecedores e/ou o poder do Estado. O problema emerge ao tentar dar ao “paciente” ou “praticante” uma política de quem permanece em silêncio no momento crucial. O segundo problema da política “do quem” é que ela isola a tomada da decisão da série de histórias que as produzem, como se fossem pontos cruciais, sem analisar os prós e contras, além de esconder outras questões, como a não oferta de um tratamento específico ou prática de atividade física ou esportiva as contingências infinitas de cada momento único. O terceiro problema com a política do quem corresponde a inexistência de um conjunto neutro de dados a ser ofertado pelos profissionais, bem como a forma de apresentação e o impacto na avaliação do paciente ou praticante. A escolha de quais fatos apresentar, qual página de livro-texto se transformar em folheto, qual máquina colocar em uso, quais equipamentos, materiais e espaços e com qual dinheiro pagar são informações que apresentam alguma versão da realidade e estão interligadas com a prática.

Mol tenta mostrar que os detalhes técnicos são subdeterminados por questões sociais, como: a praticidade, as contingências, os jogos de poder, as tradições, e por isso afetam a todos e envolvem nossos modos de vida, não devendo ser deixados apenas nas mãos dos profissionais. Pacientes ou praticantes, etnógrafos, filósofos e sociólogos precisam estar envolvidos com os profissionais.

No campo da Medicina, onde Mol (2002) desenvolveu sua obra, o requisito da “autonomia do paciente” permite que as próprias pessoas escolham e decidam o que é bom para si. Nessa lógica, aos profissionais da saúde caberia apenas apresentar aos pacientes as opções. Entretanto, questiona-se quando um

profissional deveria intervir ou decidir por um paciente e o que fazer com pacientes incapazes de expressar sua vontade de maneira articulada.

2.3.2 *Uma política do quê*

O que fazer, possui uma dimensão normativa que foi naturalizada e nunca foi ocultada. Por exemplo, na profissão médica, fazer o bem, salvar vidas e proteger a saúde é sua pretensão. No entanto, sua preocupação central voltou-se para a avaliação de quais intervenções são bem sucedidas e quais não evoluem, julgadas por trilhas clínicas. Julgamentos não são suficientes para nos engajarmos numa política do quê. O objetivo da “sobrevivência” perdeu sua evidência e o termo “qualidade de vida” foi estabelecido para preencher a lacuna da sobrevivência de muitas pessoas. Os objetivos das intervenções médicas estão entrelaçados com os diferentes e dissonantes modos de vida. Assim, pode-se afirmar que são políticos. O que é levado em conta na avaliação de uma intervenção? Que parâmetros devem ser melhorados após os tratamentos/intervenção? A questão econômica, quando considerada importante, também entra na avaliação. Outros aspectos poderiam ser incluídos na avaliação, no entanto têm dificuldades de serem representados pois dependem de hábitos e comportamentos individuais.

Uma política do quê explora as diferenças entre os vários modos de performar um objeto em particular, e não as diferenças entre os atores, a exemplo dos médicos e pacientes. Para Mol, em sua investigação sobre aterosclerose, existem diferentes e múltiplas maneiras de fazer o que é bom/bem, para cada variante de uma doença. Investigar o corpo múltiplo auxilia na abertura de questionamentos. Para uma política do quê, o termo política é de fato apropriado pois ressoa abertura, indeterminação, tensões e dúvidas. Logo, “o que fazer” não é dado na ordem das coisas, precisa ser estabelecido. Mol sugere o uso de termos como: discórdia, tensão, contradição, multiplicidade, performatividade, prática, coexistência, entre outros.

O mundo que vivemos não é um: há muitas maneiras de se viver e estas vêm com diferentes ontologias e maneiras de classificar o que é bom/os benefícios. As alternativas e as tensões geradas se cristalizam em padrões de coexistência que tendem a se dissolver gradualmente, assim como a adição, tradução, distribuição e

inclusão tendem a manter o ambiente ou as múltiplas realidades do objeto unidas, assim como o corpo e suas doenças. Deste modo, “descrever os cuidados de saúde” como fez a autora, afirma ela ser um ato, que resiste à ideia de racionalização, reconhecendo que a prática e as realidades são complexas. As diferentes maneiras de trabalhar justapostas geram uma complexidade que a racionalização não dá conta de aplanar, bem como dificilmente promovem melhorias.

A multiplicidade enfatizada por Mol, em seu estudo sobre a prática médica, se apoia na Medicina clínica, tradição que parte das histórias dos pacientes e seus sintomas, não limitada às fisicalidades isoladas em laboratório. Para os pacientes, a vida cotidiana é mais importante, é onde convivem com as dúvidas e doenças. Seu estudo, mesmo que não crítico, não é neutro, pois enfatiza a necessidade de uma política do quê, que inclui a realidade em vez de presumi-la.

2.4 FORMAS DE COEXISTÊNCIA DAS MÚLTIPLAS REALIDADES

Assim como qualquer outra prática a ser investigada, a ontologia na prática médica investigada por Mol (2002) está vinculada a um local e situação específicos, diferentes ateroscleroses que apesar de suas diferenças, estão conectadas e mantêm alguma relação. Assim como o corpo: mesmo que seja múltiplo, ele não é fragmentado, ele se mantém unido. Diante disso, a grande questão levantada pela autora é: como as diferentes ateroscleroses praticadas em um hospital se relacionam? Diante da questão, Mol sugere que a coexistência de versões diferentes de um objeto único são possibilitadas por modos de coordenação, distribuição e inclusão, que podem ser estudados em muitos locais e situações. Abordarei a seguir essas formas de coexistência.

2.4.1 Modos de coordenar os diferentes objetos performados

Um trabalho de coordenação às vezes é necessário para alinhar os diferentes elementos, resultados, achados, relatos que performam os múltiplos objetos, fim de se estabelecer uma coerência, para que medidas e decisões sejam

tomadas. Mol (2002) identificou que alinhar os resultados objetivantes do laboratório e os resultados de um diagnóstico clínico a partir de “queixas” subjetivas dos pacientes é necessário, pois existem muitos tipos de exceções e incoerências, até no corpo de um mesmo paciente. Isso indica a coexistência de objetos e, no caso específico, mais de uma aterosclerose de acordo com a técnica de medição utilizada para diferentes queixas ou sintomas (MOL, 2002).

Alguns modos de coordenação são apresentados pela autora. A primeira forma de coordenação consiste em somar os vários resultados e, dependendo da tensão na coerência, se projeta um objeto em comum, estabelecendo uma hierarquia para explicar as discrepâncias, quando não houver sobreposição das projeções. Caso não haja um objeto em comum, testes adicionais são solicitados para motivar alguma ação/tratamento. A “adição é uma maneira poderosa de criar singularidade” (MOL, 2002, p. 69), importante no momento da tomada de decisão sobre “o que fazer”. No caso da doença, muitos elementos são atraídos ou adicionados ao resultado dos testes, dentre eles o aspecto social da doença, considerada de difícil manejo, tanto para os pacientes quanto para os médicos.

A segunda forma de coordenação sugerida é a da calibração dos resultados dos testes, por meio dos estudos de correlação e o estabelecimento de medidas comuns. Isso possibilita a negociação entre os diferentes registros e testes e a possibilidade de traduções de seus resultados. No caso da doença de um paciente específico a ser tratada, ela torna-se um objeto composto de inúmeros elementos, sobre o qual uma decisão deve ser tomada, sobre o que fazer.

Com o termo múltiplo, Mol expressa que há muitas realidades de um mesmo objeto, o que é diferente de pluralidade (realidade fragmentada): “no hospital, o corpo (singular) é múltiplo (muitos)” (MOL, 2002, p. 84). O organismo de um hospital também se mantém unido graças: à papelada que viaja de um departamento para o outro; aos estudos de correlação que correlacionam os resultados de diferentes testes diagnósticos; às fórmulas e imagens que traduzem números e outros dados para trás e para frente; e às reuniões onde diferentes especialidades chegam a um acordo sobre o diagnóstico e tratamento de pacientes individuais. Entretanto, o organismo do hospital holandês (bem como outros lugares semelhantes) possui lacunas e tensões em seu interior. “Ele permanece unido, mas não como um todo. É mais do que um e menos que muitos” (MOL, 2002, p. 84).

Da mesma forma que o organismo de um hospital, por muito tempo questionou-se: como a sociedade é ordenada, como ela se mantém e forma um todo? Para Parsons (1951), citado por Mol (2002), a sociedade se mantém como um corpo, unida como um sistema. No entanto, ao contrário de um organismo em que as normas são dadas e o ordenam, em uma sociedade as normas, como uma das formas de organizar, precisam ser encontradas e definidas ativamente, ou seja, são uma invenção histórica, segundo Canguilhem (1966), trazido por Mol (2002).

Mol retoma também a ideia de norma e vigilância de Michel Foucault (1979) para explicar o papel dos médicos e do sistema hospitalar no estabelecimento de padrões de normalidade para manutenção da ordem social. O conhecimento médico que media a coerência do corpo e a ordem da sociedade, tornaria a Medicina uma disciplina crucial, uma forma de episteme, e um truísmo. No entanto, o poder dessas estruturas e sua influência na imposição de ordem à sociedade é questionado por Latour (1988), quando descreveu a disseminação das práticas de vacinação que mudou a sociedade como um processo de associação, cadeias e redes de atores, e não por imposição da ciência. Esse processo transformou cada um e todos os envolvidos nessa mudança em uma entidade ativa. Seguindo sua linha de investigação, Mol questiona: de que forma poderiam ser coordenadas as diversas associações e cadeias dentro de uma rede ou diferentes redes que se articulam?

2.4.2 A distribuição como multiplicação das realidades

As múltiplas realidades de um objeto performadas em um determinado local, quando coordenadas, podem constituir uma única entidade, mantendo-a de alguma forma unida. Nem sempre as incoerências entre diferentes formas de performar uma entidade são atenuadas. Elas convivem entre si, de forma aberta e contínua, podendo gerar controvérsias⁷, as quais geralmente permanecem no local, separadas e distribuídas em sítios e em todas as escalas. Elas tanto podem se coordenar e se alinhar em uma direção, quando compatíveis, quanto também podem se chocar, se suceder, serem adicionadas umas às outras, sem que isso implique na existência de

⁷ **Controvérsias:** Cf. Pedro (2010:87), “de modo simples, pode-se definir controvérsia como um debate (ou uma polêmica) que tem por ‘objeto’ conhecimentos científicos ou técnicos que ainda não estão totalmente consagrados” ou, parafraseando Latour (2016: 42), que ainda não estão estabilizados; como a melhor solução para recuperar certo censo de ordem é rastrear as conexões entre as controvérsias, em vez de tentar decidir como resolvê-las (RHEINGANTZ, 2021, p. 16)

um fato controverso na espera de seu fechamento ou impeça que as intervenções e o trabalho continuem. Segundo Mol (2002), pressupor que as controvérsias de fato terminam quando suas diferenças são resolvidas é aproximar-se da ideia de que há uma única realidade, onde todos deveriam no final concordar.

Mol aponta quatro formas de distribuição que mantêm separadas diferentes performatividades de um único objeto, e no caso investigado por ela, a aterosclerose: ao longo de um itinerário (diagnóstico-tratamento); os diferentes tipos de tratamento oferecidos; o objeto na sua condição atual e como um processo; e sobre condições de possibilidade de performar, caracterizadas na sequência:

- a) Na primeira forma de distribuição das diferentes ateroscleroses performadas, ao longo do itinerário diagnóstico-tratamento, cada variação de diagnóstico e tratamento possui um local próprio, sem que haja concorrência ou fragmentação, porque existe fluxo (em conjunto com formulários, conversas), ao longo do qual o paciente pode se mover de um local ou situação para outro;
- b) A segunda forma de distribuição são os diferentes tipos de tratamento oferecidos a pacientes que necessitam de tratamento invasivo, distribuídos segundo critérios de indicação, os quais os vinculam às características pessoais de cada paciente. Os vários tipos de tratamento são reunidos em um mesmo local, onde os critérios de indicação são estabelecidos, os aspectos práticos determinados, performando assim um mesmo objeto;
- c) Uma terceira forma de distribuição da aterosclerose se dá enquanto condição atual ruim e como um processo gradual de deterioração. A fragmentação é evitada considerando a outra em cada uma das variantes da aterosclerose performada, por exemplo, uma condição ruim é algo que pode acontecer no final do processo;
- d) E por fim, uma quarta forma de distribuição ocorre sobre condições de possibilidade de performar a aterosclerose, em diferentes locais e de diferentes formas: num tratamento cirúrgico que possibilita a intervenção no vaso, num laboratório de hematologia de forma exclusiva, por meio de processos de coagulação do sangue, e pela intervenção de um medicamento, que quando disponível, poderá alterar as condições de possibilidade e o próprio objeto aterosclerose.

A palavra “aterosclerose” se move entre os locais onde ela é distribuída. O termo (e suas diferentes alternativas locais) atua como um mecanismo de coordenação operacional que, em conjunto com as diferentes formas de distribuição, faz a ponte entre os diferentes locais onde a doença é distribuída, possibilita o diálogo entre eles e impede que a distribuição se torne a pluralização de uma doença em objetos separados e não relacionados. A distribuição “multiplica o corpo e suas doenças – que permanecem juntas” (MOL, 2002, p. 117).

Possíveis causas de fechamentos podem ser listadas e coexistirem, segundo Mol (2002) citando Tristram Engelhardt e Arthur Caplan (1987), em seu livro “Controvérsias científicas”. Em vez de uma disputa teórica, várias possibilidades empíricas parecem existir. Sem se envolver com seu valor relativo ou suas relações, propõem a distribuição como uma maneira comum e rotineira de dissolver tensões teóricas em contextos mais práticos e de lidar com as diferenças. Por trás deste gesto pacificador, está a questão de como pensar e trabalhar a relação entre a ciência e a política, as ressonâncias e semelhanças desta relação, visto que: a neutralidade dos especialistas pode ser questionada; pesquisas podem responder a interesses de grupos financiadores; e que nem sempre argumentos sólidos resolvem controvérsias científicas, dado que a “razão” e “força” são listadas como mecanismos igualmente plausíveis para seu fechamento.

Mol (2002) argumenta que não faz sentido denominar alguns sítios de políticos e outros de ciência, pois todos têm a ver com a organização da vida humana e do mundo decorrente disso, bem como regras, regulamentos, ideais, fatos, atritos e tensões são fundamentais. A autora apela para atender às várias maneiras pelas quais as diferenças são tratadas em vários locais e situações e onde se pode melhorar. O conhecimento e as diversas maneiras de conhecer incorporadas às atividades, também performam uma entidade. No entanto, todos têm no centro uma representação do objeto, um diagnóstico, um fato que pode ser descrito. No caso das intervenções terapêuticas, não são produzidos fatos, mas sim uma mudança no objeto a fim de melhorar a condição do paciente. Os relatórios gerados a partir da intervenção não centram na representação ou no desvelar da doença, mas sim na prática da intervenção.

Diferenças não precisam ser superadas, podem ser mantidas abertas, assim como as diferentes teorias e sua ligação com as tarefas, que podem colidir. A prática

de fazer uma lista ou mobilizar vários “quadros de referência” com diferentes procedimentos e formas de fazer perguntas podem ser recorridas por diferentes grupos sociais para resolver cada caso. Isso demarca um local de tensões, onde podem ocorrer confrontos ou diferentes formas de trabalhar distribuídas entre diferentes locais e situações, prédios, salas, pessoas, horários. Tensão essa que surge inevitavelmente do fato de que temos que compartilhar o mundo, contrário do pluralismo que fragmenta a sociedade em indivíduos isolados, de que não precisa haver um único vencedor e que os atritos são elementos vitais dos conjuntos.

Mouffe (1993) citado por Mol (2002) aponta que é preciso levar a sério a diferença, num movimento contínuo de relação com a alteridade, especialmente na teoria política. A política não é mais considerada um domínio que pode ou não ser separado do domínio da ciência. A relação entre os dois traz a tona ressonâncias e semelhanças, a exemplo da mecânica das maneiras de se relacionar. Questões como: quais são as diferenças, quantos estilos de diferenças existem, qual relação existe entre as diferentes entidades ou atores, qual o caráter dos “lados envolvidos”, entre outras, são tão relevantes quanto urgentes, tanto em eventos à nível de Estado, quanto em organizações e na vida carnal de uma pessoa (MOL, 2002, p. 115).

Tanto a ciência quanto a política não são domínios ou pertencem a sítios separados, pois ambos têm relação com a organização da vida humana e do mundo decorrente disso, assim como regras, regulamentos, ideias, fatos, atritos e tensões são fundamentais. Mol não apela para a homogeneização, mas para o atendimento às várias maneiras que as diferenças são tratadas nos diferentes locais e situações, a fim de promover melhorias.

2.4.3 A inclusão

É por meio da “inclusão” que Mol (2002) começa a forjar um caráter institucional para o objeto investigado. Ela afirma que tanto sua consensualidade quanto sua distribuição se comportam de maneira a manter seu status de categoria (condição, processo, etc.), assim como diferentes grupos de atores associados aos diferentes vocabulários. Ela denomina este aspecto de inclusão, já que, para a

autora, diferentes arterioscleroses e suas tribos incluem uns aos outros, embora possam parecer incompatíveis.

Quando os aspectos práticos da representação da realidade são colocados em primeiro plano, os objetos são considerados parte das práticas que os executam, seus tamanhos não são tão fáceis de colocar em uma ordem hierárquica, logo, não possuem relações transitivas. Preocupada com essa intransitividade, Mol (2002) destaca que objetos podem ser parte um do outro, inclusive enquanto incompatíveis. Quando um objeto é performado, muitos outros objetos estão presentes na cena, com suas características próprias, tornando-se alguma variante desse objeto. Assim, nenhuma entidade permanece a mesma ao longo da história, sem alteração entre vários sítios.

Performar um objeto também é estabelecer normas e padrões. A exemplo da doença, a entidade afetada por ela é a que desvia de alguma normalidade. Ao referir-se a (in) transitividade, Mol se refere ao extrato da doença, ou seja, ao sujeito: quem tem e o que tem (MOL, 2002).

Mesmo fazendo parte de um corpo único, cada artéria pode ser avaliada individualmente, dando condições para discutir qual tratamento será realizado. Durante estas deliberações, o paciente é a “entidade aflita”, ou seja, é ele que está sendo tratado, e não o vaso em si. A relação vaso-paciente não segue a condição de suas artérias, pois eles podem estar em melhor ou pior condições que o exame de imagem pode levar alguém a esperar. Na avaliação clínica, a “doença do paciente” é baseada numa realidade própria, e não num exame de imagem. Já na prática hospitalar diária, as artérias e os pacientes são distribuídos em sítios diferentes, ou seja, não possuem uma relação transitiva.

Mol compara uma sala de cirurgia a um teatro de operações. No momento da operação, os cirurgiões e a equipe se concentram no objeto artérias, e na fase de conclusão, mudam o repertório do órgão para o paciente, para o social, ou até para o cadáver. Além de doença arterial e sofrimento para algumas pessoas, a aterosclerose pode afetar uma terceira entidade: as populações. Dados individuais alimentam sistemas para estudos epidemiológicos, podendo indicar um perfil populacional. Assim, pode-se dizer que a epidemiologia das populações depende das performatividades individuais e também o contrário, a forma como a doença individual é exercida, depende da epidemiologia. A média da população torna-se o

alvo do indivíduo. No entanto, a inclusão de outro tipo de estudo populacional é defendido, estabelecendo normas ou parâmetros segundo a realidade da população. Assim, em vez de uma relação transitiva em que o pequeno indivíduo esteja contido na população maior, aqui é encontrada uma inclusão mútua.

No entanto, atritos entre a aterosclerose de uma população e a individual, o que implica levar como alvo para a assistência médica a melhoria das condições dos pacientes individuais, ou melhor, a melhoria da saúde das populações. Esse tensionamento entre a melhora individual com a melhoria da saúde em geral da população aponta para uma direção em que, por exemplo, o recurso financeiro que seria gasto com a maioria da população (de forma preventiva) é perdido para intervenções na população.

O que é bom para os indivíduos pode ser pouco ou nada benéfico para a própria população da qual eles fazem parte, enquanto o que é bom para a população pode ter pouco ou nenhum valor para seus membros individuais. Intervenções que melhoram a condição de indivíduos com aterosclerose não necessariamente melhoram a condição da população – e vice-versa. Isso pode ser apenas um choque prático enquadrado em termos de prioridades econômicas ou uma questão de como gastar energia e habilidades escassas (MOL, 2002, p. 139).

Ter controles e incluir populações-alvo, bem delineadas, permitirão que a melhoria individual (visíveis para os médicos em seus pacientes) se torne visível também na (avaliação epidemiológica da) população. A prevenção tem sido bem-sucedida em uma população de pessoas que regularmente consultam seu médico, ou seja, por meio de um ajuste entre os parâmetros dos estudos populacionais e o tratamento individual.

O termo performar deixa em aberto quem ou o que é o ator. “Onde origina a ação quando a realidade é performada?” Mol (2002, p. 143) aponta que muitas entidades estão envolvidas. A exemplo da aterosclerose: facas, perguntas, telefones, formulários, arquivos, fotos, técnicos, entre outros. No entanto, nenhum deles são personagens sólidos, todos eles parecem ser múltiplos. Isto por que, ao desvendarmos a ontologia na prática, não há mais variáveis estáveis, todas variam de um sítio para o outro. Assim caberia ser explicado: como, ainda assim, as práticas se mantêm juntas, quanto mais as variáveis variam de forma relacionadas?

A exemplo da aterosclerose, como um cirurgião (enquanto discursa e corta) se relaciona com uma aterosclerose (enquanto dor ou estenose), e intervém na sua performatividade? Enquanto corta, por exemplo, expressa a esperança de que a dor do paciente desapareça. E existem intervenções cruciais entre esse modo de performar e outra forma.

Um exemplo de intervenção citado por Mol é a questão de gênero. Um tópico complexo, que merece ser investigado, e que produz ainda mais variantes do que a aterosclerose, pois está em toda a parte: nas alturas de bancadas, nos estilos de trabalho, nas tabelas epidemiológicas, nos horários de encontro, entre outros. Ela performa diferenças sociais entre homens e mulheres no hospital Z. Seus vestígios estão nas intervenções clínicas, por exemplo, nas diferentes perguntas feitas pelos médicos aos pacientes homens e mulheres, e na leitura das angiografias, todas identificadas no gênero masculino “ele”. A diferença de sexo é neutralizada em masculinidade ou não tem implicações no modo de performar a aterosclerose. “As estenoses não tem sexo, mas a sua incidência o faz”: é o que revela o conhecimento epidemiológico de que a população de mulheres é menos propensa à aterosclerose do que a população de homens, também conforme a idade.

No estudo em questão, quando se propõe investigar uma prática de esporte e lazer, a partir dos pressupostos de Mol (2002), se passa a considerar que este objeto é performado em diferentes locais ou sítios de interesse, em suas praticidades, materialidades e associações de elementos humanos e não humanos, e por isso torna-se múltiplo.

3 ATIVIDADES FÍSICAS E ESPORTIVAS, ESPORTE E LAZER OU EDUCAÇÃO FÍSICA?

O termo “Atividades Física e Esportivas” (AFEs) foi um ponto de partida que aproximou distintos campos do conhecimento (Administração e Educação Física) e seus pesquisadores. Como primeiro ponto de contato no exploratório de campo, o relatório PNUD (2017) que apresenta do termo AFEs, chamou atenção para um fenômeno complexo: a democratização das atividades físicas e esportivas a todas as pessoas, para enriquecimento de suas vidas e enquanto escolha voluntária e consciente.

As “atividades físicas e esportivas” (AFEs) constituem um fenômeno multidimensional que englobam diversas modificações ao longo do tempo de um grande conjunto de práticas corporais, associadas na denominação de exercício físico, jogos, esportes, lutas, ginásticas, atividades de aventura, dentre outros termos possíveis, e que contribuem para a aptidão física, bem-estar mental e interação social (PNUD, 2017).

Assim sendo, AFEs são definidas como

um conjunto de práticas que exigem significativo envolvimento e movimentação corporal ou esforço físico, que são realizadas sem fins produtivos do ponto de vista econômico (e ao se diferenciarem de trabalho, ganham possibilidade de se associarem mais a ocupação do tempo livre⁸ e do lazer) e às quais os praticantes conferem valores e sentidos diversos (e por vezes sobrepostos), ligados à dimensão da saúde, aptidão física, competição, sociabilidade, diversão, risco e excitação, catarse, relaxamento e beleza corporal, dentre outras (PNUD, 2017, p. 80).

A partir dessa definição ampliada, torna-se necessário explicar que, cada uma dessas práticas representadas nesse conjunto, contempla em si, diversidades e diferenças em termos de lógicas internas; espaços, tempos geracionais e sociais; e

⁸ Segundo Stoppa et al (2011), o tempo livre está associado ao tempo disponível, livre das obrigações familiares, políticas, religiosas e principalmente, profissionais, na atual sociedade urbana. As diferentes transformações ocorridas em nossa sociedade, em diferentes momentos históricos, impactaram em mudanças no tempo, espaço e significado do lazer, transformando seu entendimento e vivência. Para o autor, para que este tempo seja caracterizado e conceituado como “lazer”, é necessário entendê-lo associado ao aspecto atitude que, segundo Marcellino (2006) deve estar relacionado à satisfação vivenciada pelas pessoas em relação às atividades desenvolvidas, ou seja, ao prazer e à liberdade de escolha.

intencionalidades, sentidos e valoração do ponto de vista dos sujeitos praticantes. Essas dimensões são entendidas nas formas de:

Lógicas internas: práticas individuais ou coletivas de competição ou cooperação, com maior ou menor movimentação corporal, com ou sem implementos, dentre outras.

Espaços: clubes, centros esportivos públicos e privados, escolas, academias, espaços públicos (praças, parques, etc), instituições militares, dentre outros.

Tempos: ciclos de vida (infância, juventude, idade adulta, idosos), sociais (trabalho/lazer).

Intencionalidade/sentido/valorações: saúde, divertimento, sociabilidade, competição, catarse, relaxamento, combate ao estresse, contato com a natureza, risco e excitação, trabalho (PNUD, 2017, p. 59).

A denominação AFEs é um conceito recente, publicizado no relatório “Movimento é vida”, uma publicação do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). Entretanto, ele agrega elementos de diferentes termos e conceitos operados, ao longo da história da Educação Física no Brasil, com sentidos distintos e, por vezes, contraditórios para definir esse fenômeno, a saber: “atividade física”, “esporte” (praticado ou de espetáculo), “exercício físico”, “práticas corporais”, “cultura corporal”, “cultura do movimento”, “cultura corporal de movimento”. Cada um deles expressa conceitos, concepções, ideias, pontos de vista, convicções, e suas escolhas, “traduzem diferentes tradições discursivas, direções de prática, sentidos e valorações nas suas complexas relações com as instâncias política, econômica, midiática, acadêmico universitária, dentre outras, da sociedade contemporânea” (PNUD, 2017, p. 62).

Segundo esse documento, o termo “esporte” é amplamente majoritário na *web*, porém os termos “atividade física” e “Educação Física” predominam nos periódicos científicos. Destacam-se os termos “atividade física” e “esporte” já presentes nos artigos científicos, especialmente nos periódicos de interesse biomédico, desde as décadas de 1960 – 1970. Já os termos que expressam uma ênfase cultural (cultura corporal; cultura do movimento; e cultura corporal de movimento) são menos usuais, mas mais recentes e restritas aos meios educacional escolar e acadêmico universitário, assim como o termo “práticas corporais”, terminologia mais recente e, portanto, menos frequente na *web* e em periódicos,

mas de uso bastante expressivo e difundido nos campos da saúde, humanidade e artes.

O termo “práticas corporais”, segundo Lazzaroti Filho et al (2010) foi citado pela primeira vez na literatura científica (registrada em base de dados digitais) por Fraga (1995), em estudo que apresenta os processos identitários de gênero vinculados às práticas corporais em espaços e ações escolares. Posteriormente, o termo vinculou-se a crítica contemporânea relativa às práticas de saúde, apresentado como contraponto à discussão e intervenção centrada da “atividade física” e foco de programas e iniciativas públicas (FRAGA et al, 2013). O termo Práticas Corporais tem sido problematizado por Manske (2022), que questionou a organização e estabilidade deste termo na direção de um conceito próprio com potência analítica para o campo da Educação Física, bem como seu uso nas mais variadas significações. A fim de melhor compreender a constituição do fenômeno e do campo pesquisado, enquanto práticas que intervêm em outras práticas (MOL, 2002), neste caso, na constituição dos diferentes termos operados para este mesmo objeto, mesmo que com sentidos diferentes, abordarei em próxima seção, as “múltiplas ciências” da Educação Física (SILVEIRA, 2016).

A disputa pelos significados dos diferentes termos e a busca pela hegemonia no “campo” pelos grupos interessados é mencionada no relatório PNUD (2017). Essa disputa tem dificultado o diálogo entre os atores ao enfrentamento dos problemas postos pela realidade e às necessidades de intervenção social. Lazzaroti Filho et al (2010) já propunham que consensos mínimos em torno de conceitos-chave seriam necessários a fim de atingir maior estabilidade na produção de conhecimento”, visto que, no “campo” da Educação Física no Brasil, essa produção apresenta-se dispersa, como também sua socialização pulverizada por diferentes campos com os quais estabelece interface.

3.1 AS “MÚLTIPLAS CIÊNCIAS” DA EDUCAÇÃO FÍSICA

Segundo Larazzarotti Filho *et al* (2010) a Educação Física pode ser considerada um campo acadêmico recente. Seus conceitos ainda encontram-se em fase de consolidação e sua produção de conhecimentos precisa atingir maior

estabilidade para facilitar a comunicação de sua comunidade acadêmica e desta com a sociedade. Esta situação pode ser compreendida pelo desdobramento de sua trajetória, visto que foi constituída nas fronteiras do conhecimento (VAZ, 2000) entre a filosofia, ciências humanas e sociais, cultura popular, arte e, no Brasil, maior ênfase nas ciências biológicas e exatas.

Foi como componente curricular que a Educação Física no Brasil, ainda que em busca de autonomia, ganhou legitimidade social para consolidar-se como campo acadêmico (PAIVA, 2004), especialmente a partir da década de 1970 (BRACHT, 2003). O seu ingresso no sistema de pós-graduação nacional e seu enquadramento na Grande Área da Saúde (área 21 da CAPES), traz desdobramentos significativos na forma de operar a produção do conhecimento nesta área e também como um dilema central da Educação Física enquanto campo acadêmico: de um lado, o alto nível de exigência quantitativa e qualitativa (SILVA, 2007) da hegemônica lógica das ciências biológicas, no interior desta grande área; e de outro, a ampliação dos sentidos e possibilidades de constituição de objetos de pesquisa da Educação Física, dada sua relação estreita com as ciências humanas e sociais, em especial com a educação (mesmo dificultada e com obstáculos) (LAZZAROTTI FILHO *et al*, 2010).

Para os autores, o processo de construção de sua especificidade e a conquista de sua maioria acadêmica são desafios que a Educação Física deve enfrentar, de forma coletiva, debatendo acerca dos conceitos com os quais opera e com os quais expressa os significantes que problematiza. Este debate deve ser reconhecido por seus pares, em especial por aqueles que compreendem a complexidade do campo e dos objetos de estudo a serem enfrentados. Para os autores, talvez a maioria possível não esteja vinculada à concepção acadêmica tradicional e suas demarcações disciplinares e, sim, como campo acadêmico diferenciado que construirá saídas nos limites e interlocuções entre as ciências biológicas, exatas, humanas e sociais ao enfrentar os problemas postos pela realidade e por suas necessidades de intervenção social. Ou seja, um avanço por meio da interdisciplinaridade, encorajado por Mol (2002), possível a partir da sua compreensão de objetos enquanto práticas e de ciências como intervenção.

No entanto, mesmo tendo desenvolvido grandes esforços teóricos, a dualidade natureza e cultura tem dificultado o diálogo e as articulações entre os

conhecimentos gerados nas Ciências Biológicas/Humanas/Sociais e Exatas, além de cada grupo interessado lutar pelo seu entendimento. As disputas, conflitos, desigualdades e tensionamentos presenciados e vivenciados no cotidiano de pesquisa e docência, fruto da divisão que se estabelecia na ciência da Educação Física brasileira, instigaram Silveira (2016) a realizar a pesquisa sobre a temática “ciência e Educação Física”, que pautasse essencialmente essa divisão (pesquisadores/as de vinculados/as às ciências biológicas versus os/as vinculados/as às ciências sociais/pedagógicas).

A pesquisa foi iniciada com o objetivo de compreender cada uma das áreas/subáreas que constituíam esse ‘campo’ acadêmico-científico, a partir do acompanhamento do dia a dia de pesquisadores/as, e com um olhar mais externalista, baseado na obra de Bourdieu. No entanto, provocada a olhar para a ciência a partir de como ela é feita na prática, proposta pelos autores Fleck, Latour, Law, Haraway e Mol, Silveira (2016) colocou em suspensão a dicotomia entre “biológico” e “social” que se apresentava fundante no seu processo de formação enquanto pesquisadora e professora de Educação Física e quase que inquestionável nesta ciência. Assim, desestabilizando alguns pressupostos iniciais, reelaborou seu questionamento de pesquisa, já em meados de seu trabalho de campo para: “de que modo se faz ciência na Educação Física brasileira?”

Com um entendimento de ciência, agora relacionado à noção de “ontologias múltiplas” propostas por Mol (2002), lançou novos olhares, nas suas vivências etnográficas a elementos que cada um dos grupos de pesquisa associava, na prática, para sustentar as diferentes ciências da Educação Física que estavam sendo produzidas e vivenciadas. Redes constituídas de humanos e não-humanos, diferentes associações e intensidades, foram visibilizados, permitindo compreender a ciência ou o fato científico como eles são: uma “Educação Física múltipla” e novas realidades sendo promulgadas.

Assim, Silveira (2016) assume o entendimento de que

não há uma ciência da Educação Física (ou um ‘campo científico’ da Educação Física) que possua a característica de estar dividida em áreas/subáreas, mas, sim, múltiplas ciências da Educação Física sendo vivenciadas e que, em alguns espaços/tempos, através de vários tipos de relações, coexistem para se tornarem uma (SILVEIRA, 2016, p. 34).

As ciências são tidas como práticas que intervêm nos objetos em vez de representá-los. Nesse sentido, a relação entre as “múltiplas” ciências podem ser/são alteradas, assim como borradas as fronteiras entre a ciência e política, permitindo produção de novos conhecimentos, novas realidades e distintas realizações ou intervenções. A partir deste entendimento, seria possível questionar: como os conhecimentos produzidos pelas múltiplas ciências performam as realidades das atividades físicas, do esporte e do lazer?

Indo ao encontro desta constatação de Lazzaroti Filho, percebo que a denominação “atividades físicas e esportivas” (AFEs), proposto pelo relatório PNUD (2017), representa um conceito ampliado que procurou buscar, sem pretensão de universalidade, “acompanhar a dinâmica e a complexidade do fenômeno na atualidade” e facilitar o “diálogo entre os atores”, a fim de tecer reflexões para “compreender de modo mais abrangente as experiências das pessoas nas AFEs e facilitar a recomendação de ações sistêmicas que promovam mudanças desejáveis no campo, visando a promoção do desenvolvimento humano (PNUD, 2017, p. 66).

Entretanto, a partir dos contatos e vivências em diferentes espaços da etapa exploratória de campo, da leitura de outras pesquisas, de conversas informais com atores e interlocutores, identifiquei que a denominação “esporte e lazer” ainda está muito presente, emerge e faz sentido no campo prático e também acadêmico, quando comparado ao termo Atividades Físicas e Esportivas (AFEs) sugerido no relatório “Movimento é Vida”. Nesse sentido, a denominação “esporte e lazer” e “atividade física, esporte e lazer” também foram adotadas nesta pesquisa com o propósito de facilitar a interlocução com o campo de pesquisa e seus atores.

A seguir, apresento referências teóricas e conceitos de direitos sociais e políticas públicas de esporte e lazer, bem como as principais políticas públicas para o ciclismo/andar de bicicleta no Brasil, como ponto de partida para posterior engajamento e relação com o fenômeno no campo empírico.

4 DIREITOS SOCIAIS E POLÍTICAS PÚBLICAS DE ESPORTE E LAZER

O esporte e o lazer são direitos previstos na Constituição Federal (BRASIL, 1988) nas formas de desporto, lazer, educação, saúde, entre outros. O esporte começou a figurar nas constituições de diversos países imediatamente após finalizada a Segunda Guerra Mundial, inspiradas na Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948, pela Organização das Nações Unidas, entretanto, segundo Andrés (2020), sob uma visão subsidiária, como uma via para contribuir a outras esferas da vida humana, e não como um fim em si mesmo pelos seus valores intrínsecos. Pachot Zambrana (2016) aponta que os primeiros reconhecimentos constitucionais vincularam-se a garantia da educação, na constituição panamense de 1946 (art. 77), na vietnamita de 1959 (art. 35), na uruguaia (art. 71) e paraguaia (art. 78), ambas de 1967.

A evolução da concepção do esporte e seu reconhecimento pelos seus valores intrínsecos ocorreu com a publicação de documentos internacionais na década de 1960 (CANAN; STAREPRAVO, 2019), dentre eles a Carta Europeia do Esporte para todos, em Bruxelas, no ano de 1975. O Movimento Esporte para Todos surgiu por influência do caldo cultural de estudos de intelectuais humanistas que difundiram novas pedagogias corporais em resposta aos paradigmas mecanicistas vigentes na área e, também, por pressão das reivindicações estudantes e trabalhadores por possibilidades culturais, mas diferentes das competitivas, elitistas, por resultados e performances que até então eram destinadas à elite socioeconômica na época (SOLAR CUBILLAS, 2015).

A prática esportiva como um direito e como fator de desenvolvimento humano consagrou-se na Carta Internacional da Educação Física e o Esporte da Unesco em 1978. A carta foi atualizada em 2015, e nela consta: “a prática de educação física, atividade física e esporte é um direito fundamental para todos” (UNESCO, 2015).

Mesmo não tendo força executiva, esses outros documentos internacionais projetaram níveis de alta consideração política para o esporte e orientaram Estados e sociedades a torná-lo uma obrigação vinculante e a pautar políticas públicas. A Agenda 2030 e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável foi um passo

importante para o reconhecimento do esporte e da sua contribuição para o desenvolvimento e a paz, promoção da tolerância, respeito, empoderamento das mulheres e jovens e pessoas da comunidade, assim como a saúde, educação e inclusão social (ANDRÉS, 2020).

A previsão constitucional aponta a obrigação preceptiva do Estado em fomentar, promover e proteger o esporte e o lazer. Segundo estudos de Canan e Starepravo (2019), até o ano de 1978, 15 (quinze) eram as nações que previam o esporte como um direito em suas constituições federais, subindo para o número de 48 (quarenta e oito) no ano de 2018.

O esporte e o lazer passam a ser direitos previstos na Constituição Brasileira de 1988, assim como em diversos países da América Latina e do mundo. É uma conquista recente. A Constituição Federal de 1988 prevê em seu artigo 217, o dever do Estado em fomentar as práticas desportivas formais e não formais, como um direito individual de cada cidadão (BRASIL, 1988). O texto constitucional também garante a autonomia de organização e funcionamento das entidades desportivas dirigentes e associações. Em relação a destinação de recursos públicos, o inciso II deste artigo prevê que a promoção do desporto educacional deve ser priorizada e, somente em casos específicos, o desporto de alto rendimento. Por fim, em seu parágrafo terceiro, o artigo inclui o lazer como forma de promoção social, devendo ser incentivado pelo Poder Público.

Quanto a previsão do direito ao esporte e lazer em legislação infraconstitucional, Canan (2021) aponta que ela se encontra esparsa e há ausência de concretude e informação a respeito de suas formas de garantia. Também destaca que diversas terminologias e expressões contidas da CF como “práticas desportivas formais e não formais”, “desporto educacional” e “lazer” são abstratas e diferem de expressões mais usuais em outros países, como “esporte”, “educação física”, “cultura física” e “recreação”, em voga ao longo da década de 1970 e 1980, quando da difusão do Movimento Esporte para Todos, para sua valorização, estímulo e democratização. Segundo o autor, a abstração dos termos acaba influenciando nos textos infraconstitucionais e interfere nas decisões por políticas mais ou menos estritas. Cita o exemplo do termo “práticas desportivas não formais”, caso fosse uma necessidade de escolha, na oferta de uma quadra poliesportiva ou um parquinho infantil, de uma pista de atletismo oficial ou uma trilha em um bosque, a opção

tenderia a uma política estritamente esportiva em detrimento a um conceito mais abrangente, no sentido da cultura física ou esporte para todos.

Assim, a melhor clareza e compreensão do objeto do direito ao esporte e lazer deve ocorrer nas legislações infraconstitucionais e sua efetivação através de políticas públicas. Carneiro e Pintos (2021) destacam que embora o lazer seja um direito social consagrado na Carta Magna, há limites sob seu financiamento pelos diferentes entes federados, demonstrados na irrisória participação do gasto da subfunção lazer. Segundo os pesquisadores, observando o direcionamento de recursos para a subfunção lazer, os Municípios tornam-se os principais promotores das políticas públicas de lazer.

4.1 POLÍTICAS PÚBLICAS DE ESPORTE E LAZER

Segundo Pereira (2008), política pública não é sinônimo de política estatal. Por essa afirmação, entende-se que público seja de todos, e não estatal (do Estado), coletiva (de grupos particulares) ou muito menos individual. O termo política, nessa sua configuração recente e restrita, tem conotação de política pública, a qual engloba política social, ou seja, deve influir numa realidade concreta que necessita ser modificada. O caráter público significa que um conjunto de decisões e ações resultam ao mesmo tempo de ingerências do Estado e da sociedade, tendo por como características: a) constituir uma linha de ação pública, sob a responsabilidade de uma autoridade também pública mas com o controle da sociedade (*policy*); b) concretizar direitos sociais conquistados pela sociedade e incorporados nas leis, operacionalizando-os por meio de programas, projetos e serviços sociais; c) guiar-se pelo princípio do interesse comum e da soberania popular (e não do interesse particular e da soberania dos governantes) e; d) visar satisfazer as necessidades sociais (e não da rentabilidade econômica privada).

O ramo do conhecimento das políticas públicas, denominado *policy science* surgiu nos Estados Unidos e Europa, no segundo pós-guerra, num momento histórico onde o estado de bem-estar social se consolidou nos países industrializados do ocidente. Neste contexto, mudanças e reorientações teóricas e metodológicas também ocorreram, levando os pesquisadores a procurarem

entender a dinâmica das relações entre governos e cidadãos, e não mais as estruturas de governos ou o comportamento dos atores políticos, e nem o que os governos podem ou não fazer, como nas abordagens tradicionais. O *policy science* pretende também resgatar a relação orgânica entre teoria política e prática política. Citando Howlett e Ramesh (1995), Pereira (2008) expõe que é um ramo de conhecimento: multidisciplinar (rompe com os estreitos limites dos estudos de inúmeras áreas), intervencionista (procura intervir e modificar o objeto de estudo) e normativo (não separa fins e meios, valores e técnicas no estudo das ações dos governos).

As políticas públicas de esporte e lazer no Brasil ganharam notoriedade no campo científico/acadêmico da Educação Física, ao longo da existência do Ministério do Esporte. Segundo Starepravo *et al* (2011), as inúmeras ações desenvolvidas, a criação de uma Rede de apoio a pesquisas (Rede CEDES), a implementação de políticas públicas “inovadoras”, a oportunidade de participação de diferentes grupos sociais na formulação das políticas e, também, a realização dos megaeventos esportivos (Copa do Mundo em 2014 e dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos Rio 2016) motivaram o olhar de pesquisadores e provocaram discussões em outros círculos sociais. De acordo com esses autores,

escrever sobre políticas públicas de esporte e lazer requer mapear o espaço social onde esta é produzida, avançar no entendimento das relações entre os agentes, até finalmente compreender quais as políticas que foram efetivadas, aquelas que foram preteridas, as que obtiveram êxito e aquelas que não passaram de propostas (STAREPRAVO ET AL, 2011, pág. 235).

Este processo pode iniciar ancorado em algum conceito, a exemplo do conceito de campo político burocrático ou do subcampo burocrático do esporte e lazer (abordagem bourdieusiana), cuja compreensão é complexa e, por vezes, limitada, dada a posição ou lugar do pesquisador, de acordo com os autores.

Os processos de continuidade e descontinuidade das políticas públicas de esporte e lazer no Brasil (investimento e desinvestimento) são obstáculos à unificação e consolidação às políticas de Estado, segundo Athayde (2019). Especialmente em relação às políticas de esporte, afirma que, o *status quo* que orienta o setor, qual seja, a hegemonia do esporte de performance e a valorização de seu potencial político e econômico agregado e ações de cunho assistencial

focadas às práticas esportivas e de lazer como atenuadoras das mazelas sociais, combate às drogas e violência urbana, não tem se alterado, independente das mudanças ideológicas e políticas no plano governamental. O autor explicita o enorme desafio que é pensar o significado da natureza de direitos em qualquer área social no atual contexto de ataque às liberdades e ao Estado, e questiona: “como garantir o esporte e lazer como direitos sociais em um país que nem mesmo as necessidades básicas e direitos fundamentais são plenamente atendidos?”

A nível municipal, a cidade de Porto Alegre é conhecida por proporcionar políticas de esporte e lazer há mais tempo no território brasileiro (desde 1926). Stigger et al (2019) arriscam-se em afirmar que a política de lazer de Porto Alegre pode ser considerada uma política “de Estado”, pois apesar das mudanças nas diferentes gestões municipais e diferentes lógicas da gestão da cidade, ela foi mantida.

Estudos indicados pelos autores apontam que, a partir da década de 1990, ocorreu uma ampliação e maior democratização dos serviços de lazer à população da cidade, através do aumento ao acesso e descentralização das ações (SANTOS, 2003) e maior incentivo à participação da população na gestão do esporte e lazer (FORELL, 2014), fomentando a criação de associações comunitárias dentre outras formas de participação. Um esforço para conscientizar a população para identificação e reconhecimento do lazer e do esporte como direitos sociais, ao lado de outras demandas legítimas como educação, saúde e saneamento, também são destacadas pelos autores como ações deste período de gestão. Em 1993 também foi criada a Secretaria Municipal de Esportes, Recreação e Lazer (SME), estrutura institucional que apesar de elevar o status do setor, não garantiu investimentos significativos e ampliação do corpo de professores para atendimento das demandas aumentadas, segundo Stigger *et al* (2019).

Políticas de redução do Estado de um recente governo gerencialista e tecnocrático, levaram à extinção da SME em 2017 (STIGGER et al, 2019), elevando o risco de precarização das políticas de esporte e lazer em Porto Alegre, na visão de servidores mais antigos, entrevistados pelos autores. Em 2021, a Secretaria foi recriada, após um movimento de diversos atores da sociedade, tema que será tratado no Capítulo 8 deste estudo.

5 POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA

Para Castellani Filho (2005, p. 15), o esporte e o lazer são práticas sociais, traduzidas como atividades humanas que são construídas, historicamente, com a intenção de dar respostas às necessidades sociais. São identificadas pelos que fazem a história do seu tempo, a partir das múltiplas determinações das condições objetivas nele presente. Dentre as inúmeras práticas de esporte e lazer, o ciclismo e o andar de bicicleta têm ganhado destaque pelo aumento no número de praticantes nos últimos anos e todo o mundo, em especial, durante a pandemia Covid-19.

O ciclismo e o andar de bicicleta figuram dentre as 186 modalidades esportivas e de atividades físicas praticadas pela população brasileira. Conforme resultado da pesquisa PNAD (IBGE, 2017) constante no documento relatório PNUD (2017), o andar de bicicleta é a sexta modalidade mais praticada (2,7%) no Brasil, enquanto o ciclismo está em 11º lugar (1,7%), demonstrado nas tabelas a seguir:

AFEs	%	AFEs	Homens (%)	Mulheres (%)
Caminhada	37,6	Caminhada	24,8	52,5
Futebol	23,6	Futebol	41,4	2,7
Fitness/Práticas de academias	12,7	Fitness/Práticas de academias	8,0	18,2
Musculação	4,8	Musculação	4,9	4,7
Outras modalidades esportivas	2,8	Outras modalidades esportivas	2,7	3,0
Andar de bicicleta	2,7	Andar de bicicleta	3,5	1,8
Outras atividades físicas	2,2	Outras atividades físicas	1,4	3,1
Corrida/Cooper atividade física	1,9	Corrida/Cooper atividade física	2,8	0,8
Luta/Artes marciais	1,7	Luta/Artes marciais	2,2	1,2
Ginástica esportiva	1,7	Ginástica esportiva	0,6	3,0
Ciclismo	1,7	Ciclismo	2,4	0,9
Voleibol	1,2	Voleibol	0,8	1,8
Dança	1,2	Dança	0,4	2,2
Natação	1,1	Natação	0,8	1,8

Fonte: Elaboração própria com base na PNAD 2015 (IBGE, 2017).

Fonte: Elaboração própria com base na PNAD 2015 (IBGE, 2017).

Tabela 1: Percentual do tipo de AFEs mais praticadas no Brasil (à esquerda) e segundo o sexo (à direita)

O documento diferencia as duas práticas, de acordo com o sentido dos próprios moradores entrevistados: o andar de bicicleta é considerado uma atividade física, enquanto o ciclismo, um esporte. Desta forma, adotei neste trabalho os termos ciclismo/andar de bicicleta juntos, a fim de contemplar ambos os sentidos da prática pelos diferentes praticantes.

O ciclismo e o andar de bicicleta são práticas desenvolvidas, predominantemente, em espaços públicos ou privados abertos (IBGE, 2017). Desta forma, maioria das políticas públicas que os contemplam, direta ou indiretamente no Brasil, são as políticas de trânsito e mobilidade urbana, visto que envolvem um regramento das pessoas em deslocamento no espaço urbano.

5.1 POLÍTICAS PARA O CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA NO BRASIL E NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

A bicicleta foi considerada um meio de transporte pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei 9.503/1997 (BRASIL, 1997), começando a ganhar mais visibilidade nas políticas públicas. No entanto, movimentos em prol de uma política para as bicicletas já vinham ocorrendo, a exemplo do lançamento do “Manual de Planejamento Cicloviário: uma política para bicicletas” pelo Geipot – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes do Ministério dos Transportes, em 1976, reeditado em 1980. A publicação foi precursora no planejamento cicloviário brasileiro, pois visava o reconhecimento do papel e lugar da bicicleta no planejamento do uso do solo. A promoção do uso da bicicleta como veículo era incentivada, mesmo que indo de encontro à natureza cultural de ascensão social (responsável pela aspiração das pessoas de possuírem seu próprio veículo e de que a bicicleta seria um meio de transporte ligado à ideia de pobreza), a favor de uma melhor qualidade do ambiente e em decorrência da crise do petróleo, naquele período (GEIPOT, 1976).

O setor de transporte e mobilidade, em todas as suas dimensões, produz fortes impactos no meio ambiente, de modo direto, pela emissão de poluentes ou pelo efeito dos congestionamentos, e de modo indireto, ao servir como elemento

indutor fundamental do desenvolvimento econômico e urbano. Segundo o CREA-ES (2008), entende-se por transporte ambientalmente sustentável os que não colocam em perigo a saúde pública ou os ecossistemas e têm necessidades consistentes com uma taxa de utilização de recursos não renováveis inferior à sua (dos recursos) taxa de regeneração e com um ritmo de utilização dos recursos não renováveis inferior ao ritmo de desenvolvimento de substitutos renováveis.

O Código Brasileiro de Trânsito (CTB) define a bicicleta como um “veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor” (BRASIL, 1997). Nesse sentido, trafegar pelas vias das cidades e estradas do país é um direito do ciclista, mas também lhe atribui deveres, especialmente em relação às normas gerais de circulação e conduta. Há uma hierarquia de segurança no trânsito, em ordem decrescente, onde os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, devendo então os ciclistas dar passagem aos pedestres.

Dentre as normas de circulação e conduta de ciclistas estão: a necessidade do condutor fazer um gesto convencional de braço antes de iniciar qualquer manobra que implique um deslocamento lateral (a transposição de faixas, movimentos de conversão à direita, à esquerda e retornos) (Art. 35); quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores (Art. 58), sendo que o trânsito de bicicletas na contramão poderá ocorrer somente se houver ciclofaixa⁹; a circulação de bicicletas nos passeios pode ocorrer desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade responsável (Art. 59)¹⁰.

⁹ A construção de ciclofaixas na contramão dos veículos é uma realidade em várias vias de Porto Alegre. As ciclofaixas, no entanto, não possuem proteção ou guarda-corpo para garantir a segurança do ciclista em circulação. Nesse sentido, mesmo que autorizado pela legislação, trafegar na contramão mantém os riscos associados a essa prática, especialmente quanto a soma de velocidades que praticamente anulam as chances de sobrevivência dos ciclistas no impacto com o veículo automotor. Ressalta-se, então, que a definição do sentido de circulação das vias da cidade foi pensado apenas nos veículos automotores e não nas bicicletas.

¹⁰ A circulação de bicicletas sobre os passeios públicos também é uma realidade porto-alegrense, dada a ausência de condições de segurança nas vias e de ciclovias/ciclofaixas/ciclorrotas. Alguns trechos de ciclovias foram construídos sob as calçadas, no sentido de “atrapalhar menos o trânsito de veículos”, tendo os ciclistas que compartilhar o espaço com pedestres e zelar pela sua segurança.

Já aos condutores de veículos automotores, infrações e penalidades lhes são imputadas quando: deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta (Art. 201 do CTB); deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito ao ultrapassar ciclista (Art. 220 do CTB); parar o veículo sobre ciclovia ou ciclofaixa (Art. 192 do CTB) e transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas (Art. 193 do CTB). O CTB, alterado pela Lei n. 14.071/20, traz como novidade a responsabilidade dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios a promoção do desenvolvimento, temporário ou definitivo, da circulação, da segurança e das áreas de proteção de ciclistas (Art. 24).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei 12.587/2012 (BRASIL, 2012), estabelece como objetivo “contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana”. Dentre suas diretrizes, está a priorização dos modos de transportes não-motorizados sobre os motorizados e os serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado. A bicicleta enquadra-se como um modo de transporte urbano não motorizado e as ciclovias e ciclofaixas como infraestruturas do sistema de mobilidade urbana.

O aumento e construção de ciclovias e a marcação de ciclofaixas e faixas compartilhadas (temporárias) nas pistas de rolagem são objetivos mais concretos da Lei 13.724/2018, que instituiu o Programa Bicicleta Brasil (PBB) (BRASIL, 2018), a ser implementado em todas as cidades com mais de vinte mil habitantes. A lei incentiva uso da bicicleta como meio de transporte econômico, saudável e ambientalmente adequado, a fim de melhorar as condições de mobilidade urbana. Além das ciclovias e ciclofaixas, a lei prevê estimular a implantação de rotas intermunicipais seguras para o deslocamento ciclovitário, voltadas para o turismo e o lazer. Sistemas de aluguel de bicicletas a baixo custo em terminais de transporte coletivo, instalação bicicletários e equipamentos de apoio, como banheiros públicos e bebedouros em pontos estratégicos e campanhas de incentivo ao uso da bicicleta também são previstos. Dentre as fontes de financiamento do Programa, consta uma

parcela dos recursos da CIDE-combustíveis. Entretanto, segundo declaração do coordenador técnico da União de Ciclistas do Brasil (UCB)¹¹, Yuriê Baptista, ao Observatório da Bicicleta¹² (2021), este recurso varia a cada mês e não é exclusivo para financiar a mobilidade por bicicleta, mas sim voltado para toda a infraestrutura de transportes, comprometendo a aplicação deste recurso pelas Prefeituras.

5.2 POLÍTICAS CICLOVIÁRIAS NA CIDADE DE PORTO ALEGRE/RS

Machado *et al* (2016) fazem um resgate histórico das Políticas Públicas Cicloviárias do município de Porto Alegre. Os autores expõem que o projeto cicloviário para a cidade iniciou em 1981, com a elaboração do Programa para Implantação de Rede Cicloviária pela Secretaria do Planejamento Municipal, no entendimento que o transporte por bicicleta fosse um complemento da circulação urbana, visando à integração com as demais redes de transporte coletivo. Além da rede cicloviária (com extensão aproximada de 162 km, dividida em 3 setores urbanos), o programa contemplava bicicletários nos pontos de transbordo, para facilitar a integração entre os meios e a implantação de locais de apoio (com borracheiro e bomba para calibrar os pneus), ao longo dos trajetos (distantes entre 2 a 3 km entre si). O Programa, entretanto, não foi implantado.

Dentre outras iniciativas citadas pelos autores, cabe destacar a aprovação da Lei nº 6781/1991, que instituiu o Sistema Municipal de Estacionamento de Bicicletas e a Lei nº 6987/1991 que instituiu o Programa Municipal de Ciclovias. Dentre ações mais concretas, estiveram a implementação da ciclovia na orla de Ipanema e de Ruas de Lazer, que funcionam em alguns corredores de transporte coletivo, fechados aos domingos (Av. Érico Veríssimo, Av. Aureliano de F. Pinto e na área do Gasômetro).

¹¹ A UCB – União de Ciclistas do Brasil é uma organização da sociedade civil que congrega Associações de Ciclistas, ciclistas e outras entidades e pessoas interessadas em promover o uso da bicicleta como meio de transporte, lazer e esporte, nas regiões urbanas e rurais, assim como a mobilidade sustentável. Disponível em: <https://uniaodeciclistas.org.br/sobre-a-ucb/>. Acesso em abril.2022.

¹² O Observatório da Bicicleta – ou ObservaBici – é um centro de referência de informação, de monitoramento de políticas públicas e de experiências da sociedade civil sobre a bicicleta como meio de mobilidade no Brasil. Disponível em: <https://observatoriodabicicleta.org.br/sobre/>. Acesso em abril.2022.

Diante do crescente aumento do número de ciclistas, a Secretaria Municipal do Meio Ambiente (SMAM) lançou em 1996, na gestão do Prefeito Tarso Genro (Partido dos Trabalhadores – PT), o “Manual do Ciclista de Porto Alegre – Como ser feliz sobre duas rodas” (MARCUIZZO, 1996) (ANEXO 1). Segundo Marcuzzo, jornalista e cicloativista responsável pela pesquisa e texto do manual, foi o primeiro manual do gênero no Brasil, antes mesmo do Código Brasileiro de Trânsito reconhecer a bicicleta como meio de transporte. Também marcou os tempos em que a Capital Gaúcha estava na vanguarda nas inovações pela melhoria da qualidade de vida da sua população¹³, segundo a autora.

A publicação foi direcionada a ciclistas e buscava valorizar o uso da bicicleta não somente como instrumento de lazer, mas como meio de transporte viável “para determinados objetivos”, mais barato, sustentável e ecológico. O manual chamava a atenção para os cuidados necessários ao andar de bicicleta, sugerindo um repensar as posturas de locomoção e relacionando a “cidade saudável” às “duas rodas” e à “qualidade de vida”. As expressões “cidade saudável” e “cidadãos são saudáveis” são destacadas na sua apresentação.

O manual foi desenvolvido com a colaboração de Tiago Alfonsin e Eduardo Schaan¹⁴, dois ciclistas que percorreram diferentes cantos do mundo sobre duas rodas e de “pessoas que acreditam que a bicicleta é uma grande aliada para a melhoria da qualidade de vida na cidade” (MARCUIZZO, 1996). Como consultores da publicação, assinam médicos traumatologistas atuantes nos Hospitais Pronto Socorro (HPS) e Cristo Redentor, um médico preparador físico, um técnico atuante no Setor de Estatística do HPS, um técnico do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) e do Centro de Informações ao Cidadão da ALRS. A publicação também contou com o apoio da Secretaria Municipal de Esportes, Recreação e Lazer e da Secretaria Municipal dos Transportes, revelando ser uma ação pública intersetorial com a participação de especialistas e praticantes.

¹³ Manual do Ciclista. Disponível em: <https://silviamarcuzzo.com.br/2021/09/22/manual-do-ciclista/>. Acesso em: setembro.2022.

¹⁴ Eduardo Schaan, também participou ativamente e voluntariamente na elaboração do Plano Cicloviário de Porto Alegre, junto à Secretaria de Planejamento Urbano do Município. Ele faleceu aos 37 anos, devido a um linfoma. Em reconhecimento aos serviços prestados e como homenagem, a Prefeitura Municipal de Porto Alegre denominou a ciclovia da avenida Diário de Notícias como Ciclovia Eduardo D’Agord Schaan. Disponível em: <https://www.prefeitura.poa.br/smim/noticias/ciclovia-recebe-placa-em-homenagem-eduardo-dagord-schaan>. Acesso em: outubro.2022.

Uma grande mobilização dos movimentos ecológicos e cicloativistas em 1996, reuniu 3.500 assinaturas em um abaixo-assinado para reivindicar a inclusão de uma ciclovia no projeto de construção da III Perimetral. O movimento “Ciclovias já” teve como resultados a inclusão de um Plano Diretor Cicloviário no Plano de Desenvolvimento Municipal como também no contrato firmado com o Banco Interamericano de Desenvolvimento, que englobava as obras da III Perimetral (FERRARI, 2008). O Plano Diretor Cicloviário será melhor abordado na sessão seguinte.

O lançamento do Guia Cicloviário de Porto Alegre, nos anos 2000 (documento não localizado em buscas *online*) foi lançado pela recém-criada Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC)¹⁵, na semana da bicicleta, e um curso para ciclistas, no mesmo período. Destaca-se a inauguração do Caminho dos Parques, ciclofaixa que funcionava aos domingos, ligando os parques Moinhos de Vento, Farroupilha, Mauricio Sirotsky Sobrinho e Marinha do Brasil (projeto inserido no programa Espaços Abertos, recomendado pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, para a criação de novos espaços de vivência) (PORTO ALEGRE, 2008).

Outra iniciativa foi o programa Passeio dos Bairros que foram mini-caminhos dentro dos bairros, passeios entre praças, parques esportivos, ruas de recreio, feiras e mercados, ação envolvendo SMAM, SMT, SMIC, SME, igrejas, associações de bairros, etc; e um projeto de ciclovia em Belém Novo, na orla do Guaíba, como parte do Programa Guaíba Vive (PORTO ALEGRE, 2008). Nota-se que as ações e políticas públicas implementadas neste período foram desenvolvidas por uma rede de atores, composta por diferentes órgãos públicos em parceria com a sociedade civil e iniciativa privada.

5.3 O PLANO DIRETOR CICLOVIÁRIO INTEGRADO (PDCI)

¹⁵ A Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) teve sua criação autorizada pela Lei nº 8.133, de 13 de janeiro de 1998, visando regular e fiscalizar as atividades relacionadas com o trânsito e os transportes do Município de Porto Alegre, atendendo a uma tendência internacional de municipalização da mobilidade urbana. No dia 03 de abril de 1998 foi devidamente constituída a empresa que passou a exercer as suas atividades a partir desta data. Disponível em: https://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=142. Acesso em: setembro.2022.

Uma importante política municipal, foi o Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI)¹⁶ do município de Porto Alegre/RS, aprovado pela Lei Complementar nº 626/2009, que tem por objetivo principal incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte e promover a melhoria da qualidade de vida, dotando a cidade de instrumentos e infraestrutura eficazes para a implantação de uma rede ciclovitária que propicie segurança e comodidade para o ciclista (PORTO ALEGRE, 2009).

O PDCI foi elaborado como contrapartida da Prefeitura de Porto Alegre para o recebimento de recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para a construção da III Perimetral. O PDCI, enquanto política pública, está alinhada às diretrizes estabelecidas em nível municipal pelo PDDUA (Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental) e, em nível nacional, pelo Ministério das Cidades, que orientam dar prioridade aos meios de transporte não motorizados, em função de suas características de maior sustentabilidade social, urbanística e ambiental.

No cenário do PDCI, vale destacar as pesquisas que auxiliaram na identificação do perfil dos “clientes” ou usuários de bicicleta, na época da elaboração do plano e da definição de seus objetivos. Ferrari (2008) cita que segundo a pesquisa de origem e destino, por entrevistas domiciliares, realizada pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre (EDOM/2003) que embasou o desenvolvimento do PDCI, o modal bicicleta representava, naquela época, apenas 1% (um por cento) das viagens dos habitantes do município. Este índice é baixo quando comparado a municípios próximos (de características industriais e forte presença da colonização germânica), onde a participação deste modal aproximava-se a 20% (vinte por cento), segundo pesquisas disponíveis na época. Na capital, a bicicleta adquiria importância maior em bairros de topografia plana e população operária.

Consta no PDCI que a promoção do seu desenvolvimento tem como princípio o cumprimento das funções sociais da Cidade, nos termos da Lei Orgânica do Município de Porto Alegre, garantindo a promoção da qualidade de vida e do ambiente, a divisão do espaço público de uma maneira mais democrática e justa; a integração das ações públicas e privadas por meio de programas e projetos de

¹⁶ Plano Diretor Ciclovitário Integrado. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rs/p/porto-alegre/lei-complementar/2009/63/626/lei-complementar-n-626-2009-institui-o-plano-diretor-ciclovitario-integrado-e-da-outras-providencias>. Acesso em: setembro.2022.

atuação; e o enriquecimento cultural da cidade pela diversificação, atratividade, competitividade e pela inclusão social. Assim, para além de resolver um problema de engenharia de tráfego, seria adotar medidas que promovessem uma transformação cultural, com uma série de medidas de estímulo ao uso da bicicleta, que envolvesse a educação para o trânsito, fiscalização, educação ambiental e incentivo ao esporte e lazer. Mesmo que o índice de fatalidade em acidentes envolvendo ciclistas tenha sido reduzido no período de 2008 a 2020, segundo dados da EPTC (FERRARI, 2008; EPTC, 2020), com o advento da pandemia os índices de acidentes envolvendo ciclistas aumentaram muito, entre 2020 e 2021¹⁷, demonstrando a necessidade e urgência por ações efetivas de proteção à vida.

O plano prevê que a implantação da rede cicloviária ocorreria em três fases: a Fase 1 – Rede Estrutural, contemplando 124,2 km, entre os anos 2010 e 2014; a Fase 2, atingindo 255,1 km, entre os anos 2014 e 2018; e a Fase 3, finalizando os 395 km, no período entre 2018 e 2022 (PORTO ALEGRE, 2008). No que se refere a alocação de recursos para implementação do plano pelo Poder Público Municipal, a Lei Complementar nº 626/2009 previa investimentos públicos, mediante percentual anual mínimo 20% (vinte por cento) do montante financeiro arrecadado com multas de trânsito para a construção de ciclovias e campanhas educativas.

O § 2º do art. 32 do PDCI foi revogado em 2014 e um Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário (FMASC) foi criado passando a compor o texto da Lei Complementar 010/2013 da Prefeitura Municipal (PORTO ALEGRE, 2014). Já o Art. 24 da Lei do PDCI passou a vigorar com nova redação, dada pela Lei Complementar nº 744/2014 e regulamentada pelo Decreto nº 18.848/2014, prevendo como pagamento de contrapartidas ambientais de grandes empreendimentos e doações, a construção de ciclovias:

Art. 24 Na construção de empreendimentos considerados como Projeto Especial de Impacto Urbano de 1º, 2º ou 3º Grau, na forma dos arts. 59 a 63 da Lei Complementar nº 434, de 1999, e alterações posteriores, deverá ser cobrada, como contrapartida, **a construção de ciclovias**, nos termos de regulamentação municipal específica (grifo meu).

¹⁷ GZH. Número de ciclistas feridos em acidentes em Porto Alegre sobe 91% de janeiro a fevereiro em relação ao mesmo período de 2021. **Mobilidade Urbana**. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2022/03/numero-de-ciclistas-feridos-em-acidentes-em-porto-alegre-sobe-91-de-janeiro-a-fevereiro-em-relacao-ao-mesmo-periodo-de-2021-cl0gz47k3004k017c4gaop2kq.html>. Acesso em: abril.2022.

§ 1º **Os padrões para dimensionamento das contrapartidas serão calculados a partir do número efetivo de vagas de estacionamento do empreendimento** (grifo meu), conforme descrito no Anexo 5 desta Lei Complementar, e nos termos de regulamentação específica, que possibilitará, em situações definidas, a conversão da contrapartida em valores monetários, a serem depositados no Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário (FMASC).

§ 2º No caso de **o custo de ciclovia em determinado local ser demasiado**, observada a Planilha de Custos Referenciais para a Construção de Ciclovias, constante do Anexo 6 desta Lei Complementar, **regulamentação específica municipal poderá autorizar a construção em menor extensão ou a dispensa de execução de alguns dos seus elementos** (grifo meu), caso em que os elementos dispensados serão executados pela Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), quando atinentes à sinalização, pelo Município de Porto Alegre ou por meio de recursos do FMASC (Redação dada pela Lei Complementar nº 744/2014).

Mello Neto (2020) investigou a implementação da estrutura cicloviária em Porto Alegre e constatou que existem mais ciclovias e ciclofaixas em áreas mais populosas e com mais oferta de emprego, especialmente na área central de Porto Alegre, conectando-se, eventualmente, a parques e praças, estabelecidas conexões, e assim conformando o que há mais próximo de uma malha cicloviária. Essa malha existente, porém, não se articula com outras áreas da cidade, pontos mais distantes com infraestrutura cicloviária, onde encontram-se ou bairros com baixa renda por domicílio.

De fato, nos últimos anos, o avanço das obras cicloviárias previstas para a cidade deu-se, em grande parte, por conta de contrapartidas ambientais de grandes empreendimentos. No entanto, segundo Mello Neto (2020) citando Steigleder e Piccinini (2019) as contrapartidas acordadas entre os empreendedores e a Prefeitura Municipal, formalizadas em termo de compromisso, não possuem critérios claramente estabelecidos, possibilitando negociações e a reavaliação das obrigações. Além disso, segundo as autoras, mais de 200 (duzentos) grandes projetos foram precedidos de negociações em Porto Alegre, desde 2013.

Os investimentos na construção de ciclovias e ciclofaixas, conforme verificam-se nos poucos quilômetros avançados neste período, demonstram sua não priorização e que o montante arrecadado via fundo não está sendo aplicado pela Prefeitura Municipal nesta finalidade. E quando há a execução, muitas vezes estão

sujeitas a espaços residuais, adaptados. Não há coerência no que se refere à sua execução, quanto a critérios de padronização, tipo de infraestrutura e/ou localização, continuidade da malha e conexão intermodais. Assim, segundo Mello Neto (2020), considerando a estagnação da implementação de ciclovias e ciclofaixas nos últimos anos em Porto Alegre, o PDCI vem se transformando em um plano discurso.

Apresentadas as lentes teóricas, exponho, a seguir, a abordagem e os procedimentos metodológicos adotados neste estudo, os quais possibilitam visualizar os caminhos percorridos nesta investigação. A praxiografia foi adotada como o modo de pesquisar, produzir dados e analisar, buscando manter uma coerência com a ontologia empírica e a teoria das múltiplas realidades que norteiam esta pesquisa, a fim de atender aos questionamentos e objetivos propostos para este trabalho.

6 MODOS DE PESQUISAR NO CAMPO DAS PRÁTICAS E NAS CIÊNCIAS SOCIAIS

As teorias da prática, termo utilizado de forma generalizada e ampla em vários contextos disciplinares, têm convergido para o estudo de organizações, comunidades, profissões, formulação de políticas ou interação estatal como campos de prática. Após uma virada ampla, o foco na prática tem oferecido às ciências sociais, em especial aos estudos de política, o acesso a inúmeras vantagens, dentre elas: uma melhor conceituação de mudança social de curto prazo; uma aproximação das atividades cotidianas de quem fala, escreve e faz política; uma reavaliação dos papéis de coisas e objetos; e formas de análise que ressoam para além das comunidades acadêmicas, entre outras (BUERGER, 2013).

Assim como as ciências são reconhecidas como práticas que intervêm e performam os objetos, os métodos também são parte e ajudam a constituir o mundo social (BUSSULAR, BURTET E ANTONELLO, 2019), ou seja, ajudam a performar as realidades. Neste passo, o processo de pesquisa que se baseia em teorias da prática, para além de uma mudança epistemológica, incorre também numa mudança metodológica, ou seja, nas práticas de fazer pesquisa. A adoção da abordagem da prática permite a entrada no mundo, tornando a ontologia não mais constituída por um princípio único, mas múltiplo.

6.1 DE QUE PRÁTICA DE PESQUISA ESTAMOS FALANDO?

Alvesson & Sandberg (2013) afirmam que as normas sociais e forças institucionais têm enquadrado as formas como as pesquisas têm sido realizadas e, por consequência, a produção de conhecimento nas ciências sociais. A ausência de contribuições teóricas interessantes e inovadoras nas ciências sociais, em especial na Administração resulta de perguntas que tentam identificar ou criar lacunas na pesquisa existente, a serem preenchidas com pesquisas incrementais, que raramente parecem gerar teorias de alto impacto, segundo os autores. Assim, construir e formular questões de pesquisa cuidadosamente fundamentadas é o

passo fundamental no desenvolvimento de uma teoria, segundo os autores. Predizer, explicar ou compreender são verbos determinantes das diferentes formas de fazer pesquisas nas ciências sociais e precisam de atenção.

A reformulação da prática de pesquisa proposta pelos autores, passa pela revisão de como as questões de pesquisa são abordadas. Não se refere apenas a mudanças nos pressupostos teóricos e metodológicos, mas também abrange aspectos sociais e políticos, ou seja, de considerar o contexto social e a maneira como os pesquisadores se definem no processo de pesquisa. O processo de construção e formulação de questões de pesquisa, de forma livre e interativa, apresenta diversos estágios críticos.

A partir da leitura de Alvesson & Sandberg (2013) pude perceber que, a construção de questões de pesquisa inovadoras que levem ao desenvolvimento de teorias mais interessantes e influentes, envolve um processo reflexivo: pesquisar para que e para quem? Sob que perspectivas elas foram/estão sendo formuladas? De que lugar elas estão sendo originadas? Que pressupostos estarei imprimindo na pesquisa por meio das minhas questões? O que elas irão me possibilitar?

Para os autores, a construção de boas questões de pesquisa tem como elemento-chave o desafio de pressupostos estabelecidos em uma área. Estabelecer e trabalhar com novas suposições abre possibilidades para produzir pesquisas mais interessantes e influentes, especialmente para desenvolver novas ideias teóricas, originais e significativas. A revisão da literatura existente de forma crítica é central na elaboração de questões que pesquisa, mas também a interação com múltiplas outras fontes, como experiências pessoais, acesso a material empírico, os achados em campo e novas literaturas, que poderão provocar novas releituras. Neste processo, muitas perguntas podem ser elaboradas, continuamente problematizadas e reformuladas, ao longo do percurso de pesquisa, de modo evolutivo, interativo e cuidadoso, atentando ao objetivo da pesquisa em dar conta da realidade investigada e de realizar contribuições teóricas interessantes para além do preenchimento de lacunas existentes na literatura.

A compreensão diferenciada dos objetos (enquanto práticas) e da ciência (que intervém nos objetos em vez de representá-los), tem alterado a relação entre as ciências, visto que os fenômenos não mais pertencem a ordens separadas. As

fronteiras entre as disciplinas não são mais tão claras, permitindo que elas ofereçam distintas realizações ou técnicas de intervenção e, com efeito, diferentes métodos, segundo Souza (2015).

Uma possibilidade é a importação dos trabalhos de um campo interdisciplinar, onde o fluxo da teoria possa se mover nos limites das disciplinas, da natureza e da cultura, da teoria e da política como boa tentativa de se produzir novos conhecimentos (MOL, 2002, p. 22).

Assim sendo, campos distintos a exemplo das Ciências Sociais Aplicadas (Administração), Ciências Humanas (Antropologia) e Ciências Humanas e Sociais/ Ciências Biológicas e da Saúde (Educação Física), quando aproximados, poderão avançar cientificamente.

6.2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS: A PRAXIOGRAFIA COMO MODO DE PESQUISAR

A praxiografia, enquanto prática de fazer pesquisas orientadas pela teoria da prática, permitiu neste estudo, considerar todos os tipos de objetos e eventos para se entender o mundo, sem um ordenamento ou hierarquia (de pequeno a grande, de simples a complexo), mas nas suas relações, que são complexas e encontradas na prática. Este é o modo que Mol (2002) sugere e faz para se entender e compreender as múltiplas realidades de uma entidade: é necessário colocar em primeiro plano as praticidades, materialidades e eventos, ou seja, focar nos modos como as realidades são produzidas, ou modos de existência das coisas no momento presente e nas intervenções. Deste modo, Mol (2002) tenta seguir objetos enquanto eles estão sendo performados na prática, em vez de ser mais um olhar para os objetos.

Assim, considerando a necessidade de compreender as múltiplas realidades ciclismo/andar de bicicleta ressurgidas e performadas em um contexto de pandemia e como elemento de transformação social, tornou-se oportuna a adoção da abordagem praxiográfica neste estudo.

Seguindo a sugestão de Mol (2002), Buerger (2013) esclarece que a praxiografia tem muitas semelhanças com a etnografia em relação às preocupações,

mas difere em foco e ênfase. A praxiografia está menos interessada na etno (cultura) e sim na práxis (prática). Tomando como ponto de partida os três elementos principais da prática (conhecimento implícito, movimentos corporais e artefatos), o praxiólogo olha para baixo e busca sentir a materialidade da vida mundana e seus contextos locais (em vez de procurar coerências e regularidades), a fim de alcançar seu propósito, qual seja reconstruir e interpretar os conhecimentos e significados implícitos articulados pelos participantes de uma prática.

Cinco são os pontos de entrada ou de partida pelos quais pode se iniciar um projeto praxiográfico, segundo Bueger e Gadinger (2018, p. 143, tradução minha):

- i. da reconstrução de uma figuração, espaço social ou coletivo, como campo, comunidade de prática ou ator-rede, com o objetivo de descrever as relações, conflitos, disposições dessa entidade;
- ii. a partir de uma única prática concreta, como uma prática de governar ou da produção de conhecimento, da análise de quais atos e enunciados a prática consiste, e quais entendimentos práticos e elementos materiais ela contém;
- iii. de um “local” distinto que hospeda várias práticas e configurações, como uma organização internacional, uma sede de missão ou uma célula de planejamento; o objetivo é então descrever a multiplicidade inerente ao local e as relações entre práticas e figurações;
- iv. de um objeto ou artefato, rastreando como eles fazem parte de práticas em diferentes locais, como um formulário burocrático ou um documento político, ou
- v. com o estudo de uma situação problemática ou controvérsia como um momento transformador em que velhas práticas são desafiadas e explicadas e novas práticas são formadas, como um debate no Conselho de Segurança da ONU ou um momento de crise.

Seguindo essas orientações dos autores identifico que o momento da crise sanitária Covid-19, o ressurgimento da prática do ciclismo/andar de bicicleta, (enquanto elemento emergente e potencial de transformação social, neste contexto, e em ações futuras) e a recriação da Secretaria Municipal do Esporte, Lazer e Juventude (SMELJ) na cidade de Porto Alegre/RS foram/são os elementos porta de entrada para esta pesquisa praxiográfica, iniciada na etapa exploratória de campo.

Os praxiógrafos pesquisadores podem lançar mão e mobilizar um amplo espectro de técnicas para a produção de dados, conforme as necessidades ontológicas e conceituais assumidas, segundo apontam Bueger e Gadinger (2018).

Neste espectro, os autores destacam que são as técnicas de uso frequente: “observar as práticas” e “aprender as práticas”, que podem ser agrupadas em torno

da noção de observação participante; “falar sobre as práticas”, através da realização de entrevistas e grupos focais; e “interpretar as práticas a partir de textos e objetos”, que envolve diferentes formas de análise de textos (documentos) ou objetos.

Nesta pesquisa, que teve por princípio a constituição do método e técnicas em campo, a observação participante foi uma das técnicas adotada para a produção de dados que permitiu registrar a prática em tempo real. Por meio da observação participante, o pesquisador torna-se participante das práticas de seu papel, organização ou profissão, segundo Bueger e Gadinger (2018). Outra versão da observação participante adotada foi a auto-etnografia, que consiste em auto-observações no processo de aprendizagem e/ou das experiências do pesquisador em determinada prática. Segundo Müller (2016), citada por Bueger e Gadinger (2018), na auto-etnografia o corpo do pesquisador é utilizado como ferramenta metodológica.

Mediante às limitações impostas pela crise sanitária, quando o distanciamento social foi decretado, adotei, na etapa exploratória da pesquisa, a observação participante com a mediação de artefatos digitais. Segundo Ferraz e Alves (2017), acessar um site, estabelecer a conexão com um grupo, observar comportamentos de perfis e fazer uma seleção de dados pode ser considerada uma entrada em campo na etnografia digital. A internet e o digital também emergem na prática, na medida em que são percebidos a partir de combinações de dispositivos, pessoas e circunstâncias (RUPPERT *et al* 2013 apud HINE, 2015). Assim, emergindo na prática, ela é também potencialmente múltipla (DE LAET; MOL, 2000; MOL 2002 apud HINE, 2015).

A abordagem de “perambulações” (LEITÃO E GOMES, 2017) da etnografia virtual, foi utilizada na etapa exploratória deste estudo, como estratégia para conhecer e observar o cotidiano de ciclistas, instituições e outros atores do campo investigado por meio da internet, local onde se dá o borramento do *online/offline* (HINE, 2015), como em redes sociais Instagram, Facebook e sites.

A incerteza e a frustração em dar conta de saber o que realmente está acontecendo nas existências vividas ou de uma “compreensão completa” por meio das mídias digitais, é uma sensação sempre presente do pesquisador digital, a qual vivenciei nesta etapa. Segundo Hine (2015) abraçar a sensação de incerteza e suposições “boas o suficiente” que permeiam a experiência de navegar em tal

território é sua recomendação. Ao contrário de ser uma limitação, as incertezas e descontinuidades, que fazem parte da experiência pela internet podem ser uma fonte de *insights* sobre o objeto. Elas podem indicar as pistas de quais conexões são relevantes, quais conexões seguir, quais aspectos da internet serão produtivos e interessantes para estudar em profundidade. Frequentemente, estaremos reticentes sobre quais aspectos seguir. Haverá muitas incertezas que o etnógrafo precisa abordar, fazendo escolhas abertas, exercendo agência sobre a forma do campo.

Os dados *online*, coletados na etapa exploratória, corresponderam a relações *offline*, as quais foram melhor acompanhadas, investigadas e aprofundadas por meio observação participante presencial, entrevistas e outras técnicas, posteriormente. Assim, a pesquisa foi caracterizada como multi-situada em ambientes digitais (sites, redes sociais Instagram e Facebook, Youtube, grupos de WhatsApp e Telegram) e também em ambientes analógicos (presenciais).

Minhas experiências e percepções cotidianas enquanto ciclista amadora na cidade de Porto Alegre/RS, após a flexibilização dos protocolos de distanciamento social, via observação participante presencial, na relação com outros praticantes e objetos, constituíram-se ferramenta metodológica na produção de dados para este estudo. A observação e participação do cotidiano de praticantes de diferentes perfis do ciclismo/andar de bicicleta, ocorreu nos trechos da ciclovia da Avenida Ipiranga e Orla do Guaíba, da cidade de Porto Alegre/RS, especialmente no segundo semestre de 2022. Os locais foram escolhidos adotando o critério de acessibilidade e segurança para observação participante com o uso da bicicleta e indicados pelos praticantes entrevistados. Os trechos observados corresponderam a: Ciclovia da Avenida Ipiranga (a partir do Bairro Jardim Botânico) e seguindo até Avenida Edvaldo Pereira Paiva (Orla do Guaíba); Ciclovias Beira-Rio, Padre Cacique e Diário de Notícias; Avenida Guaíba, Avenida Copacabana e Rua Sargento Nicolau Dias de Farias (Bairro Vila Assunção), em diferentes dias de semana e horários, mais especialmente no início da manhã, meio dia e aos finais de tarde. Em alguns finais acompanhei as práticas em direção à Zona Sul da Cidade, pela Avenida Wenceslau Escobar (Bairro Tristeza), Avenida Coronel Marcos e Avenida Guaíba (Bairro Ipanema). As percepções e sentimentos acerca das práticas do ciclismo/andar de bicicleta, da infraestrutura urbana e dos espaços onde as práticas foram registrados em diários de campo e com fotografias.

A observação participante também ocorreu em eventos e oficinas promovidos por organizações da sociedade civil. Entre eles, estão as oficinas da Escola Bike Anjo (EBA), na Avenida Érico Veríssimo e na Rua Freitas de Castro, em frente a sede da Casa Bike Anjo, aos domingos pela manhã, no segundo semestre de 2022, com a produção de diários de campo. Após acompanhar o primeiro evento, fui convidada para integrar o grupo de Whatsapp “Bike Anjo POA”, através do qual passei a observar e participar, virtualmente, das ações e programações da EBA. Também observei e participei do evento Congresso “O Parlamento e os direitos de crianças, adolescentes e jovens - experiências & potências”, promovido pelo Laboratório de Políticas Públicas e Sociais (LAPPUS), especialmente do Mini Curso “Cidades boas para as crianças são boas para as relações sociais de todas as idades”, no segundo semestre de 2022.

A observação e participação das ações e desenvolvimento de Políticas Públicas Municipais para o ciclismo/andar de bicicleta ocorreram de forma virtual e presencial. Acompanhei alguns eventos apoiados pela Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Juventude (SMELJ), no segundo semestre de 2022. As reuniões e sessões para a aprovação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, ocorreram em formato *online*, via Canal do YouTube da Câmara Municipal de Porto Alegre (CMPA). Já as reuniões para revisão e expansão do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), promovidos pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SMMU) e pela Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), ocorreram de modo presencial, com observação participante e registro em diários de campo, no segundo semestre do ano de 2022. Fiz um contato inicial com a SMMU, no mês de junho de 2022, a fim de obter o calendário das reuniões, via número de telefone indicado no sítio eletrônico da Prefeitura Municipal, mas não obtive sucesso, em inúmeras tentativas. Pelo número de telefone 156 - Canal de Atendimento ao Cidadão da Prefeitura de Porto Alegre, obtive a informação de que a SMMU não estava realizando atendimentos presenciais, somente por *e-mail*. Tomei conhecimento das reuniões via redes sociais da Prefeitura Municipal e jornais locais. Após a participação na primeira reunião presencial, encaminhei um ofício ao Secretário Municipal de Mobilidade Urbana (ANEXO 4) apresentando minha pesquisa e solicitando autorização para observação e participação nas reuniões, bem como acesso aos documentos relativos ao processo.

As entrevistas nas pesquisas praxiográficas são convencionalmente utilizadas como “evidência” para relatos de como as coisas “realmente aconteceram”, segundo Bueger e Gadinger (2018). Entrevistar implica falar sobre as práticas – ou seja, algo diferente das próprias práticas. Ela é ao mesmo tempo criticada por alguns autores, por fornecer pouca visão sobre as práticas reais, mas também valorizada por outros, por apontar para as capacidades reflexivas dos indivíduos, a partir de seu olhar retrospectivo para as práticas sociais. Para os autores, é preciso diferenciar as entrevistas com participantes das entrevistas com especialistas: a partir dos participantes é possível adquirir pistas sobre o conhecimento prático de alguém que participa da prática, tendo por objetivo produzir material empírico de valor para a reconstrução das práticas. Já com especialistas, será um diálogo com um observador que possui conhecimento especializado sobre uma prática, local ou figuração, possibilitando recolher interpretações sobre as práticas, ou co-interpretar as práticas com alguém que lhes seja mais próximo. O especialista também pode atuar como observador, a pedido do pesquisador, em situações em que o acesso seja dificultado a ele.

Nesta pesquisa, capturar as vozes dos atores praticantes, que parecem estar à margem das agendas socioeconômicas e políticas, fez-se necessário para compreender suas (re)existências por meio de sua prática cotidiana, bem como a presença e/ou ausência do Estado, efetivada (ou não) em políticas públicas de esporte e lazer, mobilidade urbana, educação, saúde, segurança pública, meio ambiente, turismo, entre outras.

A escolha dos entrevistados ocorreu de modo aleatório, dentre os praticantes que ocasionalmente conheci, ao longo dos trechos percorridos e que se voluntariaram em participar da pesquisa, posteriormente a um primeiro contato. Os praticantes entrevistados frequentavam a ciclovia da Avenida Ipiranga e Orla do Guaíba, e conheci em semáforos e entroncamentos, quando era possível “trocar algumas palavras”, sobre a prática e políticas públicas para o ciclismo/andar de bicicleta; nos seus momentos de descanso, contemplando o pôr do sol na Orla; praticantes esportistas que conheci em oficinas e lojas de bicicletas, em eventos ciclísticos e via redes sociais; e ao presenciar algum sinistro de trânsito.

Também foram entrevistados atores cicloativistas que participaram das reuniões e eventos da Prefeitura Municipal, anteriormente citados, uma gestora

pública da SMELJ e um técnico da SMMU. Nesta pesquisa, identifiquei os cicloativistas, gestores públicos municipais e ciclistas esportivos como especialistas, mencionados Bueger e Gadinger (2018). Também foram realizadas conversas informais com vereadores e assessores atuantes nas pautas da bicicleta, com revendedores e mecânicos de bicicletas, cujos empreendimentos estão localizados no entorno dos trechos percorridos, praticantes e ativistas via redes sociais e presencialmente. A tabela a seguir identifica as pessoas entrevistadas, identificadas com um codinome para manter o sigilo das suas identidades.

ATOR	PERFIL	IDADE	GÊNERO	PROFISSÃO
Entrevistado E1	Ciclista esportista	35	Masculino	Empresário e atleta
Entrevistado E2	Ciclista esportista	39	Masculino	Funcionário público
Entrevistado E3	Ciclista	65	Masculino	Autônomo
Entrevistada E4	Ciclista	62	Feminino	Secretária
Entrevistada E5	Ciclista	40	Feminino	<i>Freelancer</i>
Entrevistado E6	Ciclista e cicloativista	42	Masculino	Advogado
Entrevistada E7	Ciclista e cicloativista	33	Feminino	Estudante
Entrevistado E8	Ciclista e cicloativista	63	Masculino	Professor
Entrevistada E9	Gestora SMELJ	Não informado	Feminino	Professora
Entrevistado E10	Técnico SMMU	Não informado	Masculino	Engenheiro

Tabela 2: Perfil dos entrevistados

Fonte: Elaborado pela autora

Após um primeiro convite informal, os entrevistados confirmaram a disponibilidade em conceder as entrevistas, que ocorreram em ambiente público ou de sua escolha, e também de modo *online*, com o uso da Plataforma Google Meet. Os entrevistados leram e assinaram um Termo de Compromisso Livre e Esclarecido (Anexo 3), autorizando a gravação das entrevistas, as quais posteriormente foram transcritas e analisadas. Roteiros com perguntas abertas diferenciados a cada segmento, foram utilizados nas entrevistas, conforme disposto no Anexo 2.

A análise de documentos também foi adotada como ferramenta de coleta de dados nesta investigação praxiográfica. Documentos não se encerram apenas em textos, conforme explica Bueger (2014). Assim, faz uma distinção inicial entre eles em quatro gêneros, uma vez que eles fornecem diferentes tipos de pistas sobre as

práticas: ego-documentos, onde se incluem memórias, diários pessoais ou correspondências escritas; manuais, que descrevem as práticas de uma maneira idealizada, frequentemente apresentando um “passo-a-passo”; registros de atividade, que podem ser relatórios anuais, gravações, transcrições ou minutas de reuniões e; informações dos perfis das mídias sociais, de indivíduos ou organizações. De acordo com Bueger e Gadinger (2018), estes documentos são amplamente utilizados em praxiografias, tendo se tornado frequentemente o material empírico primário utilizado na reconstrução das práticas.

Diversos foram os documentos consultados e utilizados nesta pesquisa, na produção e análise de dados, em campo, dentre eles: projetos de lei; legislações municipais, estaduais e federais; programas, projetos, atas de reuniões e sessões públicas; perfis de mídias sociais de instituições públicas, privadas e de praticantes; manuais, vídeos, imagens, dentre outros, que produziram dados em campo.

REFERÊNCIA	TÍTULO - CARACTERIZAÇÃO
CF 1988	Constituição Federal de 1988
ONU (1948)	Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948
UNESCO (1978)	Carta Internacional da Educação Física e o Esporte de 1978
PNUD (2017)	Relatório Atividades Físicas e Esportivas para todas as pessoas
Lei nº 9.503/1997	Código de Trânsito Brasileiro
GEIPOT (1976)	Manual de Planejamento Cicloviário: Uma Política para bicicletas
Lei nº 12.587/2012	Política Nacional de Mobilidade Urbana
Lei nº 13.724/2008	Programa Bicicleta Brasil
SMAM (1996)	Manual do Ciclista
Lei Comp. nº 626/2009	Plano Diretor Cicloviário Integrado
FXDNFCK	Mini Documentário Fixolimpíadas 2022
PLCL nº 003/22	Projeto de Lei Municipal - Altera o PDCI
PLCE nº 001/22	Projeto de Lei Complementar - Plano Municipal de Mobilidade Urbana
SEI/COMP 0401975	Emenda ao PLCE nº 001/22
SEI/COMP 0412673	Emenda ao PLCE nº 001/22
SMMU (2022)	Proposta de Expansão da rede cicloviária existente
LAPPUS (2012)	Teste da ciclovia da Avenida Ipiranga
PMPA (2021)	Credenciamento 010/2021
Fórum Permanente em defesa da Educação Física Escolar	Carta Aberta em Defesa da Educação Física no Rio Grande do Sul: um alerta à sociedade gaúcha sobre a Portaria 350

PMPA (2022)	3ª Conferência Municipal de Esporte e Lazer
-------------	---

Tabela 03: Documentos analisados

Fonte: Elaborado pela autora

Considerando o caráter performativo do método praxiográfico, considera-se que no trabalho de campo os dados não são coletados, mas sim produzidos, na interação entre pesquisador e pesquisados, humanos e objetos não humanos, que se constituem e se reconstituem no curso da investigação. As análises não estão mais separadas do mundo descrito em nossos trabalhos e pesquisas, ou seja, nossas práticas de conhecimento ou modos de representar o mundo são uma forma de intervenção, e não apenas sua descrição (MATHER, 2014). Assim, adotando esse caráter aberto da investigação, não foram estabelecidas neste estudo categorias de análise a priori, pois as mesmas emergiram do campo de pesquisa, a partir do engajamento do pesquisador com as práticas cotidianas sendo performadas.

A praxiografia, então, não é um novo método etnográfico para obter conhecimento do mundo, mas uma proposição ontológica. Ela é definida como uma filosofia empírica, onde os “objetos vêm à existência e desaparecem com as práticas nas quais são manipulados” (MOL, 2002, p. 5). Buerger (2013) lembra que a praxiografia não é uma estratégia singular e cabe a cada pesquisador fazer suas próprias escolhas para “aprender fazendo”. Deste modo, os dados desta pesquisa produzidos em campo resultam das escolhas desta pesquisadora em investigar um fenômeno complexo, situado em um lugar e tempo, sob lentes teóricas e modos de pesquisar coerentes com sua ontologia.

Os dados produzidos foram organizados e analisados a partir das proposições de múltiplas realidades (MOL, 2002) e ontologias políticas (MOL, 2002; 2008). Compreender o que o objeto é, não a partir dos diferentes pontos de observação, mas dos diferentes modos como ele é performado em diferentes contextos da prática, possibilitou identificar diferentes ciclismos/andar de bicicleta coexistentes na capital gaúcha, revelando suas múltiplas realidades, as quais foram descritas e analisadas no Capítulo 7. As tomadas de decisão, escolhas e conflitos presentes na produção destas realidades ou condições de possibilidade visibilizam a dimensão política da produção do real. Logo, essas realidades políticas ou Ontologias Políticas das práticas foram identificadas e descritas no Capítulo 8, de

acordo com os diferentes sítios de interesse (situações e eventos onde as decisões e escolhas estão localizadas), segundo Mol (2008).

7 A MULTIPLICIDADE DO CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA EM PORTO ALEGRE

“O que pensamos como um único objeto pode parecer mais de um” (MOL, 2002).

O ciclismo/andar de bicicleta é uma prática que ocorre na relação de uma pessoa com uma bicicleta¹⁸. “Uma bicicleta parada é um objeto físico parcialmente realizado, ou seja, sem o ciclista humano, o objeto ainda não é totalmente uma bicicleta”, segundo Vivanco (2013, p. 43, tradução minha). Descrever o que é uma bicicleta, apenas pela sua estrutura física, mecânica e seu funcionamento não define o que uma bicicleta é. No entanto, partindo-se da materialidade do que o objeto é e das práticas a ele associadas, pode-se identificar e compreender suas realidades multiplicadas.

Ciclista ou “pessoa de bicicleta” são os termos mais adequados, e não o termo “usuário de bicicleta”, segundo Flach, membro do Laboratório de Políticas Públicas e Sociais (LAPPUS), citado na publicação “Mobilidade por bicicleta no Brasil” (2016). Essa é uma perspectiva que aproxima quem pedala mais de um pedestre do que de um veículo motorizado, já que a energia que desloca a bicicleta vem da pessoa, em grande parte das vezes (visto que existem também as bicicletas elétricas).

Há um movimento de reconsideração da bicicleta como uma solução potencial para vários problemas contemporâneos, relacionados ao trânsito, problemas financeiros, obesidade e à sustentabilidade, segundo o estudo antropológico “*Reconsidering the bicycle: an anthropological perspective on a new (old) thing*”, de Vivanco (2013). Para o autor, a bicicleta e o modo como as pessoas pensam sobre ela, está enraizada em histórias particulares de transformação social e tecnológica. A bicicleta é um objeto de múltiplas experiências (individuais e

¹⁸ Uma bicicleta é um “veículo de duas rodas, sendo a traseira acionada por um sistema de pedais que movimentam uma corrente transmissora”. Fonte: <https://www.dicio.com.br/bicicleta/>. Acesso em: dezembro.2022.

Por veículo, segundo do dicionário Aurélio, compreende-se, um meio de transporte. Esta conceituação é uma representação do objeto bicicleta como um utilitário, numa perspectiva de mobilidade. Fonte: <https://www.dicio.com.br/veiculo/>. Acesso em: dezembro.2022.

sociais) e tem dimensões político-econômicas, possui usos e trajetórias que se entrelaçam de formas complexas com a vida das pessoas. As dimensões físicas, tecnológicas, sociais e experienciais da bicicleta entrelaçadas ao movimento humano, repercutem em práticas cotidianas e em diferentes políticas, conforme Vivanco (2013).

A prática do ciclismo/andar de bicicleta ressurgiu, durante a pandemia Covid-19, como elemento emergente e potencial de transformação social em todo o mundo. A necessidade das pessoas se deslocarem com menor risco de contaminação e de praticarem uma atividade física, esporte ou lazer ao ar livre, impulsionou o uso da bicicleta no mundo inteiro e chamou a atenção para as soluções potenciais e benefícios que a bicicleta pode proporcionar.

Neste capítulo, proponho um retorno a realidade do ciclismo/andar de bicicleta na cidade de Porto Alegre, por meio da descrição de suas diferentes realidades, sendo performadas na relação com uma amplitude de agentes, materialidades e instituições. Por meio da praxiografia, as múltiplas e coexistentes realidades do ciclismo/andar de bicicleta são reveladas, num tempo presente e instável.

Início com uma breve descrição da minha trajetória na etapa exploratória de campo, que indicou pistas do fenômeno a ser pesquisado e compreendido. Trago, na sequência, os achados de campo referente às minhas observações participantes, nas realidades *online* e *offline* do ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre, buscando identificar suas múltiplas realidades, seus modos de coexistência e suas dimensões políticas.

7.1 ENTRANDO EM CAMPO DURANTE A PANDEMIA: DO *OFFLINE* ÀS DUAS RODAS!

A crise sanitária Covid-19 é identificada como ponto de partida deste estudo praxiográfico. No início de março de 2020, desloquei-me de Porto Alegre a Bento Gonçalves para visitar meus familiares. Mal sabia que, com uma bolsa de viagem para passar uma semana em visita, passaria quase um ano na cidade. Com a decretação das normas de distanciamento social por conta da pandemia Covid-19,

em meados de março de 2020, permaneci em Bento Gonçalves com meus pais, visto que a doença, apesar de nova e desconhecida, já evidenciava sua grande letalidade em idosos.

Neste período, minhas práticas de esportes e atividades físicas, que antes ocorriam na rua e ao ar livre, passaram a ocorrer em casa, com uma frequência e volume bem menores, sem a assessoria presencial e estrutura do projeto de extensão Triatlo Locomotion da UFRGS, do qual eu participava. Fiz uso de materiais adaptados, equipamentos, conhecimentos, saberes e práticas que dispunha até então. Nas primeiras semanas da pandemia, recebi a oferta para compra de um rolo *usado* para treino de ciclismo *indoor*¹⁹, de um colega de triatlo que também estava se mudando de Porto Alegre para o interior, onde morava sua família. A adaptação para o ciclismo *indoor* foi gradual e, aos poucos, foi se tornando uma atividade prazerosa, visto que não havia, naquele momento, outras alternativas mais seguras para evitar a contaminação e possíveis acidentes nas ruas. A nova atividade trouxe uma grande surpresa: o estímulo e encorajamento aos meus pais, que depois de quase 40 anos sem andar de bicicleta também aderiram à prática, agora *indoor*, e passando a pedalar de 20 (vinte) a 30 (trinta) minutos diariamente.

Diante de tantas incertezas trazidas pela pandemia e do necessário distanciamento social, passei a acompanhar os movimentos do campo do esporte e lazer, remotamente, via noticiários, redes sociais, páginas de internet e eventos *online*. Através destas mídias, pude observar que as práticas de esporte e lazer foram adaptadas nas casas, ruas, praças e parques. A sobreposição de atividades apontaram possíveis controvérsias entre as noções de tempo de trabalho, tempo de estudo, tempo livre, promoção de saúde e doença: crianças em aulas remotas, com atividades improvisadas pelos seus pais, conciliando com seu trabalho também remoto, em suas casas ou ao ar livre; pessoas praticando atividades físicas e esportivas, com ou sem o uso de máscara, com intuito de manter boa imunidade, mas também infringindo as regras de distanciamento, podendo contaminar-se ou contaminar; cumprindo distanciamento mínimo, mas também gerando aglomerações; aulas *online* gratuitas de ginástica, *yôga* e outras práticas, com uso de recursos e materiais adaptados, com ou sem o acompanhamento de um profissional de Educação Física; e atletas com treinos adaptados para preservar sua

¹⁹ *Indoor*: praticado em ambiente fechado.

imunidade.

Tomei conhecimento de algumas atividades *online* ofertadas por professores da Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Juventude (SMELJ) através de suas redes sociais²⁰, como o projeto de Yôga, aulas *online* de ginástica e exercícios de força, aos grupos comunitários que antes da pandemia realizavam as praticas. Diversos protocolos para o distanciamento social restringiram o acesso a espaços público e privados de esporte e lazer, a fim de conter a disseminação do novo coronavírus. Por outro lado, as atividades físicas²¹ e exercícios físicos²² foram lembradas pelos seus benefícios no controle das doenças crônicas (associadas ao grupo de maior risco da Covid-19) e no reforço do sistema imunológico (CBCE, 2020, a e b), na prevenção de complicações relacionadas tanto na forma aguda da Covid-19 quanto na Covid longa (CNN BRASIL, 2023)²³. Os resultados dessa última investigação destacam a importância de discutir e estimular a atividade física também durante a pandemia.

Assim como a Covid-19, o impacto da obesidade no desenvolvimento de comorbidades e, subsequentemente, seu efeito na expectativa de vida, é tão devastador quanto qualquer pandemia infecciosa, chegando a ser definida como uma “pandemia contínua”, segundo a *World Gastroenterology Organization (WGO)*²⁴.

²⁰ SMELJ. POA. Disponível em: <https://www.facebook.com/SMELJ.POA>. Acesso em: junho.2021.

²¹ O Relatório PNUD (2017, p. 70) apresenta as definições de Caspersen; Powell; Christenson (1985, p. 126), para os termos: “Atividade Física é definida como qualquer movimento corporal produzido pelos músculos esqueléticos que resulta em gasto energético”, e, assim sendo, está presente em quase todos os momentos da nossa vida cotidiana, no trabalho, no lazer, nos afazeres domésticos, nos deslocamentos a pé etc., com diferentes níveis de gasto energético.

²² Já “exercício físico”, embora tenha elementos em comum com a atividade física, é caracterizado pelos autores como uma subcategoria desta: é “a atividade física que é planejada, estruturada, repetitiva e intencional, no sentido de que tem por objetivo a melhoria ou manutenção de um ou mais componentes da aptidão física”. Ambas definições refletem um entendimento do paradigma epidemiológico, quando se evidenciou nas sociedades industrializadas e pós industrializadas, a necessidade de aumentar o gasto calórico da população sedentária por meio da atividade física/exercício físico e assim diminuir a incidência de doenças cardiovasculares e a epidemia de sobrepeso/obesidade (MALINA; LITTLE, 2008, p. 373-391). Entretanto, este paradigma encontra-se em fase de transição, desde o início do século atual, para os entendimentos de um modelo multidimensional da atividade física e da sua compreensão da sua compreensão como uma prática social.

²³ CNN. Covid longa pode estar associada à falta de atividade física, sugere estudo. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/saude/covid-longa-pode-estar-associada-a-falta-de-atividade-fisica-sugere-estudo/>. Acesso em: fevereiro.2023.

²⁴ MINISTÉRIO DA SAÚDE. Biblioteca Virtual em Saúde. Obesidade: uma pandemia contínua” – 29/5: Dia Mundial da Saúde Digestiva. Acesso em: <https://bvsmms.saude.gov.br/obesidade-uma-pandemia-continua-29-5-dia-mundial-da-saude#digestiva/>. Acesso em: junho.2021.

No entanto, campanhas à população em geral, para informar, estimular e concretizar as práticas de atividades físicas e esportivas para a promoção da saúde, durante a pandemia Covid-19, não foram identificadas.

Movimentos a favor da flexibilização das medidas restritivas (em sua maioria em prol da economia de mercado) argumentam pela sobrevivência das empresas (academias, clubes e outros) e em defesa dos empregos do setor. A recente classificação do “Profissional de Educação Física na saúde” na CBO (Classificação Brasileira de Ocupações)²⁵ tem sido utilizada para justificar a abertura de academias²⁶ em alguns municípios (ALRS, 2020). Por outro lado, entidades científicas denunciam as condições inseguras a que os trabalhadores estão submetidos, bem como a tendência de precarização do trabalho (CBCE, 2020b). As entidades denunciam que a desvalorização da ciência, do serviço público e seu sucateamento pela falta de investimentos, têm ampliado as desigualdades sociais e afetando também a democratização do acesso às práticas corporais. A necessidade da presença do Estado em tempos de coronavírus fica ainda mais evidenciada, por meio de Políticas Públicas de saúde, de educação, de cultura digital, de moradia e também de esporte e lazer, de forma efetiva, sistemática e permanente (CBCE, 2020c).

7.2 O RESSURGIMENTO DA PRÁTICA DO CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA NA PANDEMIA COVID-19

Em noticiários, pude identificar que, dentre as inúmeras contradições e novas práticas, a prática do ciclismo/andar de bicicleta ressurgiu como uma importante aliada das pessoas: que precisavam se locomover com menos riscos de contaminação; que migraram de outros esportes e atividades físicas habituais para uma prática ao ar livre; entregadores para desempenhar seu trabalho; como meio de deslocamento barato, dentre outros motivos.

²⁵ CREF1. Profissionais de Educação Física conquistam reconhecimento na CBO. Disponível em: <https://crefrs.org.br/comunicacao/noticias/index.php?operacao=mostrar&id=1509>. Acesso em: junho.2021.

²⁶ CREF2RS. CREF2/RS, APEF/RS E SINPEF/RS peticionam em Ação para impedir o fechamento das academias. Disponível em: <https://crefrs.org.br/comunicacao/noticias/index.php?operacao=mostrar&id=1700>. Acesso em: junho.2021.

O uso da bicicleta e as caminhadas foram indicadas pelo escritório europeu da Organização Mundial da Saúde (OMS), como forma de deslocamento seguro, para manter o distanciamento físico e auxiliar na realização de uma atividade física mínima diária, que devido ao aumento do teletrabalho, poderia estar dificultada (WHO, 2020).

7.2.1 O ciclismo/andar de bicicleta na Covid-19 e as transformações nas cidades pelo mundo

Durante a pandemia Covi-19, em diversos países, as ruas das cidades passaram por transformações para ampliar o espaço de calçadas e aumentar os quilômetros de ciclovias. Em algumas capitais, como Bogotá (Colômbia), Barcelona (Espanha) e Nova York (Estados Unidos), ciclovias temporárias (coronapistas, ciclovia corona ou ciclovia *pop-up*) têm sido a solução implantada. Já em Roma (Itália) foram planejados 150 km de ciclovias permanentes.

Em Paris (França), a bicicleta foi vista como aliada ao futuro da mobilidade urbana, solução de problemas ambientais e sanitários. Além da construção de centenas de quilômetros de ciclovias na cidade nos últimos dois anos²⁷, o que contribuiu para um aumento de 62% no número de ciclistas na cidade, a vigência de um novo limite de velocidade de 30 km/h para motoristas a partir de 2021, buscou encorajar as caminhadas, o ciclismo e o uso do transporte público. Esta transformação auxiliou também na redução da poluição, do ruído e de índices de acidentes graves no trânsito²⁸.

O estudo de Kraus e Koch (2020) aponta que cada quilômetro de ciclovia provisória (*pop-up*) implementada na Europa, aumentou em 0,6% a prática de ciclismo em uma cidade. Os autores calculam que a nova infraestrutura gerará US\$ 3 bilhões em benefícios de saúde por ano, se os hábitos de ciclismo forem mantidos.

²⁷ El País. Bicicletas, a nova revolução francesa. **Mobilidade Urbana**. 29/03/2021. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/internacional/2021-03-30/bicicletas-a-nova-revolucao-francesa.html>. Acesso em: maio. 2021.

²⁸ CNN Brasil. Paris limita velocidade de carros a 30 km/h para reduzir acidentes e poluição. 31/08/2021. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/internacional/paris-limita-velocidade-de-carros-a-30-km-h-para-reduzir-acidentes-e-poluicao/#:~:text=O%20limite%20de%2030%20km,viagens%20essenciais%E2%80%9D%2C%20disse%20Belliard>. Acesso em: novembro.2021.

O planejamento para infraestrutura cicloviária provisória na Europa começou no início da pandemia como uma reação à pressão da sociedade.



Figura 1: “Ciclovía corona” em Berlim, na Alemanha

Fonte: Mobilize.org.br

Em setembro de 2021, surgiu em Barcelona (Espanha), o sistema apelidado de “Bicibús” no bairro de Eixample, para que as crianças do bairro se desloquem para a escola de bicicleta ou patinetes, livremente pelas ruas. As famílias da região usaram a popularidade crescente do deslocamento de bicicleta para promover este sistema. Alguns pais também se uniram, transportando seus filhos pequenos com as bicicletas. O sistema opera da mesma forma que um ônibus escolar, com três paradas ao longo do caminho, quando mais passageiros se unem e seguem para as várias escolas do bairro. Outros bairros da Espanha têm sistema semelhante, contagiando a população que fotografa a alegria das crianças ocupando o espaço público.²⁹

Segundo a Aliança Bike (2022) algumas iniciativas foram construídas por organizações da sociedade civil para se avançar na promoção da bicicleta no ambiente escolar no Brasil, como a produção e tradução de conteúdos, jogos e conteúdos de apoio pedagógico pela Transporte Ativo; e a formação de multiplicadores do programa “Rodinha Zero”, do Instituto Aro 60, em Macaé (RJ) e região.

²⁹ Mais Magrelas. Pedale, ame, viva, sorria. Disponível em: https://www.instagram.com/p/CVIsayvFr1f/?utm_source=ig_web_copy_link. Acesso em: fevereiro. 2022



Figura 2: “Bicibus”, em Barcelona, Espanha
Fonte: Aliança Bike

No continente europeu, fundos foram criados para financiar a compra e manutenção de bicicletas pela população, a exemplo do governo francês e italiano³⁰. Na América Latina, ciclovias e ciclofaixas temporárias compuseram os projetos de Bogotá, Cidade do México, Buenos Aires, Curitiba e Belo Horizonte, em dimensões e características distintas, fazendo o uso de elementos de urbanismo tático³¹, com ou sem a participação da população³².

7.2.2 O ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre na pandemia Covid-19: primeiras pistas

O aumento no uso da bicicleta na cidade de Porto Alegre, durante a pandemia Covid-19, foi noticiado pela Empresa Pública de Transporte e Circulação

³⁰ Para exercício físico ou meio de transporte, procura por bicicletas cresce em meio à pandemia do coronavírus. Disponível em: https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2020/05/para-exercicio-fisico-ou-meio-de-transporte-procura-por-bicicletas-cresce-em-meio-a-pandemia-do-coronavirus-ckasoedki00pw015n9fy6l6lm.html?utm_source=Matinal&utm_medium=email&mc_cid=470f0ef677&mc_eid=ded183650f. Acesso em: setembro.2020.

³¹ Urbanismo tático: abordagem que utiliza ações rápidas e de fácil execução para demonstrar possibilidades de mudança de longo prazo e em larga escala através de pequenas intervenções, significando uma resposta rápida para circunstâncias específicas do século XXI (DUANY, 2015, p. XI, citado por FONTES, 2018).

³² WRI. Ciclovias temporárias são resposta sustentável de cidades do Brasil e da América Latina. 2021. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/noticias/ciclovias-temporarias-sao-resposta-sustentavel-de-cidades-do-brasil-e-da-america-latina>. Acesso em: junho.2022.

(EPTC), baseado no número de bicicletas alugadas pela operadora TemBici³³, no aumento das vendas e reparos de bicicletas e no crescimento no número de sinistros³⁴ envolvendo ciclistas.

Acerca do uso das bicicletas de aluguel na cidade de Porto Alegre, identifiquei, por meio de noticiários de jornais na internet, que houve um aumento em 15% (quinze por cento) no número de viagens entre os meses de abril e maio/2020, reflexo da reabertura dos comércios e de atividades em Porto Alegre, segundo a empresa TemBici³⁵, que administra o serviço BikePoA³⁶. Já em 2021, o número de viagens teve um crescimento de 164% (cento e sessenta e quatro por cento) no número de trajetos, quando comparado ao mês de abril de 2020, no início da pandemia. No mês de agosto no ano de 2021, o sistema bateu recorde histórico, totalizando 4,4 mil viagens em um único dia, acima das 4 mil viagens registradas no mês de maio, de acordo com a empresa. Em fevereiro de 2022, foram 26 mil viagens com bicicletas compartilhadas a mais do que em 2021³⁷.

“Perambulando” pelas redes sociais Instagram e Facebook, seguindo os perfis de alguns praticantes conhecidos e também sugeridos pelos “algoritmos” das redes, pude identificar a presença de inúmeros atores envolvidos na prática do ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre: ciclistas, grupos de ciclismo, voluntários que ensinam o pedalar, oficinas de bicicleta, lojas de bicicleta, cicloativistas, vereadores envolvidos com a pauta do ciclismo, gestores públicos, estúdios de treinamento *indoor*, assessorias esportivas, praticantes esportistas amadores e de rendimento, entre outros. As postagens destes atores nas redes sociais possibilitou acompanhar alguns acontecimentos e eventos do seu cotidiano durante a pandemia.

³³ Bike Itaú. Disponível em: <https://bikeitau.com.br/porto-alegre/>. Acesso em: janeiro.2021.

³⁴ Segundo a norma NBR 10697, sinistro de trânsito é Todo evento que resulte em dano ao veículo ou à sua carga e/ou em lesões a pessoas e/ou animais, e que possa trazer dano material ou prejuízos ao trânsito, à via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou em áreas abertas ao público. (ABNT, 2020)

³⁵ TemBici. Disponível em: <https://www.tembici.com.br/>. Acesso em: setembro.2022.

³⁶ Reabertura de serviços reflete em aumento de 15% no uso de bicicletas de aluguel na Capital [Porto Alegre]”. Disponível em: <https://observatoriodabicicleta.org.br/reabertura-de-servicos-reflete-em-aumento-de-15-no-uso-de-bicicletas-de-aluguel-na-capital-porto-alegre/>. Acesso em: novembro.2020.

³⁷ Número de ciclistas feridos em acidentes em Porto Alegre sobe 91% de janeiro a fevereiro em relação ao mesmo período de 2021. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2022/03/numero-de-ciclistas-feridos-em-acidentes-em-porto-alegre-sobe-91-de-janeiro-a-fevereiro-em-relacao-ao-mesmo-periodo-de-2021-cl0gz47k3004k017c4gaop2kq.html>. Acesso em: maio.2022.

Pedalar em Porto Alegre já me é familiar, pois pratico ciclismo e me desloco pela cidade desde 2015, quando passei a residir aqui. No início, fazia uso das bicicletas compartilhadas para deslocamento, no entanto, não eram adequadas para a prática esportiva e frequentemente estavam indisponíveis na estação próxima a minha residência. Em 2016, comprei uma bicicleta *Mountain Bike*, para ter mais liberdade e autonomia para pedalar na cidade. Troquei os pneus largos por pneus híbridos, para ter um melhor rendimento em vias asfaltadas, transformando-a em uma bicicleta urbana. A intenção inicial era comprar uma bicicleta de estrada, no entanto, diante dos incômodos buracos, irregularidades do piso e insegurança para pedalar junto aos veículos na pista de rolamento, optei por esta opção mais segura e confortável (na minha percepção) para o uso cotidiano e também para treinar.

Com advento da pandemia Covid-19, estive afastada das ruas por um ano e meio. Retornei à prática em meados de 2021 com inúmeras incertezas e dúvidas. Minha relação com o campo presencial, como praticante e também pesquisadora, gerou a necessidade de um certo distanciamento, a fim de que as observações, conversas e leitura de documentos pudessem gerar estranhamentos.

O curto período que estive em campo de forma presencial, durante o período exploratório no final de 2021 e nas coletas de campo no segundo semestre em 2022, possibilitou-me a observação direta e participante do cotidiano de praticantes de ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre. Os trechos pedalados corresponderam a ciclovia da Avenida Ipiranga (na altura dos Bairros Jardim Botânico e Santana), seguindo até Avenida Edvaldo Pereira Paiva, percorrendo a Ciclovia Beira-Rio, Ciclovia Padre Cacique, Ciclovia Diário de Notícias, Avenida Guaíba, Avenida Copacabana e Rua Sargento Nicolau Dias de Farias (Bairro Vila Assunção). Eventualmente, em alguns finais de semana, pedalei pela Avenida Wenceslau Escobar (Bairro Tristeza), Avenida Coronel Marcos e Avenida Guaíba, sentido Zona Sul da cidade (Bairro Ipanema).

Pedalando nos trechos das ciclovias da Avenida Ipiranga e Beira Rio, em diferentes horários e dias de semana, especialmente no final da tarde, presenciei ciclistas de diferentes idades, sexo, etnias e pessoas com necessidades especiais. Estes, faziam uso de bicicletas de diferentes tipos, modelos e materiais. Alguns usavam, e outros não, equipamentos de segurança e sinalização. Alguns faziam uso de máscaras de proteção individual, mais fechadas e outras leves. Os que

pedalavam nas vias, disputavam, ao mesmo tempo, espaço com veículos em movimento, buracos, bueiros, pedras, raízes e galhos de árvores, muito comuns nos acostamentos. Os que pedalavam nas ciclovias e ciclofaixas, dividiam espaço com pedestres caminhando e correndo, praticando outros esportes como skate, patins e *roller*, com cadeirantes e até com pessoas andando a cavalo. Também circulavam na ciclovia pessoas em situação de rua, deslocando seus carrinhos de supermercado e de coleta seletiva e até mesmo morando lá. Também na ciclovia, os ciclistas dividiam espaço e desviavam de postes de energia elétrica, galhos e raízes de árvores, buracos e rachaduras na pista. Em alguns trechos da ciclovia da Avenida Ipiranga, corriam o risco de queda no Arroio Dilúvio, em locais sem proteção lateral. Pedalavam individualmente ou acompanhados, de pessoas ou animais, estes ligados por guias presas nas bicicletas, dentro de mochilas nas costas e em reboques. Adultos levavam crianças em cadeirinhas, bagageiros ou até sentadas nos quadros das bicicletas. Muitos entregadores faziam uso da ciclovia e das ruas, utilizando suas bicicletas próprias ou alugadas, carregando mochilas grandes nas costas e, ao mesmo tempo, acompanhando as rotas e chamadas pelo celular, fazendo zigue-zagues nas pistas, apressados. Nas vias, grupos informais ou organizados por associações, equipes esportivas, entre outros, pedalavam, pela manhã cedo e à noite, nas ruas da cidade.

A observação participante possibilitou-me conhecer alguns atores humanos da prática do ciclismo/andar de bicicleta na cidade, com os quais foram realizadas conversas informais e também entrevistas que auxiliaram na identificação e conhecimento das múltiplas realidades do ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre.

7.3 CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA PANDÊMICO

Entrevistando alguns ciclistas que conheci durante o período do campo exploratório em Porto Alegre e que já pedalavam antes da pandemia, foi possível identificar que todos mantiveram sua prática ao longo do período de distanciamento social, seja como meio de locomoção, como instrumento de trabalho, como esporte e lazer e por saúde. A necessidade de manter um distanciamento social, evitando a

circulação e exposição nas ruas pela inexistência e indisponibilidade de vacinas, nos primeiros meses da pandemia, foi percebida pelos entrevistados praticantes como prejudicial à saúde mental e física: depressão, ansiedade, mudança de humor e sobrepeso foram os principais problemas citados.

Pedalar com o uso de máscaras (inclusive improvisadas) e evitando aglomeração de pessoas foi a alternativa para a manutenção da prática ao longo de toda a pandemia por alguns praticantes. A pandemia foi para outros também um estímulo ao ciclismo como prática esportiva, já que o acesso a outros esportes foi restringido, por ocorrerem em ambientes fechados ou gerarem aglomerações de pessoas.

No início da pandemia eu parei de andar, fiquei dois meses sem andar, total. Me recolhi, fiquei o mais restrito possível. E tive muito problema psicológico. Nossa Senhora! Se eu te disser que mudou meu humor, eu tive vários problemas mesmo. Não sei se é porque eu tô muito acostumado com atividade física, e a falta de atividade física me fez muito mal. E eu engordei, fui a 70 kg, coisa que eu nunca pensei em chegar. Voltei à atividade física, me regulei e na pandemia foi quando eu decidi voltar a correr, e comecei a treinar, fazer volume (de quilometragem). No primeiro ano de pandemia que eu voltei a treinar mesmo, a partir do mês de agosto, eu fiz 7 mil quilômetros. Ano passado, eu fechei com 12 mil km e esse ano vou fechar com 15 mil km. Minha meta o ano que vem é fechar 18 mil km. (ENTREVISTADO E1).

Eu não conseguia ficar muito em casa. Eu fiquei um tempo, mas aí logo eu fui pedalar, mas sozinho, onde não tinha ninguém. Então eu saía, se eu via que tinha muita gente aí, eu passava. Eu acho que era melhor eu até pegar o vírus do que ficar do jeito que tava. Porque a pessoa surta (...) (ENTREVISTADO E2)

Eu andei sem parar durante toda a pandemia. Mas eu sempre usei máscara, direto: uma máscara de brim com um plástico por dentro (...). Eu fazia entregas nas casas das pessoas (ENTREVISTADO E3).

A prática de atividades físicas durante a pandemia e seus efeitos benéficos à prevenção das sequelas pós-agudas ou dos sintomas prolongados (Covid Longa), foi discutida no estudo de Gil *et al* (2023). O estudo aponta que a inatividade física foi associada aos pacientes sobreviventes à Covid-19 e que apresentaram as seguintes queixas de sintomas prolongados: dispneia (132%), fadiga (101%), insônia (69%), estresse pós-traumático (53%) e dor muscular/articular intensa (53%). Os

modelos ajustados sugeriram que quando múltiplos sintomas estão presentes podem predispor à inatividade física.

O aumento no número de ciclistas em Porto Alegre também foi percebido pelos entrevistados, nas ciclovias, ruas e parques. A necessidade de deslocamento com menos riscos de contaminação, ser um meio de transporte mais econômico, lazer e também o trânsito de veículos mais calmo (menos veículos trafegando) foram citados como principais estímulos a adesão ao ciclismo/andar de bicicleta durante a pandemia.

Eu certamente, não acharia que mais pessoas passassem a usar a bicicleta. E na pandemia, eu percebia que tu não podia sair muito de casa. Mas pra fazer um esporte, tu poderia. A bicicleta era um esporte e lazer. A bicicleta também era a mobilidade que tu conseguia ir pro teu trabalho e não pegar um transporte público, e não pegar um Uber, não se contaminar. Então, pra quem tava trancado dentro de casa, era um forma de poder sair. Aquele foi o momento de muita, mas muita gente que passou a andar de bicicleta. Mas também a cidade estava mais acalmada. Então, se dez por cento das pessoas que começaram na pandemia continuarem a pedalar, a gente tem um ganho. E é o que tá acontecendo. (ENTREVISTADA E7)

A prática do ciclismo/andar de bicicleta na cidade de Porto Alegre, estimulada pelo trânsito acalmado de veículos automotores durante a pandemia, sugere um breve resgate do surgimento da prática na cidade, a fim de melhor compreender o processo de transformação da prática e sua multiplicidade no momento presente.

7.4 UMA VELHA (NOVA) PRÁTICA EM PORTO ALEGRE: PERFORMANDO CICLISMOS, CICLISTAS E A CIDADE

Assmann *et al* (2018) apontam que o desenvolvimento do ciclismo na cidade, desde a inserção da prática até a atualidade, sofreu rupturas e continuidades. Segundo as autoras, no final do século XIX e início do século XX, o ciclismo ganhou espaço como uma opção de lazer, de transporte (já que existia apenas veículos de tração animal), facilitando assim o deslocamento dos habitantes pela cidade, como prática esportiva e por trazer benefícios à saúde. Segundo as autoras, há evidências de que a mídia jornalística contribuiu na difusão da bicicleta e

da prática do ciclismo, neste período, com a publicação de reportagens com orientações à prática e seu uso recomendado em discursos, visando à promoção da saúde. Também era considerado símbolo de desenvolvimento, inspirado em hábitos europeus.

As principais pretensões com o desenvolvimento do ciclismo estavam relacionadas com a própria prática esportiva, além de uma preocupação em adotar hábitos oriundos do continente europeu. Nesse sentido, a bicicleta foi um destacado artefato cultural que representava as aspirações de desenvolvimento da cidade. A “máquina”, como a bicicleta era considerada, rompia com uma forma de locomoção vigente. Alternava-se o animal cavalo por um veículo com rodas (ASSMANN *et al*, 2018, p. 139).

No final do século XIX, a prática do ciclismo foi institucionalizada na cidade de Porto Alegre por meio da organização de associações de ciclistas. Os primeiros clubes de ciclistas da capital gaúcha foram criados na década de 1890, assim como a construção de velódromos para competições, de acordo com informações coletadas em jornais porto-alegrenses por Licht (2002). A União Velocipédica de Amadores foi o primeiro clube destinado ao ciclismo na capital, fundado em 1885. Já no ano seguinte, foi criado o Radfahrer Verein Blitz, um clube de ciclismo de origem teuto-brasileira, segundo Mazo e Gaya (2006). Staudt (2022), em sua coluna no GZH³⁸, as duas sociedades rivalizaram nas disputas dos pedais, equiparando-se às atuais disputas Gre-Nais de futebol de Porto Alegre. Em 10 de janeiro de 1897, ocorreu a primeira corrida na capital gaúcha entre as equipes Blitz e a União Velocipédica, na Rua Voluntários da Pátria, em um domingo. Cada clube indicou três atletas e o grande vencedor foi João Ribeiro Alves, da União, que segundo registros, “chegou com pedal quebrado depois de dois tombos.”

A inauguração de um moderno velódromo no Campo da Redenção em 19 de novembro de 1899 foi considerado um grande momento. O complexo da equipe União Velocipédica contava com pista, arquibancadas e restaurante (Figura 3) e situava-se na área ocupada atualmente pela rádio da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), na Rua Sarmento Leite. Segundo escritos de Staudt,

³⁸ Uma rivalidade de Porto Alegre anterior ao Gre-Nal - União e Blitz foram grandes rivais no ciclismo. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/colunistas/leandro-staudt/noticia/2022/02/uma-rivalidade-de-porto-alegre-anterior-ao-gre-nal-ckzo7lkey0009015p8j75ez1r.html>. Acesso em: outubro. 2022.

naquele domingo, “ciclistas das duas sociedades pedalarão do Bairro Menino Deus até a entrada triunfal no novo velódromo”.



Figura 3: Inauguração do velódromo da União Velocipédica no Campo da Redenção (1899)

Fonte: GZH (2022)



Figura 4: Ciclista da União Velocipédica

Fonte: GZH (2022)

A inserção desses clubes no cenário do associativismo esportivo da cidade de Porto Alegre difundiu, gradativamente, a utilização da bicicleta entre os porto-alegrenses, conforme Assmann et al (2018). No entanto, um marco de transformação e ruptura neste cenário foi a chegada do primeiro automóvel na cidade no início do século XX. Este fato promoveu uma disputa de espaço com os bondes elétricos e as bicicletas na paisagem urbana. Também contribuiu para desviar, de modo gradativo, a atenção da população das corridas de bicicleta e da prática do ciclismo, em decorrência das corridas automobilísticas promovidas a partir de meados da década de 1920 na capital gaúcha e, conseqüentemente, para o fechamento dos clubes ciclísticos.

A disputa ocorrida no tempo passado, entre as bicicletas e os eventos automobilísticos é comparada por Assmann et al (2018) à atual disputa entre os carros e bicicletas no espaço urbano. Hoje, as atenções se voltam para a utilização da bicicleta nas cidades, especialmente como mobilidade ativa. As autoras consideram que a atual contenda entre os carros e bicicletas na cidade, faz parte de um processo histórico e sociocultural que percorreu caminhos variados de um passado, cujos fragmentos estão no presente.

7.5 A PERFORMANCE DO CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA (INTER)GERACIONAL: DESAFIOS À PRÁTICA NA INFÂNCIA, A IDADE ADULTA E IDOSA

Crianças pedalando pelas ruas de Porto Alegre era uma cena comum na década de 1970, segundo depoimentos de alguns ciclistas entrevistados. Pedalar pela cidade era uma aventura prazerosa, entre amigos, dadas as condições que o trânsito proporcionava naquele tempo, com poucos carros nas ruas. Entretanto, atualmente, o grande número de veículos transitando nas ruas é visto pelos praticantes mais experientes como um elemento de desencorajamento à prática, tanto para crianças quanto para adultos. Sentem-se inseguros quanto ao seu lugar no espaço urbano.

Eu aprendi a andar de bicicleta com 4 anos de idade. Então eu andei a vida inteira. Eu lembro que eu era piá, eu tinha uma turminha e a gente começou a se aventurar. Eu tinha uns 12, 13 anos. Aí a gente saía de bicicleta e ia lá pra 24 de Outubro (Rua) e depois pra Avenida Independência. Era uma viagem, uma coisa fantástica, era sobrenatural pra nós. A gente se combinava em três, quatro amigos. E tu vê, hoje, com 65 anos eu vou pra Belém Novo, Mont'Serrat, Viamão (...). Mas hoje em dia tem uma diferença enorme, porque a quantidade de carros que entrou no trânsito é muito grande. Hoje em dia andar de bicicleta na cidade é muito perigoso. Sabe que às vezes fico pensando: meu Deus, eu não vou conseguir atravessar essa coisa, porque não para de passar carro! (ENTREVISTADO E3).

Eu penso duas vezes antes de indicar a alguém para começar a ir de bike, porque o trânsito é perigoso. Daí vai que eu falo assim: "Vai de bike, e tal!", e aí acontece alguma coisa... Você tem que pilotar pra você e pros outros. Eu nunca vou confiando, se estou na preferência. Sempre acho que o motorista não vai parar. Infelizmente você tem que andar assim. Eu nunca recomendo diretamente a pessoa, mas quando tem ciclovia ou é um lugar calmo, eu recomendo. (ENTREVISTADO E2).

A prática do ciclismo/andar de bicicleta iniciou na maior parte da vida dos entrevistados durante a infância. Esses achados vão ao encontro do que Santana (2021) identificou em sua tese sobre o pedalar na cidade de Curitiba/PR: os primeiros encontros com a bicicleta e o aprendizado da habilidade de pedalar ocorreram no contexto da infância/adolescência, vinculados ao incentivo de pessoas do convívio próximo/familiar, como irmãos, pais, mães, avôs e amigos. Constata-se então, que além destas influências e cultura familiar, ter acesso às condições materiais como: ter uma bicicleta ("um velotrol", "um camelo"), ter local/espço para pedalar (incluindo diferentes terrenos e topografias) e morar próximo a escola também performaram a prática durante a infância.

Desde 1 ano e meio (de idade) eu andava com o velotrol, que chamam de motinha. E com 2, 3 anos, eu já estava com uma bicicletinha. Quando era adolescente assim, eu lembro que eu comecei a me interessar um pouco mais. A minha bicicleta era um baita de um camelo, mas eu lembro que eu gostava. E aí eu tinha uns colegas, que tinham uma bicicletinha e tal, e começaram a pegar trilha. E uma vez fui fazer e achei bem legal assim, sabe, pegar uma trilha mesmo. Porque lá no meu Estado, é muita montanha, tem muita trilha legal pra fazer. E eu fiquei assim: esse trem é bom demais! (ENTREVISTADO E2).

Eu brinco, que quando eu nasci, meu pai perguntou: é menino ou menina? E o médico disse: é ciclista! Porque eu não tenho essa memória de quando é que comecei a pedalar. A primeira memória que eu tenho, na verdade, é uma foto de uma bicicleta que minha dinda me deu, e dos relatos que meu

pai e minha mãe me contam de quando eu comecei a pedalar. E aí, quando a gente morava em Canoas, eu fazia várias atividades. Eu morava muito perto da escola, para pegar o ônibus e trem, que eu morava entre estações. Eu não gostava muito de caminhar, então eu ia de bicicleta pra escola, pro inglês, pra natação e ia pra casa (ENTREVISTADA E7).

Eu nasci numa família tradicional, aqui de Porto Alegre, de ciclistas. Meu pai começou no mundo da bicicleta em 1937, correndo de bicicleta e trabalhando com bicicleta também. Quando eu nasci meu pai já tinha oficina de bicicleta e, como um dos filhos do meu pai, todos eles sempre passaram por dentro da oficina, trabalhando. Eu não me lembro quando eu comecei a andar de bicicleta, eu não lembro da dificuldade de aprender, lembro que eu já estava andando (ENTREVISTADO E1).

Entretanto, há evidências que o pedalar não é uma prática ou conhecimento comumente desenvolvido na escola. Ao contrário de outras práticas corporais como futebol e voleibol, o ciclismo/andar de bicicleta dificilmente é trabalhado nas aulas de Educação Física na escola, segundo o Entrevistado E1.

A gente não tem um lugar que, ou um grupo ou escola, ou nada que fale sobre ciclismo (...). É uma questão cultural e uma coisa que o Estado falha (...) os próprios professores de Educação Física meio que direcionavam: os guris jogam futebol, as gurias jogam vôlei e são só esses dois esportes. Talvez seja falta estrutura do próprio Estado de investir em outro esporte. Daqui a pouco a gente poderia ter atletas excelentes de atletismo, atletas excelentes de ciclismo, mas não existe uma base, não existe um trabalho de base (ENTREVISTADO E1).

Werlang e Bianchini (2014) apontam que o ciclismo é uma modalidade esportiva que pode ser trabalhada dentro da escola no componente curricular da Educação Física, oportunizando aos alunos o autoconhecimento através do desenvolvimento de suas capacidades físicas, melhoria e aumento do seu nível de atividades físicas. Trabalhar essa modalidade esportiva na escola contribui para uma melhor qualidade de vida e o desenvolvimento de hábitos saudáveis que possam ser levados para toda vida, estimulando as pessoas a serem ativas. De modo interdisciplinar, as temáticas da educação no trânsito, meio ambiente, cidadania, legislação, meio ambiente, geografia, ciências e corpo humano podem ser abordadas partindo da prática do ciclismo, inclusive, desta forma, suprimindo uma possível falta de bicicletas para todos os alunos.

Na cidade de Porto Alegre identifiquei que a aprendizagem do ciclismo/andar de bicicleta tem sido promovida por organizações da sociedade civil, em especial a Bike Anjo. A partir de seus voluntários, da parceria com a empresa operadora de bicicletas compartilhadas na cidade, de doações e parceria com o poder público municipal, performa a realidade que descreverei a seguir.

7.6 A ESCOLA BIKE ANJO: PERFORMANDO NOVOS CICLISTAS E ABRINDO AS RUAS DA CIDADE PARA AS PESSOAS

Seguindo alguns atores nas redes sociais, durante minhas perambulações etnográficas *online*, em 2021, identifiquei que, nas proximidades da Orla do Guaíba, existe uma oficina-escola para aprender a andar de bicicleta, chamada Escola Bike Anjo (EBA). As atividades são gratuitas e acontecem no corredor de ônibus da Avenida Érico Veríssimo, aos domingos, das 9 às 12 horas, dia em que o corredor de ônibus está fechado para atividades de lazer³⁹.

A Bike Anjo é uma rede de ciclistas que surgiu na cidade de São Paulo, no ano de 2010, quando amigos cicloativistas se dispuseram a buscar pessoas, no final do expediente de seu trabalho, e acompanhá-las no trânsito para que elas participassem juntas da “bicicletada”. Esse pedal acontece toda última sexta-feira do mês em muitas cidades do mundo, organizado pelo movimento “Massa Crítica⁴⁰”. Desta forma, surgiu o termo “bike anjo” e o início da rede. A rede de ciclistas “anjos” transformou-se em um blog o qual, por meio de um formulário, começou a conectar pessoas que precisavam da ajuda para pedalar a um(a) “bike anjo”. A rede se expandiu e transformou-se numa associação, presente em 822 cidades, 38 articulações nos 5 estados do Brasil e em 38 países, com o objetivo de promover a bicicleta como uma ferramenta para a transformação das pessoas e das cidades. Além da Escola Bike Anjo, a associação desenvolve inúmeros projetos e

³⁹ Bike Anjo PoA: Disponível em: <https://www.instagram.com/p/Ccor34vu—m/>. Acesso em: maio.2021.

⁴⁰ Massa Crítica: Movimento que teve origem em 1992 na cidade de São Francisco, Califórnia, Estados Unidos, idealizado por ativistas voltados para a questão da mobilidade em bicicleta. Segundo Silva (2011) é um movimento que ciclistas em dias e horários específicos com o intuito de fazer um percurso pela cidade, ocupando as vias por onde passam, interferindo no cotidiano de circulação dos automóveis e celebrando a bicicleta como meio de transporte alternativo.

campanhas, em parceria com a União dos Ciclistas do Brasil (UCB) e com o patrocínio do Banco Itaú⁴¹.

O site da Bike Anjo traz inúmeras dicas de orientação para começar a pedalar na cidade, especialmente como pedalar na rua e sinalizar, direitos legais dos ciclistas, dicas de mecânica, orientações para ir de bike ao trabalho, entre outros⁴².

Para participar da Escola Bike Anjo, não precisa ter bicicleta. Segundo a voluntária entrevistada, há uma parceria com a TemBici, empresa de detém a concessão para compartilhamento de bicicletas em Porto Alegre. A empresa cede gratuitamente 10 (dez) bicicletas para a EBA, para a realização das aulas nos domingos pela manhã. Os atendimentos são gratuitos e realizados por voluntários. As crianças que estão inscritas necessitam estar acompanhadas de um responsável. Para participar, o interessado precisa acessar a plataforma Bike Anjo e se inscrever em "Pedir ajuda para pedalar". A pessoa recebe um e-mail com orientações pra EBA. As aulas duram aproximadamente 3 (três) horas, dependendo do horário que a pessoa chega no local.

Em conversa informal com uma voluntária do Bike Anjo Porto Alegre, em Frente ao Ginásio Tesourinha, tomei conhecimento da Casa Bike Anjo, recém inaugurada no Bairro Azenha. Segundo a voluntária, as próximas edições da oficina ocorreriam na Rua Castro de Freitas, onde se situa a sede da Casa. A voluntária, que também é cicloativista, convidou-me para entrar no grupo de Telegram "Cicloativismo POA", recentemente criado para reaproximar e unir os cicloativistas de Porto Alegre. Fui incluída no grupo e passei a acompanhar os diálogos, especialmente acerca dos projetos do Poder Legislativo e Executivo da Prefeitura Municipal de Porto Alegre sobre o PDCI, em tramitação. Também me voluntariei para acompanhar e conhecer as atividades do Bike Anjo e fui incluída no Grupo de WhatsApp Bike Anjo POA.

Uma das ações promovida Bike Anjo Porto Alegre, em parceria com a ONG Cabo Rocha, Bike Age, La Brusenera e Porto Alegre Bike Polo, foi o evento "E se aqui fosse uma praça?", para a qual fui convidada e participei. A ação ocorreu no último domingo do mês de setembro de 2022 e se repetiria mensalmente, na Rua

⁴¹ Bike Anjo. Disponível em: <https://www.bikeanjo.org/about/sobre-nos/>. Acesso em: junho.2021.

⁴² Bike Anjo. Dicas. Disponível em: <https://www.bikeanjo.org/blog/dicas/>. Acesso em: outubro.2022.

Freitas e Castro, em frente a sede do espaço comunitário Cabo Rocha, no Bairro Azenha, que também sedia Casa Bike Anjo⁴³. A rua onde o evento foi realizado foi “fechada” (bloqueada) com algumas mesas e identificada com *banners* da Bike Anjo. Segundo a voluntária Entrevistada E7, sob influência da cultura “carrocentrista⁴⁴” é comum se dizer “fechar a rua” para os automóveis. Mas numa concepção de uma cidade para as pessoas, o mais coerente seria “abrir as ruas para as pessoas”.

No turno da manhã, a ação desenvolvida foi a Escola Bike Anjo (EBA), oficina onde “anjos” voluntários ensinavam pessoas a pedalar, de forma gratuita. Já no período da tarde a rua ficou aberta às pessoas e foi criada, temporariamente, uma pequena praça para mostrar, na prática, como seria o redesenho urbano do local, com campinho de futebol e amarelinha. Também foi montado um brique de peças de bicicleta, oficina de bicicleta, horta comunitária, candombe⁴⁵.

Na oficina EBA foram utilizadas bicicletas cedidas pela TemBici e bicicletas aro 20 do projeto “Pedala ou repassa”, iniciativa da Bike Anjo que recebe bicicletas e peças usadas. Estas passam a compor outras bicicletas, que serão doadas a pessoas em condições de vulnerabilidade e também para uso na Escola Bike Anjo. Segundo o voluntário “A”, as bicicletas aro 20 são ideais para aprender a pedalar, pois a maioria dos aprendentes tem estatura média e com o aro 20, as pessoas conseguem colocar todo o pé no chão, para se apoiar. A campanha para receber doações de bicicletas é permanente. As redes sociais são utilizadas para divulgar a ação. A Escola Bike Anjo Porto Alegre recebe a inscrição *online* de pessoas que querem aprender a andar de bicicleta. As inscrições são feitas em um formulário

⁴³ O espaço da Casa Bike Anjo funciona na sede da ONG Cabo Rocha, um galpão cedido pela Prefeitura Municipal que já sediou a Ocupação Pandorga, local que além de habitação funcionava um centro cultural, onde crianças e adultos, principalmente da Vila Cabo Rocha, participavam de oficinas, debates e encontros de teatro, circo, música, capoeira, idiomas e cinema, entre outras áreas contempladas pela iniciativa autônoma.

A Casa Bike Anjo contempla um espaço com oficina de bicicletas, cozinha, horta e um pátio externo, para atividades diversas. A oficina de bicicletas é improvisada e deficitária, conta apenas com algumas ferramentas, peças doadas e os conhecimentos de mecânica de bicicletas dos voluntários (DIÁRIO DE CAMPO, 25/09/2022).

⁴⁴ Carrocentrismo: O modelo que direciona a atenção e os investimentos prioritariamente ao transporte individual por carro. LOUREIRO, Vivente. Carrocentrismo: um modelo excludente e insustentável. The City Fix Brasil. [S.l.], 2018. Disponível em: <http://thecityfixbrasil.com/2018/02/14/carrocentrismoum-modelo-excludente-e-insustentavel/>. Acesso em: janeiro.2022.

⁴⁵ A palavra “candombe” é um termo em quimbundo (língua originária de Angola) que significa “dança com atabaques”, mas que também se referia genericamente a qualquer tipo de dança ou ritual praticado por negros no período da colonização latino-americana. Fonte: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/cultura-e-lazer/musica/noticia/2021/10/como-o-candombe-um-ritmo-afro-uruguaio-esta-sendo-resgatado-em-porto-alegre-ckuacq73c0020019mt0lp6fz1.html>. Acesso em: outubro.2022.

eletrônico, devendo o interessado apresentar carteira de vacinação, durante o período pandêmico. Reconheci alguns voluntários que também atuam como cicloativistas na cidade, participantes das reuniões promovidas pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SMMU) sobre a revisão da rede cicloviária de Porto Alegre. Adultos e crianças participavam da oficina com o apoio de quatro voluntários (nomes fictícios): Paulo, Carine, Pedro e João. Um gazebo foi montado, com cadeiras de praia para proteger as pessoas do sol enquanto aguardam atendimento, como espaço para descanso e hidratação durante a prática.

Ao chegar na rua, identifiquei alguns adultos pedalando, acompanhados de seus instrutores “anjos”. A EBA possui uma metodologia própria para ensinar a pedalar, mas cada “anjo” faz as suas adaptações. Havia dificuldade na organização da prática, porque muitas crianças moradoras locais aproveitavam a “rua aberta” para brincar e correr. Na fala do entrevistado E8, que é voluntário da EBA, a realização da oficina na Rua Freitas de Castro trouxe, aos alunos aprendizes e voluntários, algumas dificuldades no processo de aprendizagem:

A rua aberta atrai muitas crianças da localidade, que ocupam a rua para brincar, correr e pedalar, colidindo com o espaço onde os alunos da EBA estão aprendendo a pedalar. O espaço em linha reta, que simula uma ciclovia ou uma rua é constantemente invadido por crianças correndo, interferindo na concentração e desequilibrando os “pré-ciclistas” ou iniciantes (ENTREVISTADO E8).

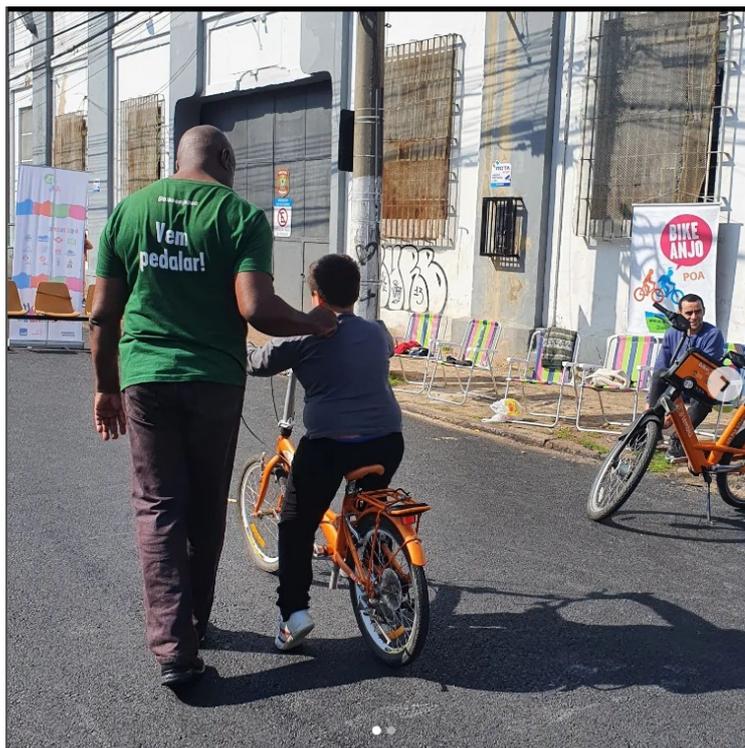


Figura 5: Oficina EBA – Cabo Rocha – Bairro Azenha

Fonte: Divulgação Bike Anjo POA

O entrevistado comentou ainda que o corredor de ônibus da Avenida Érico Veríssimo era um bom lugar, pois havia menos interferências. Revelou que durante o ano de 2022, colocou mais de 100 (cem) novos ciclistas nas ruas de Porto Alegre e que é preciso aumentar o número de ciclistas na cidade para “acabar com a ditadura dos automóveis”. Revindica, junto à EPTC um espaço fechado para guarda das bicicletas próximo ao corredor de ônibus da Avenida Érico Veríssimo, para facilitar a logística de atendimento dos alunos que procuram a EBA, pois este é o melhor local para se ensinar a prática e praticar.

A relação das crianças com as cidades nos dias atuais é problematizada por Cardoso (2012), em sua dissertação de mestrado intitulada “Por onde andam as crianças? Da estrutura socioespacial às práticas cotidianas em Porto Alegre”. Em sua pesquisa a autora tenta responder as seguintes questões: “Onde as crianças brincam nos dias de hoje? A rua realmente se esvazia como espaço de lazer e recreação? A partir da sua investigação, a autora busca caracterizar a experiência urbana das crianças na contemporaneidade, identificando suas práticas cotidianas e a rede de espaços vividos em seu dia a dia. Ao traçar o perfil dos bairros de Porto

Alegre, a autora aponta que 70% das crianças moram em bairros de baixa renda e, para este público, não se vê demandas no Plano Diretor da cidade, como ruas fechadas para lazer e espaço seguro para deslocamento das crianças, a exemplo de ciclovias e ciclofaixas.

O modelo das cidades contemporâneas restringe o acesso à rua que é um espaço de múltiplos usos, importante para a socialização das crianças. De acordo com Cruz (2022), durante o Mini Curso “Cidades boas para as crianças são boas para as relações sociais de todas as idades”, a cidade de Porto Alegre é hierarquizada, fragmentada e desigual. Portanto, é boa para as pessoas de maior renda. “A cidade só será boa para todos se for humanizada, lúdica e inclusiva”, fazendo referência ao conceito de “Cidades Educadoras⁴⁶”. Diante desta realidade, o professor sugere algumas propostas para a “cidade da criança”, como:

- a) criar ruas do lazer: por que a periferia não pode ter?
- b) ter um orçamento para as crianças;
- c) disponibilizar passe livre no transporte coletivo para crianças circularem pela cidade e acessarem áreas de lazer em outros bairros da cidade;
- d) desenvolver projetos inovadores, a partir da participação no Fórum das Cidades Educadoras, que Porto Alegre voltou a participar há pouco tempo e;
- e) planejar condomínios não isolados (CRUZ, 2022⁴⁷).

A prática iniciada na infância pode ser continuada na adolescência, vida adulta e idosa de diferentes formas. As condições de possibilidade para a prática, como ter tempo, ter bicicleta, ter acesso aos espaços (ciclovias), sentir-se seguro e ter condições de saúde são definidores à continuidade da prática.

⁴⁶ Cidades educadoras: Moll (2003, p.35) re-conceitualiza cidade educadora como uma grande rede ou malha de espaços pedagógicos formais (escolas, universidades, institutos) e informais (teatros, praças, museus, bibliotecas, meios de comunicação, repartições públicas, igrejas, além do trânsito, do ônibus, da rua) que pela intencionalidade das ações desenvolvidas, pode converter a cidade em território educativo, pode fazer da cidade uma pedagogia. Cita a Carta das Cidades Educadoras ou Declaração de Barcelona (1990) como base conceitual, ratificada e aperfeiçoada na cidade de Bolonha em 1994, a qual firmava a ideia de que “a cidade deve desenvolver, para além das suas tradicionais funções econômicas, sociais, políticas e de prestação de serviços, uma função educadora, no sentido coletivo e permanente da formação, da promoção e do desenvolvimento de todos os seus habitantes, começando pelas crianças e jovens (MOLL, 2003, p.34)

⁴⁷O Professor Milton Cruz é Doutor em Sociologia pela UFRGS, pesquisador do Observatório das Metrôpoles e professor da UNISINOS e FLACSO/Argentina. Também é membro do Lappus (Laboratório de Políticas Públicas e Sociais).

7.7 O CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA: DO ÚTIL AO AGRADÁVEL

Diferentes bicicletas performam múltiplas práticas do ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre. Uma caixa acoplada numa bicicleta transforma-a num veículo utilitário (Figura 6), para carregar compras, fazer entregas, transportar materiais. No entanto, a mesma bicicleta utilitária, em outro momento e lugar, também é um meio para lazer e mobilidade urbana, segundo a fala do entrevistado E3, um entregador autônomo que é assíduo frequentador da Orla do Guaíba.

No seu relato, conta que migrou do carro para a bicicleta e atualmente faz tudo de bicicleta em Porto Alegre. Além da bicicleta utilitária, ele possui uma bicicleta Mountain Bike, nova, para passear e fazer pedais mais longos. No entanto, acaba utilizando apenas a bicicleta com caixa acoplada, pela sua versatilidade, mesmo que mais antiga e mais pesada. Além de utilizá-la para fazer entregas, faz suas compras no supermercado. Também aproveita o trajeto para seu momento de lazer na Orla do Guaíba, nos finais de tarde, todos os dias, para passear, contemplar e fotografar o pôr do sol e replantar árvores. Observei que possui uma relação consciente com o meio ambiente, pois além da diminuição da emissão de poluentes por utilizar a bicicleta, dedica-se a coleta voluntária de resíduos recicláveis que encontra na beira Lago Guaíba, “limpando as praias”, afirma. Recolhe-os e os transporta na caixa acoplada à bicicleta, depositando-os em seu destino adequado. Mostra com orgulho a sua ação e usufrui da “praia limpa” à beira do lago, contemplando a natureza e batendo um papo com os amigos.

A minha bicicleta eu transformei num veículo. Eu tinha um poder aquisitivo alto e sempre tive carro, a minha vida inteira. Desde os dezoito anos, tirei a carteira. (...) Mas uns anos depois eu passei pra bicicleta, aí levava uma mochila e carregava as coisas nas costas. Aí acabei acoplando uma caixa na bike. Porque tu dá banda, pra cima e pra baixo, daí tu tem que ir pro super agora. Aí eu ia no super, botava na caixa e ia pra casa. Quer dizer: virou um veículo mesmo, utilitário como um carro. Eu saí do carro e fui pra bicicleta. (ENTREVISTADO E3).



Figura 6: Bicicleta “veículo” utilitário

Fonte: Autora

O trajeto que percorri em Porto Alegre, durante a pesquisa, permitiu-me perceber que a prática do andar de bicicleta oportuniza uma relação próxima à cidade. Constatei inúmeros problemas ambientais e sociais como a poluição das águas do Arroio Dilúvio⁴⁸ ao longo da ciclovia da Avenida Ipiranga, com acúmulo de matéria orgânica e exalando um odor desagradável; resíduos sólidos recicláveis no deságue para o Lago Guaíba; poluição do ar e sonora pelos veículos automotores que ali circulam; a queima de resíduos por pessoas em situação de rua e que moram sob as pontes ao longo da Avenida; usuários de drogas; e animais abandonados.

Durante a pandemia, os serviços de entrega via aplicativo, especialmente com o uso de motocicletas e bicicletas aumentaram consideravelmente, tornando-se uma alternativa de renda a pessoas desempregadas, mesmo que de forma precarizada. A ausência de condições seguras de trabalho aos entregadores, durante a pandemia, foi motivo de protestos em todo o país⁴⁹. Os entregadores com

⁴⁸ O Arroio Dilúvio nasce na Lomba do Pinheiro, Zona Leste da Cidade, na Represa da Lomba do Sabão. Recebe vários afluentes como os arroios dos Marianos, Moinho, São Vicente e Cascatinha e deságua no limite entre os parques Marinha do Brasil e Maurício Sirotsky Sobrinho (Harmonia). Este importante córrego da cidade recebe anualmente 50 mil metros cúbicos de terra e lixo em suas águas. Isso equivale a dez mil caminhões caçamba cheios. O Riacho carrega ainda o esgoto cloacal de três bairros para o Guaíba. Por isso, o Arroio Dilúvio e seus afluentes necessitam de limpeza e dragagem periódicas. De toda a sua extensão, cerca de 12 quilômetros necessitam de limpeza e dragagem permanente, feitas pelos acessos laterais oferecidos pela Avenida Ipiranga. Disponível em: https://www2.portoalegre.rs.gov.br/dep/default.php?p_secao=71. Acesso em: janeiro.2023.

⁴⁹ Correio do Povo. Entregadores de aplicativos protestam em Porto Alegre. 01/07/2020. Disponível em: <https://www.correiodopovo.com.br/not%C3%A1cias/geral/entregadores-de-aplicativos-protestam-em-porto-alegre-1.443867>. Acesso em: agosto.2020.

bicicleta, geralmente usam sua bicicleta própria ou alugada, celular próprio e uma mochila térmica enorme nas costas. Alguns aplicativos oferecem ao entregador a bicicleta da sua marca, mas deve ser pago um aluguel diário por ela. Em conversa informal com o entregador “N” que veio fazer uma entrega no prédio onde moro, num sábado escaldante, contou-me que pedala em média 60 km por dia. Queixou-se. Carrega muito peso. Relatou-me que numa única entrega, a encomenda pesava mais de trinta quilos. Não conseguiu carregar a mochila nas costas e teve que ir até o destino empurrando sua bicicleta, com a encomenda sustentada no seu quadro⁵⁰.

Eu aceitei a entrega, mas não tinha noção do peso que era. Não pude recusar o frete, para não ser penalizado. Fui empurrando a bicicleta por alguns quilômetros e ainda por cima o cliente reclamou que cheguei atrasado. Fui penalizado pelo aplicativo da mesma forma. (ENTREGADOR N).

É muito comum encontrar entregadores pedalando pelas ciclovias e nas vias junto aos veículos, em corredores de ônibus, em alta velocidade, na contramão e sem capacete. Também é comum encontrar entregadores em bicicletas com motor a gasolina, adaptadas, para percorrer mais quilômetros e se desgastar menos. Em conversa informal com um entregador na ciclovia da Av. Ipiranga, enquanto aguardava o sinal abrir para as bicicletas cruzarem a via, relatou-me que comprou o motor pela internet e ele mesmo o instalou. Não soube dizer-me qual velocidade a bicicleta atinge, mas afirmou que percorre muitos quilômetros com um litro de gasolina e chega muito mais rápido.

Os aplicativos de entrega não oferecem equipamentos de proteção individual, como capacete, luvas, óculos, máscara, proteção para chuva, sol e nem seguro de vida. Enquanto autônomo ou “empreendedor”, o entregador assume os riscos da exposição ao trânsito e arca com as despesas alimentação, saúde e com seu veículo. Dados divulgados pelo relatório final da CPI dos Aplicativos da Câmara Municipal de São Paulo ao Jornal The Intercept Brasil apontam que 60% a 70% das pessoas em estado mais grave, que entram ou ficam internadas no

⁵⁰ O quadro é o principal componente de uma bicicleta. É nele que as rodas e os demais componentes são montados. Quadro de Bicicleta. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Quadro_de_bicicleta#:~:text=O%20quadro%20%C3%A9%20o%20principal,e%20dois%20tri%C3%A2ngulos%20traseiros%20emparelhados. Acesso em: janeiro.2023.

Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital de Clínicas de São Paulo trabalham com aplicativos de entrega. Em 2015 e 2016, esses índices ficaram em torno de 20% dos casos. Os custos para tratamento daqueles que se acidentaram provém, em sua maioria, dos cofres públicos, pois as plataformas não arcam com as demandas de saúde dos entregadores e com os incapacitados por acidente. O custo estimado para o tratamento de um indivíduo com fratura exposta, durante o período de seis meses, em procedimentos, remédios e cirurgias é de em torno de R\$ 300 mil, segundo a professora coordenadora da Faculdade de Medicina da USP, que atua na linha de ponta do hospital, em declaração ao jornal⁵¹. Não houve publicação de dados semelhantes sobre sinistros envolvendo entregadores, especialmente de bicicleta em Porto Alegre. No entanto, o balanço divulgado pela EPTC no ano de 2022, sobre sinistros de trânsito foram: 54 vítimas fatais em acidentes de trânsito, sendo 29 motociclistas (53%), 12 pedestres (22%) e dois ciclistas (3%). Em 34 óbitos (62%) houve envolvimento de motocicletas na ocorrência, 29 como condutores (14 deles sem habilitação), e cinco foram pedestres, vítimas de atropelamento por moto⁵².

A ausência de regulamentações trabalhistas que amparem o indivíduo trabalhador o qual faz uso da bicicleta para seu trabalho, além de ausência de infraestrutura cicloviária acaba, mais uma vez, performando uma realidade do ciclismo/andar de bicicleta como uma prática arriscada e perigosa. Esta nem sempre é uma opção que o indivíduo quer escolher, mas opta por necessidade como fonte de renda.

7.7.1 O CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA COMO MOBILIDADE ATIVA

O uso da bicicleta para mobilidade urbana apresenta-se como uma oportunidade de deslocamento ativo, mais rápido, mais saudável, prazeroso e

⁵¹ The Intercept. Motociclistas são 70% dos internados no instituto de ortopedia e traumatologia do hospital das clínicas, diz médica na CPI dos aplicativos. Disponível em: <https://theintercept.com/2022/12/12/entregadores-de-apps-sao-70-dos-internados-no-instituto-de-ortopedia-e-traumatologia-do-hospital-das-clinicas-diz-medica/>. Acesso em: dezembro.2022.

⁵² EPTC divulga balanço dos acidentes de trânsito no ano. Disponível em: <https://prefeitura.poa.br/eptc/noticias/eptc-divulga-balanco-dos-acidentes-de-transito-no-ano>. Acesso em: dezembro.2022.

econômico, segundo as falas dos entrevistados. Mesmo que haja uma consciência ambiental por parte dos ciclistas, este fator não foi destacado como benefício central.

Para deslocamento urbano, em terreno plano e num percurso de até 35 minutos, talvez uma bicicleta simples e “barata” seja suficiente. Bicycletas caras podem chamar a atenção para assaltos e roubos, segundo a entrevistada E4, de 62 anos, que conheci em um cruzamento da ciclovia da Avenida Ipiranga com a Avenida Azenha, num final de tarde, durante seu retorno do trabalho para casa. Ela voltou a pedalar para se deslocar ao seu novo trabalho. Mesmo com labirintite, se sente mais segura em pedalar em virtude da ciclovia da Avenida Ipiranga⁵³ ter sido prolongada até próximo a sua residência, no bairro Petrópolis, na capital gaúcha. Ela adaptou à sua bicicleta uma cestinha, onde leva sua “marmita” para o almoço.

Quando eu era jovem eu andava muito de bicicleta e eu vim morar em Porto Alegre com 24 anos. Aqui eu também andava, com o pai da minha filha. A gente andava por tudo de bicicleta. Quando não tinha ciclovia eu andava pelas ruas. Ele (ex-marido) me mostrava toda a cidade. A gente subia aquelas lombas sabe, a gente andava muito, pra passear nos sábados e domingos, porque durante a semana a gente trabalhava. Ia na Redenção, no Marinha, nos shows porque na época não tinha o Gasômetro. Depois nasceu a minha filha e eu parei de andar. Não andei mais porque faltava praticar. Eu não tinha mais equilíbrio. Agora eu tenho 62 (anos) e estou com labirintite. Minha filha tinha medo que eu andasse na rua. Eu voltei a trabalhar e meu chefe me incentivou: “eu te dou a maior força!”. Minha filha queria me dar uma bicicleta cara, mas eu não quis porque tinha medo que a roubassem. Eu comprei uma bicicleta mais barata. Eu ia caminhando para o trabalho, esses cinco quilômetros, ia e voltava, mas demorava muito. Com a bicicleta é bem mais prático, bem mais rápido. Eu levo 35 minutos para ir. Mesmo que chova, eu ando sempre com minha capinha de chuva num saquinho. Se chove, eu meto por cima e vou. É muita economia! Eu economizo todo o dinheiro do vale-transporte. Mas praticamente agora eu uso a bicicleta só para trabalhar. Nos sábados e domingos eu fico mais por casa. Tem uma vizinha minha que comprou uma bicicleta e quer andar. Combinamos de ir no outro final de semana, para ela pegar a prática. (ENTREVISTADA E4)

Relatos de outros trabalhadores também destacam o benefício econômico e saudável, especialmente no bem-estar e bom humor, não se importando com os fatores climáticos, fazendo o uso de vestuários de proteção. A prática cotidiana de deslocar-se ao trabalho de bicicleta, serve de estímulo a colegas de trabalho que

⁵³ O processo de construção e ampliação da ciclovia da Avenida Ipiranga, em Porto Alegre/RS será abordado no próximo capítulo.

com o tempo, passam a fazer o uso da bicicleta como meio de deslocamento para o trabalho.

Desde que eu vim pra cá, que eu uso muito mais a bike do que o carro e Uber e tal. E eu falo que eu chego mais rápido muitas vezes e economizo, tanto de estacionamento quanto de gasolina, a manutenção sou eu mesmo que dou. Então, não gasto com oficina. Gasto com um pneu, uma corrente que gasta, assim. Eu aprendi a mexer na bike, e tenho as ferramentas lá também. E aí esse camelo (a bike) eu não arrumo tanto, eu cuido mais da outra porque é mais legal. Só que aí eu mexo nela também, então é praticamente sem custo. E vai assim: de vez em quando uma corrente, um pneu, aí não tem jeito. Mas pra locomoção eu acho que a maioria das vezes se gasta menos tempo do que carro, né? Não falo de que ônibus, mas de carro e bem mais em conta. Além de fazer bem e não poluir (ENTREVISTADO E2).

Eu ando de bicicleta em Porto Alegre a vida toda. Eu já trabalhei em muitos lugares, sabe: na Assis Brasil, na Protásio Alves, em Petrópolis. Eu sempre tive emprego garantido, porque sou costureiro profissional. E sempre fui trabalhar de bike, nunca usei condução. Eu pegava a grana que seria do vale-transporte e usava esse dinheiro a mais. E eu fiquei conhecido pelos meus colegas de trabalho como o cara da bike. Eu ia de bike, chegava, procurava um cantinho, trabalhava, ia embora de bike (ENTREVISTADO E3).

Quando eu vim morar para cá, fiquei um ano sem andar de bicicleta. Foi quando um amigo fez essa provocação: “Ah, tem um pessoal já andando, fazendo uma Massa Crítica e tal, vamos usar a bicicleta como meio de transporte...” E aí meu pai deu-me uma bicicleta de Natal, quando eu vim pra cá. Morava aqui já na Cidade Baixa. Num sábado, eu fui pedalando até perto do Iguatemi, onde trabalhava. Vi que era bem gostoso, tranquilo de ir, eu levava mais ou menos 30 minutos, que era o tempo do ônibus. No início era assim: vai chover, acho que não vou! Quando eu vi, estava indo todos os dias. Inclusive dias de chuva. E os meus colegas de serviço, olhavam pra mim uns dias e diziam: “Bah, tu não veio de bike hoje, neh, porque tu tá num humor?!?!...” O pessoal já identificava, assim. E hoje em dia muitos pedalam, inclusive (ENTREVISTADA E7).

Além das entrevistas e conversas informais, participei de uma reunião promovida pela SMMU sobre a revisão de Plano Cicloviário de Porto Alegre, e um dos presentes mencionou a questão do clima de Porto Alegre ser muito chuvoso e também das altas temperaturas no verão, desfavorecendo o uso da bicicleta como deslocamento cotidiano para o trabalho: “A pessoa chega toda suada! E quem precisa usar gravata?” Comentários generalizados, risos e piadas foram feitas. “É só as pessoas não se importarem!”, responde um dos presentes. A bicicleta elétrica foi sugerida como uma possibilidade para as esses deslocamentos, com menor desgaste físico. Um técnico da EPTC presente na reunião afirmou a necessidade

das empresas contribuírem com infraestruturas de apoio aos trabalhadores, como vestiários com chuveiro, armários e bicicletários. Assim, estarão favorecendo uma cultura para o uso da bicicleta como deslocamento ao trabalho. “Com o tempo talvez as empresas criem essa cultura: Bom, eu tenho que ter um banheiro com chuveiro, porque as pessoas vêm de bicicleta!”

O Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região (TRT-RS) de Porto Alegre, instalou chuveiros nos banheiros para incentivar seus trabalhadores que se deslocam de bicicleta ao trabalho. A iniciativa é uma parceria do Tribunal com a EPTC no projeto “De Bike para o Trabalho” desde 2016, e está entre várias ações para incentivar o uso saudável da bicicleta por parte dos magistrados, servidores, estagiários e terceirizados. O objetivo é melhorar a qualidade de vida, gerar menos poluição para o meio ambiente e contribuir para mobilidade da cidade. Na primeira etapa do projeto, foi realizada uma pesquisa interna com magistrados, funcionários, terceirizados e estagiários, mapeando trajetos e oferecendo rotas para os interessados. Na sequência, foram identificados os locais na sede do Tribunal onde poderiam ser instalados paraciclos para estacionamento das bicicletas. No total, ao longo dos dois primeiros anos de projeto, o TRT disponibilizou bicicletários em 30 edificações (27 no interior do Estado e 3 em Porto Alegre) e instalou vestiários com chuveiros no Tribunal e no Foro da Capital. Estas ações integraram o Plano de Logística Sustentável (PLS) da instituição. Segundo uma das técnicas judiciárias que utiliza a bicicleta para se deslocar, o que mais gosta de deslocamentos de bicicleta é o fato de não estar sujeita a eventuais problemas de trânsito: “Consigo ser pontual nos meus compromissos e ainda queimo umas calorias”, afirma em uma reportagem noticiada pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre em seu sítio eletrônico⁵⁴.

A intermobilidade surge como uma alternativa aos trabalhadores que residem distantes do seu local de trabalho. A bicicleta pode ser transportada no veículo (automóvel ou trem), permitindo utilizá-la nos trajetos mais curtos e seguros, próximo a sua residência (até outro modal), ou trajetos próximos do local de trabalho. Bicicletas dobráveis são uma das soluções indicadas, além da construção de ciclovias que liguem a cidade.

⁵⁴ PMPA. EPTC e TRT renovam parceria no projeto De Bike para o Trabalho. Disponível em: http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_noticia=999200428&EPTC+E+TRT+RENOVAM+PARCERIA+NO+PROJETO+DE+BIKE+PARA+O+TRABALHO. Acesso em: outubro.2022.

Eu hoje pedalo bem menos do que eu pedalava antes. Antes eu morava na região central e hoje moro no Agronomia. (...) Agora foi feita a ciclovia até o campus da UFRGS, digamos assim, teria mais condições de pedalar. Mas hoje, eu tenho feito o seguinte: vou de carro e levo uma bicicleta dobrável no porta-malas do carro. Chegando no Centro, eu uso a bicicleta para me deslocar. Claro que teve o evento da pandemia, Reduzi minha mobilidade como um todo, porque hoje trabalho muito mais em casa. Então eu reduzi o uso da bicicleta também (ENTREVISTADO E6).

A insegurança pública é um dos fatores que preocupa os ciclistas no seu cotidiano e limita a sua prática. O uso de cadeados e correntes não garante a segurança das bicicletas quando estacionadas, em bicicletários, postes e árvores. O entrevistado E2 pedala com duas bicicletas na cidade, uma bicicleta de estrada para treinar, e outra para deslocamento. Contou que montou uma bicicleta mais simples, com peças sobradas de várias outras bicicletas que teve ao longo de sua vida. Chama ela de “camelinho” e usa para se deslocar e deixar estacionada em locais públicos, para chamar menos atenção para assaltos e não ter grandes perdas.

Eu só deixo a minha bicicleta mais simples, e mesmo assim, uma vez eu deixei e encontrei ela sem as rodas! Aí você fica meio assim, se quiser passar o cadeado nas rodas, é tranquilo, se a roda tem blocagem⁵⁵. Mas é lógico, se você deixar uma noite inteira, numa rua deserta, aí não dá. Mas se você deixar num bicicletário, numa árvore, que tenha movimento durante a noite, e amarrar a roda, não sendo muito cara a bicicleta, eu acho que dá. Mas a minha (bicicleta) melhor, eu nunca amarraria ela, nunca. Depois dessa experiência, não. Por isso que eu tenho duas: uma pra deixar amarrada, pra não chamar a atenção, e tal, que eu montei com umas peças velhas que eu tinha, e essa outra mais legal, que eu saio, assim (ENTREVISTADO E2).

A falta de iluminação, pontos cegos nas ciclovias e o tempo longo de parada em cruzamentos/semáforos são elencados como fatores que contribuem para assaltos. Ciclistas mulheres, jovens e idosas também relatam a sensação de insegurança ao transitar pela ciclovia da Avenida Ipiranga depois das dezoito horas. Em conversa informal com o ciclista “G”, conta que foi assaltado, a mão armada, no cruzamento da ciclovia da Avenida Ipiranga com a Rua Ramiro Barcelos, enquanto esperava o sinal de trânsito abrir para os ciclistas e atravessar a rua. Entregou sua

⁵⁵ As blocagens de selim e rodas (quick release) são equipamentos que possibilitam colocar e tirar as rodas e ajustar a altura do selim sem usar ferramentas, facilitando a vida de ciclistas. Disponível em: <https://pedaleria.com/blocagem/>. Acesso em: outubro. 2022.

bicicleta sem reagir. Comprou uma bicicleta nova para voltar a pedalar, mas desta vez “bem discreta” (toda preta, sem adesivos), para chamar menos a atenção.

7.8 PERFORMANCE DO CICLISMO ESPORTIVO E DE LAZER EM PORTO ALEGRE

Observando as práticas do ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre no tempo presente, foi possível identificar, especialmente nos primeiros horários da manhã durante a semana e, aos sábados e domingos, ciclistas de velocidade pedalando pelas ruas de Porto Alegre e na Orla do Guaíba. Num primeiro momento, causou-me estranhamento do porquê pedalar tão cedo. Percebi que nas primeiras horas da manhã até às 6h30min há poucos carros nas ruas, há menos poluição do ar, poluição sonora, os riscos de assaltos são menores e a temperatura é mais amena no verão. Também é o horário disponível de tempo livre para a maioria das pessoas que trabalham em horário comercial convencional. Por outro lado, pedalar neste horário (assim como na madrugada) possui diversos fatores de risco, dentre eles motoristas alcoolizados trafegando após saírem de festas, semáforos não serem respeitados, bem como a temperatura mais rigorosa no inverno, no extremo sul do país.

Porto Alegre possui uma geografia diversificada. A planície, onde está o grande centro urbano da cidade, ocupa 65% do território e é cercada por um anel de morros graníticos, de cume arredondado, tendo o Morro Santana como ponto mais alto, com 311 m de altura⁵⁶. Essa geografia oportuniza aos ciclistas uma diversidade de terrenos para a prática do ciclismo/andar de bicicleta, especialmente para as diferentes modalidades de ciclismo esportivo e diferentes treinos. Condições climáticas variadas também são fatores que interferem no cotidiano e planejamento dos treinos.

Para treinar pro ciclismo de estrada, é bom que seja um lugar plano, aí você consegue fazer um treino mais do jeito que você precisa, dá pra regular mais a intensidade. Mas se tem muita montanha, aí é mais difícil. É difícil você subir numa intensidade fraca e pra descer, praticamente você não

⁵⁶ Prefeitura de Porto Alegre. Disponível em: <https://prefeitura.poa.br/gp/projetos/conheca-porto-alegre#:~:text=Geografia,ocupando%2065%25%20de%20seu%20territ%C3%B3rio>. Acesso em: outubro.2022.

pedala (...). No inverno, muito frio atrapalha, dá aquele desânimo. Com chuva e com frio é horrível pra você sair cedo. Mas o pior é no verão, aquele baita calor também e tem que tomar cuidado, hidratar muito (...) (ENTREVISTADO E2).

A Orla do Guaíba é um local bastante frequentado por ciclistas de velocidade, que pedalam ou treinam individualmente, em equipes ou pelotões. Pedalam em horários específicos durante a semana e também nos finais de semana, onde a via é trancada para os carros (ou aberta para as pessoas) como rua de lazer. A rota inclui o Gasômetro, Parque Harmonia, Rótula das Cuias, Avenida Edvaldo Pereira Paiva, Avenida Diário de Notícias, Avenida Guaíba (Vila Assunção - antigo Timbuca⁵⁷) e retorna, sentido Bairro – Centro, passando pelo Viaduto Pinheiro Borda até o Gasômetro, região Central da cidade. Parte deste trecho também é conhecido como “Rota dos triatletas”. Há pouca sinalização vertical e horizontal indicando a presença de ciclistas em treinamento nas vias. A velocidade máxima dos carros nestes trechos parece não considerar o uso compartilhado da via ou parte dela. Também percebi que em alguns trechos da Orla agora é permitido estacionar carros, a partir das 20h às 6h da manhã seguinte, diminuindo assim o espaço que antes era utilizado pelos ciclistas, na pista rente ao meio-fio, exigindo mais cuidados com motoristas que abrem as portas dos veículos estacionados, como também os que ali trafegam, sem manter o distanciamento mínimo lateral previsto em lei.

Um lugar que é muito tranquilo, mas tu vai ter que pedalar até às 6h30 da manhã, é a Avenida Beira Rio. Mais do que isso é complicado. Tu pode ir do Gasômetro até o Timbuca (Bairro Vila Assunção) e voltar, num trânsito muito tranquilo. Depois parece que “soltaram a boiada”, tá todo mundo atrasado. Daí eu considero complicado. Esses são os lugares que eu gosto de rodar aqui em Porto Alegre (ENTREVISTADO E1).

Às vezes pedalo no sentido do Mãe de Deus (Hospital no Bairro Menino Deus) e dali, e eu subo pra um lado, e pro outro. Vou até o Santuário, quando eu quero uma subida (...) Acho que é um dos pontos mais altos de Porto Alegre. Se eu não me engano, dá uns 300 metros de subida. É pouca

⁵⁷ Timbuca: antigo bar que funcionava no Bairro Vila Assunção.

coisa de altimetria⁵⁸, mas, pelo menos, é uma subidinha, faço um treino diferente (ENTREVISTADO E2).

Outro trecho bastante frequentado por ciclistas esportivos é na proximidade da Rótula das Cuias e Parque Harmonia, na Zona Central da cidade. Em uma postagem no Instagram de um praticante, em dezembro de 2022, foram registrados aproximadamente 200 (duzentos) ciclistas treinando na Orla do Guaíba às 5 horas da manhã (Figura 7). Uma diversidade de bicicletas de estrada, triatlo, fixas e *mountain bikes* dividem o espaço com veículos motorizados, estacionados e trafegando nesta rota. Em um dos trechos, próximo ao prédio do Ministério da Fazenda, existe também uma ciclovia, uma faixa exclusiva para ônibus e paradas de ônibus, onde os ciclistas precisam ter mais atenção, diminuir a velocidade, desviar pela esquerda ou aguardar os ônibus e passageiros. O piso de asfalto neste trajeto é muito irregular, buracos e galhos de árvores são obstáculos encontrados no percurso.

Um lugar muito bom para “dar tiro⁵⁹” e fazer treino de intervalo⁶⁰, é em volta do Harmonia (Parque), que tem várias direitas livres. Toda terça e quinta tu vai ver um grupo de ciclistas ali. A partir das 18h30 – 19h. Depois das 20 horas, eu sempre fui ali e não me estresso. Porque se for às 18h, é horário de pico, e eu não gosto desse horário porque há muita gente no trânsito, voltando pra casa (ENTREVISTADO E1).

⁵⁸ Altimetria: Medição das altitudes, prática relativa aos procedimentos utilizados ao medir altitudes, alturas, das elevações medidas verticalmente. Etimologia (origem da palavra). Alti + metria. Fonte: dicio.com.br/altimetria. Também conhecido como, ganho de elevação, acumulado, ganho cumulativo entre outros nomes. É basicamente a quantidade de metros acumulados que o ciclista sobe verticalmente nos percursos. Fonte: Revista da Bicicleta. Disponível em: <https://revistabicicleta.com/diversos/voce-sabe-mesmo-o-que-e-altimetria/>. Acesso em: janeiro. 2022.

⁵⁹ “Dar tiros”: estímulos em alta intensidade, longos ou curtos no treino de ciclismo. Fonte: Treino de tiro - O que é e como fazer de forma correta! Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=AvBLmERSY0M>. Acesso em: janeiro. 2022.

⁶⁰ Treino de intervalo ou intervalado: Treino Intervalado de Alta Intensidade, ou *High-Intensity Interval Training* (HIIT), é composto por estímulos em alta intensidade (acima do segundo limiar ventilatório; LV2) intercalados por períodos recuperativos de descanso ou exercício em baixa intensidade, segundo Protzen (2021, p. 21), a fim de promover melhoras no desempenho aeróbio e anaeróbio, tanto de pessoas não treinadas quanto de atletas competitivos.

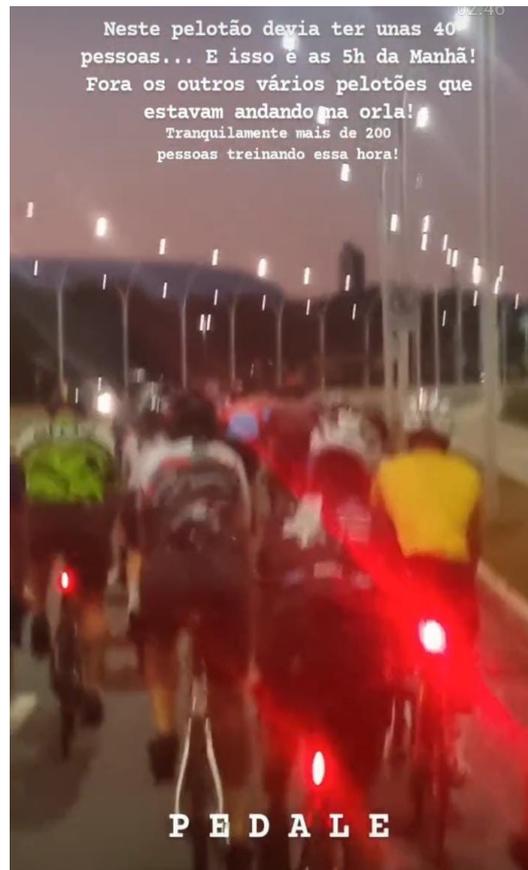


Figura 7: Pelotões de ciclistas em treinamento na Orla do Guaíba

Fonte: Instagram – Entrevistado E1

O uso de sinalização noturna, roupas claras e reflexivas auxiliam na identificação dos ciclistas que pedalam à noite: luz noturna dianteira (branca), luz traseira (vermelha), sinalização lateral e nos pedais, assim como espelho retrovisor no lado esquerdo e campainha são itens obrigatórios a todos os ciclistas, segundo o artigo 105 do Código Brasileiro de Trânsito (CTB). No entanto, a Resolução 46/1998 dispensa o espelho retrovisor e da campainha às bicicletas destinadas à prática de esportes, apenas em competições: *Mountain Bike* (ciclismo de montanha); *Down Hill* (descida de montanha); *Free Style* (Competição Estilo livre); Competição Olímpica e Pan-Americana; e Competição em avenida, estrada e velódromo, entre outros.

Segundo a fala de um ciclista amador entrevistado, a Avenida Ipiranga não oferece boas condições para os ciclistas que querem treinar, por conta dos inúmeros

cruzamentos e semáforos, que interferem e atrapalham o treino, em função das paradas frequentes.

Eu uso a bicicleta como transporte, mas também uso pra fazer exercício, pra ficar bacana. Pedalo aqui pra treinar e acho que faz muito bem. Mas na cidade não dá pra treinar direito. Então eu vou pra um lugar que dá pra pedalar, sem ficar parando toda hora. Por exemplo, você vai andar na Ipiranga aqui, toda hora o sinal: pah, pah! Então, não dá pra treinar ali (...) (ENTREVISTADO E2).

Já a Zona Sul da cidade é considerada um lugar bom para treinar, nos bairros Ponta Grossa, Belém Velho, Belém Novo, Lami e Itapuã (Município de Viamão), bem como os bairros Lomba do Pinheiro até Restinga, segundo os ciclistas E1 e E2. A Rodovia do Parque (BR-448/RS), entre Porto Alegre e Sapucaia do Sul, também é considerado um trecho adequado. Já a Freeway e a BR 116 em Canoas, são consideradas vias perigosas, devido às intersecções, muito fluxo de veículos, desrespeito dos motoristas, falta de acostamento e risco ampliado de furar pneu.

Atualmente estou treinando em lugares alternativos. Os lugares que mais gosto de treinar aqui em Porto Alegre é me deslocar pra Zona Sul, em direção ao Belém Velho, Belém Novo, e depois Lami e Itapuã. Gosto muito de fazer também a Lomba do Pinheiro, até a Restinga, ida e volta. É um lugar com um trânsito amigável, muito bom pro horário das 6 horas. Gosto de fazer a Rodovia do Parque. Não gosto de fazer a Freeway porque fura muito pneu (ENTREVISTADO E1).

Em Porto Alegre, eu tenho dois caminhos de treino: eu vou mais para Zona Sul, pela Orla, por Ipanema, Espírito Santo. Aí eu pego Ponta Grossa, Belém Novo, Lami, a Praia do Lami, Itapuã. Mas depende o tempo que eu tenho, do cansaço e tal. Mas é porque assim, você chega na Orla, um pouquinho depois, você vai meio que desenrolado sem sinal, você vai contínuo, esse trajeto. Aí tem umas estradas que são pista única, mas são pouco movimentadas. (...) Faz um tempo que eu não vou, mas eu ia pra *freeway*. Na *freeway* eu fiquei bem estressado, na ida, e na volta. O pessoal não respeita. Aí você pega o trânsito para chegar lá. (...) Tem que cuidar muito daquelas intersecções lá de Cachoeirinha, onde o pessoal sai da *freeway* e entra(...). Aquela 116 eu não acho legal ir, ali em Canoas. É muito trânsito, não tem nem acostamento. Aí eu acho muito perigoso (ENTREVISTADO E2).

É possível reconhecer um ciclista de velocidade, também pelo tipo de bicicleta que utiliza e vestimentas que usa. Para os que praticam o ciclismo como esporte, especialmente de alto rendimento, bicicletas, vestimentas e acessórios são

considerados equipamentos. Para os que desconhecem suas funcionalidades ou não praticam o ciclismo como esporte, estes itens podem não ter utilidade, serem considerados supérfluos, desnecessários ou como ostentação.

Acessórios de proteção como capacete, luvas e óculos; vestimentas como bermuda de ciclismo, camisa, macaquinho, bretele, luvas, meias, sapatilhas; acessórios como cantil de hidratação, kit para reparos (câmara, remendo, espátula, bomba e canivete com chaves); e, a depender das condições climáticas, corta vento, capa de chuva, capa para sapatilha, segunda pele, balaclava, bandana, touca, etc; compõem o conjunto de artefatos que performam um ciclista esportivo. Aplicativos e relógios de monitoramento, com ou sem sistema de posicionamento global (GPS), sincronizados com aparelhos celulares e computadores, registram os esforços dos corpos em movimento, batimentos cardíacos, pressão sanguínea, distâncias e trajetos percorridos, rotas, ganhos de elevação, o clima (temperatura, sensação térmica, umidade e vento), as conquistas do atleta em relação a outros praticantes e até fazem uma análise do treino, em versões pagas.

Outra prática de ciclismo presenciada na Orla do Guaíba é o *BMX Freestyle* (bicicross estilo livre), nas pistas do Orla Skatepark. Os praticantes usam bicicletas especiais para fazerem suas manobras, utilizando as rampas da pista para aéreos e para saltos (Figura 8), gerando conflitos no uso do espaço que serão melhor descritos no próximo capítulo.

Geralmente nos finais de tarde e aos finais de semana, inúmeros ciclistas se deslocam pela ciclovia da Avenida Ipiranga em direção a Orla do Guaíba, que permanece fechada como área de lazer (Figuras 9 e 10). Crianças, jovens, adultos, idosos com diferentes tipos de bicicleta e triciclos, próprios ou alugados, usufruem da rua como espaço de lazer, dividindo o espaço com pedestres e outras práticas esportivas de forma pouco organizada. Mesmo havendo calçada ou passeio público, muitos pedestres a utilizam a ciclovia para caminhar e correr, em alguns trechos.



Figura 8: Ciclismo BMX na Orla do Guaíba
Fonte: A autora



Figura 9: Ciclismo/andar de bicicleta na Orla do Guaíba

Fonte: A autora



Figura 10: Ciclismo/andar de bicicleta na Avenida Ipiranga

Fonte: A autora

7.8.1 Performando o Ciclismo esportivo de rendimento

Nos depoimentos de alguns atletas ciclistas entrevistados, seu ingresso no ciclismo de alto rendimento geralmente iniciou em competições locais. O entrevistado E1, relata que começou a participar de corridas (provas de ciclismo) aos 14 anos de idade. Seu sonho em ser atleta de ciclismo foi inspirado em seu pai, que era mecânico de automóveis e também de bicicletas e acompanhava alguns amigos em competições de ciclismo. No entanto, desde cedo, vivenciou a dificuldade de “ser um trabalhador e também atleta no Brasil”. Dificuldades como a falta de tempo para treinar, financiamento público reduzido para o esporte e alto custo de equipamentos foram alguns dos problemas citados.

Aos 14 anos eu tinha muita vontade de competir. E daí eu falei pro meu pai que eu queria competir, porque a gente sempre estava envolvido com bicicleta e com os amigos dele que competiam. Meu pai então deixou bem estabelecido que no Brasil e pra filho de operário não serviria o esporte. Tinha que ter nascido em outra família se eu quisesse fazer esporte ou praticar alguma coisa. (...) Minha primeira competição, aos 14 anos de idade. Corri com gente de tudo que era idade. Daí eu aguentei duas voltas no pelotão. Após isso eu fiquei bem chateado com tudo e não corri mais. Conforme eu fui pegando idade não tinha tempo pra treinar, correr. (ENTREVISTADO E1).

Vivi minha infância numa cidade do interior do Rio Grande do Sul. Aquela geração do Século passado que andava de bicicleta no contra turno. Ficava dentro da cidade, usava a bicicleta como meio para se locomover, ir na casa dos amigos, ir na escola, coisas assim. Mas o meu diferencial em relação a essa coisa mais cultural, foi que eu comecei a competir. Comecei a treinar corrida de rua, organizada na minha cidade, e a partir daí eu conheci o pessoal de outras cidades, como Passo Fundo, Caxias. Aí eu fui participando dos campeonatos e me apaixonei pelo ciclismo de competição. (ENTREVISTADO E6)

É muito difícil você ser profissional, você viver disso. Têm pouquíssimas pessoas que conseguem e tal. E não tem muita prova aqui, por isso não me animei. E eu peguei desânimo de mexer com isso, de correr aqui. Já vi muita coisa nas corridas, jogar, bater nos outros, jogavam pra fora da pista. (ENTREVISTADO E2).

Estar vinculado a alguma equipe esportiva possibilita um maior apoio técnico, logístico e financeiro, com alguma possibilidade de profissionalização no Brasil. Uma série de condições são necessárias para manter-se treinando e competindo no

ciclismo, mesmo a nível amador. Segundo o entrevistado “M”, a maioria dos atletas a nível amador, trabalha e treina nas horas de folga. Atualmente ele integra uma equipe gaúcha do interior, que o auxilia no pagamento das inscrições, transporte e hospedagem em competições. Ter recursos financeiros, tempo para treinar, equipamentos adequados, acesso às oficinas para manutenção e reposição de peças, manter uma rotina de treinos com acompanhamento técnico específico, preparador físico, acompanhamento nutricional e psicológico, ter meios para se deslocar, transportar a bicicleta, veículos de apoio para treinamentos e um local adequado para treinar são algumas das condições importantes que o atleta precisa dispor. Tornar-se atleta profissional, ser contratado por uma equipe de ciclismo e receber um salário é uma realidade para poucos no Brasil. Uma alternativa é competir no exterior. O acesso a financiamentos públicos também é criticado, especialmente devido a cultura e hegemonia do futebol perante outras modalidades.

A maioria das pessoas que eu conheço que correm nas categorias Master, diferente da elite do gaúcho (isso falando em Federação), trabalham. Tem uma segunda vida. Eu treino no horário que eu consigo, nos meus horários livres eu treino pra poder competir. Eu tenho dois treinadores: meu treinador de força estrutural que é professor de Educação Física. Ele tá me colocando no lugar, trabalhando força, trabalhando articulação, trabalhando músculo. E tenho o professor de ciclismo, que me passa a orientação do que devo fazer em cima da bike. Ele é profissional e corredor de bicicleta há 20 anos. Ganha salário, em equipes do Uruguai há muito tempo. (...) Hoje, tu vai ver um Pró-Esporte⁶¹... 98% do que é aprovado é sobre futebol e futsal. Dificilmente tu vê um Pró-Esporte em Porto Alegre de qualquer outra coisa (modalidade). Ou senão tu vai ver um Pró-Esporte, como eu tava vendo esses dias, que foi aprovado, para pessoas que já tem dinheiro pra ir esquiar em algum outro lugar do mundo (ENTREVISTADO E1).

Para o ciclismo de alto rendimento, mesmo amador, dispor de uma bicicleta adequada faz toda a diferença. No caso do ciclismo de estrada, para trajetos planos e de circuito, uma bicicleta com maior aerodinâmica traz melhores resultados, segundo o entrevistado E1. Geralmente são bicicletas de alto custo, acessíveis a uma minoria de praticantes. Campanhas de financiamento coletivo são alguns meios que atletas utilizam para levantarem fundos à compra de equipamentos e para participar de provas. O atleta “K”, que é triatleta em Porto Alegre, adquiriu sua bicicleta com recursos de uma campanha de financiamento coletivo que criou:

⁶¹ Pro-Esporte: Programa de Incentivo ao Esporte do Estado do Rio Grande do Sul.

“Nunca parar de treinar”. Já o Entrevistado E1 rifou sua bicicleta para compra de uma mais adequada ao tipo de prova que participa em nível de campeonato estadual, com o objetivo de ser campeão gaúcho. Enquanto sua bicicleta nova não chega, recebeu uma bicicleta emprestada de uma empresa para continuar treinando e competindo. Adaptou um guidão⁶² mais leve para baixar 200 gramas. “Sou da geração que assistia Macgyver! Ficou boa essa gambiarra. Ficou top!”, comentou em suas redes sociais. Na postagem, também pedia ajuda aos seus seguidores para divulgar a rifa, comprar sua bicicleta e assim “poder fazer aquilo que ama”, dizia ele.

A vida toda eu tive que dar um jeito de alguma coisa. Era sempre Caloi 10, bicicleta de ferro... Depois que eu consegui alinhar a minha vida, eu tô com bicicleta de carbono (suspiros), e agora eu tô tentando dar um *up* de bike. Mas se não fosse o Carlos... (nome fictício do amigo que emprestou a bicicleta), sou muito grato a ele! Bah, isso vai fazer uma grande diferença até eu comprar uma bicicleta nova. (...) Eu tenho hoje uma bicicleta que é específica pra subida. É uma excelente bicicleta, tu vai sentar na bicicleta e vai voar. Só que num Campeonato Gaúcho, que a gente tem muito plano, muita prova de circuito, eu preciso de uma bicicleta mais aero, mais estradeira. Então, eu vou sair da bicicleta que eu tenho, pra tentar ser campeão gaúcho, e eu quero ir bem armado. Eu quero ter as bicicletas corretas pra isso. Então eu estou rifando minha bicicleta. Com o dinheiro vou trocar de bicicleta, passar pra uma mais específica. Porque infelizmente bicicleta faz muita diferença, equipamento faz muita diferença se você quer competir em alto nível. Por mais que eu seja amador, eu preciso de um equipamento de alto nível pra poder competir (ENTREVISTADO E1).

O uso de substâncias estimulantes para aumento do desempenho dos atletas parece um elemento bastante presente no ciclismo esportivo de rendimento, tanto a nível amador quanto profissional. Na fala dos atletas entrevistados, a decisão por não fazer o uso destas substâncias é uma decisão pessoal. Entretanto, no ciclismo de elite internacional, “dopar-se” parece ser uma condição de permanência para continuar competindo.

Eu lembro que eu comecei a pedalar com um cara que corria pra uma equipe, que é bem famoso. A equipe até pagava um valorzinho pra ele. Mas ele tomava esses negócios que o pessoal vendia (...). Eu não uso nada. Também não tô nem aí se me falam que tô velho, porque eu me sinto melhor agora do que quando eu tinha 25 anos. Eu consigo pedalar mais, canso menos.(ENTREVISTADO E2).

⁶² Guidão: nas bicicletas e motocicletas, a barra dianteira com dois punhos usada para, com o auxílio das mãos, se guiar pelo caminho. Fonte: Dicio – Dicionário online de Português. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/guidao/>. Acesso em: janeiro.2022.

Passei cinco anos na Itália competindo, com equipes italianas de ciclismo. Particpei também de três campeonatos mundiais, fui pra Suíça, em Lugano; fui pra Atenas, na Grécia; e um campeonato mundial na Itália, na Sicília. Encerrei cedo, consegui lá uma vitória. Durante os 10 anos da minha carreira, cinco anos foram no Brasil. A diferença é muito grande de nível dos dois países. E eu resumo: em 5 anos no Brasil, foram 50 vitórias; e nos últimos cinco anos na Itália, foi 1 vitória. Isso dá uma dimensão da dificuldade que é lá. E tinha também muito a questão do *dopping*, que foi o que fez eu parar de competir. Porque eu senti que não tinha como ir adiante se eu não entrasse, se eu não me dopasse (ENTREVISTADO E6).

A ausência de campeonatos e eventos de competição é citado com um dos fatores que dificulta a profissionalização de ciclistas no Brasil, ao contrário do que ocorre no futebol. A ausência de campeonatos bem organizados também desestimula a permanência no esporte de competição, segundo o entrevistado E2. Já para o atleta E1, campeonatos amadores oportunizam a participação de “atletas não tão treinados”.

Eu corri umas corridas de Mountain Bike quando eu comecei, mas eram muito mal organizadas. Era muito tumultuado, principalmente a largada, não tinha o controle de *dopping* nenhum, o pessoal tomava tudo, sabe. E as corridas de estrada eram muito piores. Porque não fecham as estradas e não divulgam (...). Eu até quero ver se eu faço alguma coisa profissional, mas não aqui no Brasil (ENTREVISTADO E2).

Uma das provas realizadas na cidade de Porto Alegre, em 2022, foi o Desafio de *Duathlon* e Ciclismo, uma das Etapas do Estadual de Triatlo, no mês de setembro. Tomei conhecimento da prova por um voluntário do Bike Anjo POA, via grupo de WhatsApp. Presenciei uma parte do evento, que já estava em andamento. Desloquei-me de bicicleta até a Avenida Diário de Notícias, onde acontecia o evento. Apesar de um dia ensolarado, fazia frio e ventava. Chegando próximo ao Shopping Barra Sul, já consegui identificar o evento. As duas pistas da Avenida Diário de Notícias estavam trancadas, na altura da lateral do Shopping. Fui pela ciclovia, que estava bastante movimentada. Consegui identificar alguns pelotões de ciclistas, que logo chegaram e finalizaram a prova. Algumas tendas foram montadas na própria Avenida Diário de Notícias, sobre a ciclovia e passagem de pedestres, que fica no sentido Centro – Bairro, pois neste trecho não há calçadas pavimentadas. Resolvi descer para a pista, pois o evento já estava finalizando. Consegui perceber que a

pista parecia estar “varrida”, bem limpa e lisa. Percorri parte do trecho e percebi a diferença que é pedalar num piso limpo e regular, bem diferente do que se vivencia no cotidiano da cidade. O pódio de largada/chegada foi montado bem em frente ao novo Bairro Privativo que está em construção, próximo à Orla do Guaíba. Me aproximando do local onde ia ocorrer a cerimônia de premiação, encontrei um treinador de ciclismo que conheci em 2018. Ele me contou que estava ali desde as 6 horas da manhã. Explicou-ME que o evento foi organizado por uma agência de eventos esportivos, criada por uma assessoria de triatlo da cidade, e contou com o apoio da Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Juventude (SMELJ).

Fazia em torno de cinco anos que não acontecia uma competição de ciclismo em Porto Alegre, segundo ele. Comentou sobre a dificuldade de se conseguir autorização do poder público para realizar competições de ciclismo na cidade, ao contrário dos eventos de corrida. Foi preciso influência política para receber autorização e apoio da Prefeitura Municipal de Porto Alegre e da EPTC para fechar as vias públicas e realizar o evento. O evento também contou com apoio da Incorporadora que está construindo o bairro privativo, na Orla do Guaíba, da Federação Gaúcha de Triathlon (FGTRI) e de outras empresas privadas de hidratação, alimentação, suplementação, acessórios esportivos, serviços de fisioterapia e lojas de bicicletas. Na sua percepção, o evento foi bem organizado.

Fiquei assistindo a premiação, ouvindo os comentários dos atletas e observando a organização do evento. Uma fala proferida por um dos atletas vencedores foi:

Um recado que eu queria deixar é: sejam fazedores! A gente vê muita pessoa que critica, acaba só criticando e não fazendo. E a gente vê aqui o Paulo (nome fictício de um dos organizadores), todos os patrocinadores, apoiadores e todo mundo que está aqui hoje, fazendo pelo ciclismo, pelo esporte e pelas pessoas. Então, sejam fazedores! Muito obrigado! (ATLETA X, NO PÓDIUM).

Após o evento, acessei a página da Assessoria na rede social Instagram e identifiquei que na prova de ciclismo tinha categoria Infantil, *Mountain Bike* Livre, Master Feminino, Master Masculino e Elite. Nas postagens das redes sociais de um dos atletas vencedores, agradecendo a todos pelo apoio: “Se eu posso sugerir alguma coisa pra quem está lendo isso é PEDALE! Você vai sorrir muito mais! E

pode comer muito mais!” (Diário de campo, 04/09/2022).

Outro evento esportivo que presenciei na Orla do Guaíba foi o “Entrevero - Torneio Aberto de Bike Polo”, que ocorreu no mês Junho de 2022, em uma das quadras poliesportivas do Trecho 3 - Parque Jayme Lerner. Conversando com um praticante que estava assistindo a uma partida, explicou-me que há três anos não ocorria o evento, e contava com a presença de campeões brasileiros. O esporte é semelhante a um jogo de polo, mas que utiliza uma bicicleta fixa, ou seja, uma bicicleta que não possui roda livre (o pinhão é diretamente conectado ao cubo), o que faz com que os pedais girem sempre que a bicicleta estiver em movimento⁶³. Além da bike fixa, é utilizada uma haste de alumínio com uma cabeça de plástico, específica para o esporte. Contou que as primeiras hastes foram criadas a partir de hastes de ski e tubo de encanamento de gás. Alguns atletas usam capacete fechado, para proteger o rosto das tacadas. O ideal seria utilizar sempre capacete, comenta o atleta, mas poucos do Rio Grande do Sul o utilizam. O evento foi realizado com apoio de inúmeros patrocinadores.

Em novembro de 2022, também ocorreu em Porto Alegre as “Fixolimpíadas”, um evento que acontece em diversos locais do Brasil, reunindo e movimentando a comunidade adepta a bike fixa. Um documentário sobre o evento foi produzido pelo coletivo de bike FXDNFCK⁶⁴, que surgiu na cidade de Novo Hamburgo, unindo os ciclistas de bike fixa que havia na cidade. O grupo cresceu para além dos “fixeiros”, abrangendo todos os estilos de pedalada.

7.8.2 Bicicletas e ciclovias unindo diferentes práticas esportivas e de lazer

Observando as práticas de ciclismo/andar de bicicleta ao longo da ciclovia da Avenida Ipiranga e Orla do Guaíba, percebi um aumento considerável no número de pessoas que utilizam a bicicleta para se deslocar até a Orla, especialmente após a inauguração do Trecho 3, em novembro de 2021. Muitas pessoas também utilizam a

⁶³ Bicicleta de Marcha única. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Bicicleta_de_marcha_%C3%Banica. Acesso em: dezembro.2022.

⁶⁴ Evento de BIKE FIXA - Fixolimpíadas 2022 - Mini Documentário - FXDNFCK Brasil. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=7_by3Q5EvUY. Acesso em: Dezembro.2022.

ciclovia para se deslocar até a Orla de skate, patins, *roller*, bicicleta elétrica, caminhando ou correndo.

Nas quadras esportivas, pistas de skate, paraciclos e nas proximidades do Lago Guaíba percebo que inúmeras bicicletas ficam estacionadas, amarradas ou não, “esperando” seus donos enquanto jogam futebol, voleibol, tênis, basquete, vôlei de praia, futevôlei, *beach tennis*, andam de skate, patins, roller, caminham, correm, encontram amigos, apreciam o pôr do sol ou acessam os restaurantes e bares da Orla. O mesmo ocorre em praças, clubes, academias, ginásios e outros ambientes de lazer de Porto Alegre. Assim, pode-se afirmar que as bicicletas e as ciclovias “conectam”, “somam”, “adicionam”, “unem” diferentes práticas do esporte e lazer em Porto Alegre, coordenando suas múltiplas realidades, assim como propõe Mol (2002).



Figura 11: Bicicletas estacionadas junto a pista de skate da Orla do Guaíba
Fonte: A autora

Em Porto Alegre também existem inúmeros grupos de pedal, ou seja, pessoas que se reúnem para pedalar juntas pela cidade. Há grupos organizados por zonas da cidade, outros exclusivos para mulheres, pela promoção da cultura da bicicleta, contra a discriminação étnica, além de grupos vinculados a assessorias esportivas. Um dos grupos, por exemplo, divulga mensalmente sua programação na página do Instagram. Os trajetos programados são classificados em fácil, intermediário e avançado. Os pedais deste grupo ocorrem às segundas e quartas-feiras, à noite,

partindo de um bairro de uma zona da cidade. A adesão ao grupo é livre e gratuita. O grupo também divulga, em sua rede, conteúdo informativo aos ciclistas, cuidados no trânsito, preparo e cuidados com corpo, como dicas de manutenção, e dicas para pedalar em grupo. Uma de suas publicações denuncia a falta de manutenção das vias em Porto Alegre e o excesso de buracos, que interferem diretamente na prática e segurança dos ciclistas:

Capital dos gaúchos na contramão! Ruas cada vez mais esburacadas... Esse relato foi na Rua Veador Porto, mas no mesmo dia, nos deparamos com uma enorme fenda na Av. Assis Brasil. Ei! Você ciclista, use capacete, iluminação e todos os equipamentos de segurança. Ao pedalar em grupo, não esqueça de sinalizar os buracos para quem vem atrás (GRUPO DE PEDAL, 2022).

Além das ruas, ciclovias também necessitam de manutenção. Rachaduras, buracos, galhos e raízes de árvore colocam em risco a segurança dos ciclistas que por ali trafegavam. Um exemplo presenciado foi ao transitar pela ciclovia da Avenida Ipiranga: um buraco ficou sinalizado pelo Departamento Municipal de Água e Esgotos (DMAE) por meses, até que o piso cedeu totalmente por problemas na tubulação (Figura 12). Ele foi reparado e o fato foi noticiado em jornais locais⁶⁵.

7.9 O CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA COMO PRÁTICA DE RISCO

O aumento considerável de ciclistas durante a pandemia evidenciou e amplificou os problemas relacionados ao trânsito. O trânsito é o lugar onde as múltiplas realidades do ciclismo/andar de bicicleta coexistem no espaço público. Além de ciclistas e pedestres, as vias urbanas são ocupadas também por veículos automotores, de diferentes portes (automóveis, ônibus, caminhões, motocicletas) e velocidades. Ciclistas e condutores coexistem neste espaço numa relação geralmente conflituosa, que coloca em risco a segurança e integridade física,

⁶⁵ Gaucha ZH. DMAE conserta buraco que havia interrompido trecho da ciclovia da Avenida Ipiranga. 31 de agosto de 2022. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2022/08/dmae-conserta-buraco-que-havia-interrompido-trecho-da-ciclovia-da-avenida-ipuranga-cl7i1313w00cv0153xymotunt.html>. Acesso em: outubro.2022.

especialmente dos mais vulneráveis (os pedestres e ciclistas), dadas as diferentes massas de cada veículo e velocidades atingidas.



Figura 12: Buraco e deslizamento na Ciclovía da Avenida Ipiranga
Fonte: A autora

O desconhecimento das normas, da sinalização, da cidade e pela pouca experiência com bicicleta, conforme relato de alguns ciclistas mais experientes. O entrevistado E3, que há mais de 40 (quarenta) anos pedala em Porto Alegre, expõe que:

Quando houve a pandemia, nunca se vendeu tanta bicicleta. Porque tu ficava longe das pessoas, não fica assim corpo a corpo, a bicicleta é muito individual. Então se vendeu muita bicicleta porque muita gente começou a pedalar. Não podia ficar no parque, não podia isso, aquilo. Mas tu podia pegar a bicicleta e sair andando, tu não ficava grudado com ninguém (...) Eu uso ciclovía mas uso a rua também. Porque agora tem muita bicicleta na

ciclovias e muitas delas (ciclovias) eu tô evitando. Tem muita gente sem noção, que anda contramão na ciclovias. (...) Tem o ciclista e tem o que anda de bicicleta. Eu digo: o que anda de bicicleta é o que não tem noção das coisas, de que o trânsito é muito perigoso. Ele não tem noção do outro ciclista, que ele vai atrapalhar, cortar a frente, andar na contramão. Bah, eu não suporto: 'pra onde é que eu vou'? (ENTREVISTADO E3)

Para conduzir uma bicicleta não é exigido dos praticantes, pelos órgãos de trânsito, licença, carteira de habilitação ou curso de formação, assim como ocorre para conduzir veículos. Ciclistas ou pessoas que se locomovem de bicicleta também são pedestres, mas nem sempre são motoristas. O conhecimento de normas de trânsito e sinalização utilizada nas ciclovias nem sempre é compreendido por quem não é motorista de automóvel. Ao longo da ciclovias da Avenida Ipiranga, por exemplo, inúmeras placas com um símbolo indicando o estreitamento da pista, pela existência de diversos obstáculos (como postes de alta-tensão e proteção para postes) e a necessidade de dar preferência ao ciclista que está na outra mão. Normas e placas de trânsito são atores não humanos que também performam as realidades do ciclismo/andar de bicicleta. Pergunta-se: Onde e quando se adquire conhecimentos sobre normas e sinalização de trânsito? Estes conhecimentos nem sempre fazem parte do Currículo Escolar. Geralmente, são conhecimentos estudados e avaliados em Cursos de Formação de Condutores de automóveis.

Diante disso, percebo que as placas indicativas na ciclovias e nas vias, além de símbolos, poderiam conter a sua descrição, no sentido de tornarem-se também educativas. Segundo a entrevistada E7, há de modo geral, uma falta de educação para “o transitar”:

A gente não tem nas escolas ainda essa coisa de ensinar as pessoas a transitar, não é o andar de bicicleta, é o transitar. Tu vê duas pessoas andando numa calçada como se fossem cinco. Tu vê um carro usando uma rua, como se só tivesse ele na rua. Tu vê o próprio ciclista andando na rua, como se nada mais existisse. A gente não educa o transitar. E isso é uma falha bem grande. Eu entro em colapso toda vez que eu não vou de bicicleta pra um lugar. Porque é como eu sei transitar. Não entra na minha cabeça que eu vou ter pagar (um ônibus, um táxi) pra uma coisa que eu faço de graça, que eu faço feliz (ENTREVISTADA E7).

Ciclistas pedalando na contramão também são vistos com frequência nas ciclovias. Presenciei uma colisão de dois ciclistas na ciclovias da Av. Ipiranga, na

altura do cruzamento com a Av. Érico Veríssimo. Um dos ciclistas tentou ultrapassar pela contramão exatamente num ponto onde há um poste dividindo as duas vias. A vítima foi um ciclista idoso, que comentou estar se recuperando de outra colisão, também ocorrida numa ciclovia, na semana anterior. É muito comum, por parte dos motoristas, o descumprirem guardar a distância lateral mínima de um metro e cinquenta centímetros, ao passar ou ultrapassar bicicleta nas vias. Esta é considerada uma infração média, com penalidade de multa, conforme Art. 201 da Lei 14.071/20, que alterou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Outra infração de trânsito gravíssima com multa, é a ultrapassagem de ciclistas sem redução de velocidade (Art. 220, inciso XIII), uma cena muito comum nas vias de Porto Alegre. As penalidades raramente são executadas por ausência de fiscalização de trânsito.

Percebo que os conhecimentos e saberes a cerca das normas e sinalização de trânsito, tanto para bicicletas quanto para veículos estão relacionados entre si, pois ambos são considerados veículos. No entanto, estes conhecimentos e saberes, localizados em Cursos de Formação de Condutores; em projetos de educação para o trânsito em escolas e em cursos para ciclistas *online* não obrigatórios nem sempre são coordenados ou somados a fim de que uma coerência ou uma ordem social (no trânsito) seja mantida (MOL, 2002), na relação entre os praticantes do ciclismo/andar de bicicleta, motoristas e pedestres na infraestrutura urbana.

Ainda que não seja exigida uma habilitação específica para conduzir uma bicicleta, o conhecimento das normas e da sinalização de trânsito são percebidas pelos praticantes como condições fundamentais para transitar de forma mais segura e evitar conflitos e sinistros, independente das motivações e finalidades das práticas.

Eventos de trânsito como colisões e atropelamentos são comumente chamados de acidentes. No entanto, eles não são fortuitos e aleatórios, pois uma série de fatores como a velocidade, o desenho das vias, as leis e as condições de mobilidade disponíveis para as pessoas que contribuem decisivamente para a ocorrência ou não de colisões e atropelamentos, segundo Rizzon e Correa (2021)¹. Atendendo a reivindicação de especialistas brasileiros em segurança viária seguindo a adoção de outros países e em diferentes idiomas, a Norma NBR 10697 foi revisada determinando a adoção do termo “sinistro” de trânsito em pesquisas e relatórios estatísticos sobre o tema, a partir de novembro de 2020.

Acompanhando o crescimento no uso da bicicleta em Porto Alegre, o número de sinistros de trânsito envolvendo ciclistas também aumentou. De acordo com a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), em 2020, foram registrados 113 sinistros, 110 pessoas feridas e duas mortes. Já entre os meses de janeiro e agosto de 2021, houve 179 sinistros, que deixaram 187 pessoas feridas e duas mortas. O número de sinistros com bicicletas e de pessoas feridas nas ocorrências na cidade aumentou 58,4% e 70%, respectivamente, na comparação de 2021 com 2020. Já em 2022, houve um aumento de 100% no número de ciclistas feridos, no mês de fevereiro, quando comparado ao mesmo período em 2019, antes da pandemia. A Zona Sul da cidade lidera a lista com o maior número de ciclistas acidentados no mesmo período. Segundo informações do Hospital de Pronto Socorro (HPS) de Porto Alegre, 44 pessoas foram atendidas em decorrência de acidentes com bicicletas, entre os dias 1º de janeiro e 4 de março de 2022. Destes, 25 foram vítimas de atropelamentos, o que equivale a 56,82% dos sinistros, 17 foram por colisões e duas foram quedas, sem vítimas fatais. Dentre as possíveis causas destes índices, a EPTC atribui ao perceptível aumento de ciclistas.

Questiono, diante destes índices e da declaração da Empresa Pública, se para sinistros de trânsito devem ser estabelecidos “padrões de normalidade” (MOL, 2002; FOUCAULT, 1979), visto que decorrem da relação dos indivíduos humanos com seu meio, ou seja, com fatores como velocidade, desenho das vias, legislação e fiscalização e condições de mobilidade, atores não humanos. Ações e decisões priorizando a segurança dos públicos mais vulneráveis, como pedestres e ciclistas podem contribuir na performance da realidade de um trânsito mais seguro, representada por índices reduzidos ou nulos de sinistros.

A entrevistada E4 voltou a andar de bicicleta durante a pandemia, para se deslocar ao trabalho. Relata que apesar de “pouca prática”, sempre respeitou os sinais de trânsito. Mas no mês de junho de 2022 foi vítima de atropelamento ao cruzar uma rua com semáforo, quando o sinal estava aberto para os ciclistas e um veículo ultrapassou o sinal vermelho, vindo a atingi-la.

Eu voltei a andar de bicicleta na terceira idade, depois dos 60 anos. Neste ano eu completei 62 anos. Eu já estava andando de bicicleta há uns dois meses. Eu não estava muito prática, mas sempre cuidava o sinal. Eu peguei

a ciclovia da Ipiranga e estava indo pro meu trabalho. Eu vou e volto do trabalho (de bicicleta) todos os dias. Eu cheguei ali na Silva Só e fui atravessar a rua. Estava na minha mão e o sinal apontou lá a “bicicletinha verde”, eu tava passando. Aí quando eu estava quase do outro lado, passou uma senhora a mil, que estava levando o filho no hospital ali na Ipiranga. Ela não me pegou em cheio, pegou a roda de trás da bicicleta. Eu não caí, eu voei. Não me machuquei, eu levantei bem apavorada, eu só senti uma dor no meu dedão. Ela me socorreu, foi bem gentil, ela viu que estava errada. Eu peguei as minhas coisas. Minha bicicleta tem uma cestinha, eu levo a minha marmita. Voou tudo o que tinha na cestinha, estava muito frio também. Ainda bem que eu estava bem agasalhada, eu tava até de capa de chuva, porque estava chovendo. Estragou um pouquinho minha capa de chuva, mas tô usando ela normal. Eu fui trabalhar igual. Mas no dia seguinte eu senti muita dor no corpo, acho que passou a adrenalina e a dor apareceu. Mas eu continuo andando de bicicleta, mas com muito mais cuidado. Fecha a sinaleira (para os carros), eu espero até o último carro passar. Porque mais vale tu perder um tempinho ali do que tu perder a tua vida, quebrar uma perna e depois tu não poder fazer mais teus exercícios físicos (ENTREVISTADA E4).

Os equipamentos de proteção individual, como capacetes, óculos e luvas, apesar do seu uso não ser obrigatório pelo Código Brasileiro de Trânsito (CBT) ajudam a proteger o corpo do ciclista e reduzir o risco de lesões graves, em caso de queda ou colisão, já que a estrutura de uma bicicleta não oferece esta proteção, assim com a estrutura de um automóvel oferece ao motorista e passageiros.

Quando eu voltei a pedalar, eu fui sem capacete. Aí eu vi as pessoas usando e pensei: primeiro eu vou arrumar a bicicleta, colocar as luzes, vou comprar o capacete e vou ir. E agora eu amo andar de bicicleta. Mesmo sendo atropelada aquele dia, fiquei com medo, com pânico. Agora, paro na sinaleira, fico esperando até todos carros pararem. Agora eu já consigo atravessar de boas. Tô tranquila de novo e tô adorando pedalar (ENTREVISTADA E4).

Eu era resistente para usar o capacete. Aí um cliente meu me ofereceu: “Tá aqui um capacete pra ti, de barbada. Tu paga quando tu quiser e é tanto!” Tipo assim, uns R\$ 50,00. Eu era inconsciente por fazer essa resistência em usar o capacete, porque ele é muito importante. Eu já sofri vários, vários acidentes. Eu tive lesões, mas nunca grave (ENTREVISTADO E3).

Eu estava andando na ciclovia aquela que tinha ao lado do Parque Marinha, em direção a Zona Sul. Não sei o que aconteceu, só senti um carro batendo do meu lado e eu caindo no chão. Apaguei. Só lembro quando o socorro chegou. Eu bati a cabeça no chão. O capacete rachou. Se eu não usasse o capacete, poderia ter sofrido um traumatismo craniano e não estaria mais aqui (ENTREVISTADA E5).

Vias e ciclovias bem desenhadas, conservadas e sinalizadas, são atores não humanos que educam e indicam aos humanos (ciclistas, pedestres e motoristas), normas de trânsito, prevenindo sinistros, assim como ações de educação para o transitar, redução da velocidade nas vias e o uso de equipamentos de proteção individual por ciclistas. A ausência destes atores, ações e decisões, anteriormente identificadas no cotidiano dos praticantes de Porto Alegre, parecem performar um ciclismo/andar de bicicleta de risco. Os índices de sinistralidade confirmam a existência desta realidade que necessita ser transformada para preservar vidas.

Neste capítulo diferentes realidades do ciclismo/andar de bicicleta na cidade de Porto Alegre foram identificadas. As práticas do ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre são múltiplas, performadas por diferentes atores, materialidades, atendendo a diferentes finalidades/sentidos, em diferentes lugares. o ciclismo/andar de bicicleta pandêmico, o utilitário (trabalho e mobilidade), o esportivo (amador, de rendimento e de lazer) e o arriscado e perigoso. A superação de supostas dualidades do que o objeto é (ou uma coisa, ou outra, nas representações) surge com o retorno às práticas cotidianas e com a incorporação do significado da prática para cada indivíduo, segundo Mol (2002). A definição do que é essa prática está presente nos movimentos corporais, na relação com os artefatos e também nas falas dos praticantes: “Pedalar é uma aventura!” “Pedalar é tri!” “Sensação de liberdade!” “Eu amo pedalar!” “Eu economizo muito pedalando!” “Na ida ao trabalho eu vou focada, pois tenho um destino. No final de tarde, não vejo a hora de pegar minha bike e voltar curtindo!”. “É perigoso pedalar”. Estes exertos revelam alguns dos sentimentos e realidades que se sobrepõem, indicando que as realidades performadas na prática coexistem, mesmo de forma conflituosa, mas mantêm-se unidas.

Percebo “andar de bicicleta” ou “pedalar” enquanto atividade física está presente em todas as múltiplas realidades identificadas, mesmo que esta não seja uma finalidade ou sentido dado pelo praticante. Simplesmente está. Desta forma, os benefícios relacionados à promoção da qualidade de vida, da saúde, do bem-estar e da sustentabilidade por meio do andar de bicicleta, estão intrinsecamente presentes nas múltiplas práticas cotidianas. No entanto, nem sempre estes benefícios (ou

efeitos secundários) são visibilizados e considerados nos diferentes sítios de interesse (em especial os públicos), responsáveis pela garantia de direitos sociais e individuais relacionados à prática em si.

O conhecimento destas múltiplas realidades do ciclismo/andar de bicicleta torna-se importante para se pensar, dentre outras questões: quais são as possibilidades de alternativas para a prática? Onde estão as opções? Essa prática é boa ou não para os sujeitos envolvidos nela? (Mol, 2002, p.265). No capítulo a seguir, retomo cada uma das realidades a fim de compreender as dimensões políticas das práticas evidenciadas nas opções, escolhas e tomadas de decisão, nos diferentes sítios de interesse identificados.

8 ONTOLOGIAS POLÍTICAS DO CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA EM PORTO ALEGRE

As diferentes práticas do ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre, relacionadas com uma amplitude e heterogeneidade de agentes, materialidades e instituições, performam múltiplas realidades, entre elas a do esporte e lazer, na cidade, identificadas no capítulo anterior.

Torna-se importante resgatar, novamente, o entendimento de Mol (2002) que o modo ativo, aberto e contestado de produção do real ou das condições de possibilidade, não são dadas de partida, mas precisam ser construídas, num presente instável, onde tomadas de decisão, escolhas, opções tornam visíveis a dimensão política da prática. Torna-se oportuno, nesse processo de compreensão, resgatar, novamente, questionamentos da autora sobre que tipo de política pode se adequar a multiplicidade ontológica (MOL, 2008, p. 9):

- Onde estão as opções? Uma vez mudado o sítio de interesse, muda-se a performance da realidade e seus possíveis efeitos;
- O que está em jogo nas formas vigentes? Há interferências. Um objeto quando está sendo performado, traz consigo a modelação de outros objetos, tornado a realidade cada vez mais complexa;
- Há mesmo opções? Nem sempre uma escolha entre uma realidade e outra é necessária, pois as várias performances de um objeto podem colaborar e mesmo depender umas das outras, coexistindo pacificamente, incluindo-se;
- Como devemos escolher? Segundo a autora, refere-se aos estilos de política adotados ao se fazer uma escolha. Para ela, há duas formas de modelar a escolha: o modelo do mercado, onde as opções para compra e venda são dispostas ao indivíduo “cliente” como um produto e; o modelo estatal, onde as opções são governadas ou geridas por regras e regulações apropriadas, às quais o “cidadão” se auto-representa.

Entendo que as condições de possibilidade para a prática do ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre/RS não estão dadas, mas são cotidianamente

construídas, por inúmeros agentes, materialidades, instituições e também por políticas públicas. As Políticas Públicas, regulamentam e garantem os direitos sociais relacionados às múltiplas realidades do ciclismo/andar de bicicleta, seja como o direito ao esporte, ao lazer, ao direito de ir e vir, à educação, à saúde, à acessibilidade e ao meio ambiente ecologicamente equilibrado. Vale retomar o conceito de políticas públicas de Pereira (2008), as quais são entendidas como um conjunto de decisões e ações, de atores estatais e da sociedade, dentro de suas competências, que influenciam numa realidade concreta que necessita ser modificada.

Na cidade de Porto Alegre/RS, foram observados e identificados diferentes atores heterogêneos, humanos e não humanos (ciclistas, cicloativistas, sociedade civil organizada, Prefeitura Municipal, Conselhos, Universidades, infraestrutura urbana, além de situações e eventos onde as decisões e escolhas estão localizadas (sítios de interesse), performando as múltiplas realidades e suas ontologias políticas.

Inúmeros conflitos, tensões e anomalias (MOL, 2008) foram identificados nestas realidades do ciclismo/andar de bicicleta sendo performadas: sinistros de trânsito graves e fatais; iniquidades no acesso e permanência da prática de atividades físicas e esportivas (ou esporte e lazer, entendidos na dimensão ampliada de AFEs); comorbidades; desequilíbrio ambiental, entre outros, indicando a necessidade de intervenções.

No intuito de compreender as relações entre as múltiplas realidades do ciclismo/andar de bicicleta na cidade de Porto Alegre e as políticas públicas, bem como a dimensão política das práticas, descrevo e analiso quais são as opções disponíveis, as interferências e os estilos de política nelas presentes, sob a lente de Mol (2002; 2008). As descrições e análises foram realizadas a partir dos diferentes sítios de interesse identificados: praticantes, Prefeitura de Municipal de Porto Alegre (Câmara Municipal e Secretarias), Cicloativismo, Universidades e o Mercado, a seguir apresentados.

8.1 OPÇÕES, CONFLITOS E ESCOLHAS AOS PRATICANTES CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA NO SEU COTIDIANO EM PORTO ALEGRE/RS

A observação das práticas cotidianas do ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre/RS possibilitou identificar suas múltiplas realidades existentes durante o período de pandemia Covid-19 (entre março de 2020 a dezembro de 2022). A prática do ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre que, historicamente, já foi uma das principais práticas esportivas e meio de locomoção na cidade (antes mesmo dos automóveis), foi intensificada nesse período pandêmico, atraindo um grande número de novos praticantes ou encorajando praticantes inativos a retomarem sua prática.

Os praticantes entrevistados citaram, como principais benefícios da prática, o deslocamento com menor risco de contaminação; realizar uma atividade física, esportiva e de lazer ao ar livre (incluindo a contemplação da natureza – Orla do Guaíba); para manutenção da saúde física e mental; como um meio de transporte e locomoção econômicos; para acessar outros espaços de lazer e; como uma forma de trabalho rentável, entre outros. Ao mesmo tempo que o crescimento e benefícios da prática do ciclismo/andar de bicicleta foram visivelmente percebidos pelos entrevistados e nas notícias jornalísticas, conflitos e os sinistros de trânsito envolvendo bicicletas e praticantes também aumentaram.

Da infância, à juventude, à idade adulta e idosa, inúmeras são as condições de possibilidade ou possibilidade de alternativas para a prática do ciclismo/andar de bicicleta, seja como utilidade, necessidade e como lazer. Dentre as condições identificadas nas observações e falas dos entrevistados estão: ter/acessar a bicicleta com acessórios obrigatórios e equipamentos de proteção individual; ser educado e ser incentivado à para a prática, na escola e ter o incentivo de familiares, amigos e dos locais de trabalho para aderir e permanecer nela. O espaço físico também é uma condição fundamental, como vias com trânsito acalmado; ruas abertas para as pessoas; ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas sinalizadas, conservadas e iluminadas. A localização destes espaços nas proximidades da residência, da escola, do trabalho, dos espaços de lazer, do comércio, das estações de ônibus e de trem têm encorajado as pessoas a pedalarem mais. Nos espaços de trabalho, paraciclos

seguros e vestiários com chuveiro são condições que estimulam as pessoas a se deslocarem de bicicleta (deslocamento ativo).

Os ciclistas esportivos, à medida que conhecem e pedalam pela cidade e no seu entorno (rodovias intermunicipais), vão percebendo e identificando os melhores espaços para a sua prática cotidiana e de treinamento. As vias urbanas e interurbanas, além de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas são as alternativas para a prática do ciclismo esportivo na cidade de Porto Alegre. “Ciclorrotas invisíveis” vão sendo traçadas, diariamente, durante treinos individuais, em grupos ou organizados em pelotões. Pedalar em pelotões ou grupos parece ser uma opção que oferece mais segurança aos praticantes do que pedalar individualmente nestes espaços. Relógios e monitores com GPS registram esses trajetos.

Diante disso, quais são as opções para quem escolhe praticar o ciclismo como esporte em Porto Alegre? Acordar às quatro horas da manhã e deslocar-se às “ciclorrotas invisíveis” tem sido uma das opções, pois há, neste horário, poucos veículos em trânsito. Outra opção é à noite, após o horário de trabalho e também porque há um menor fluxo de veículos automotores nas vias. Ciclistas mulheres, no entanto, queixam-se da insegurança pública ao pedalar à noite, tornando-se um limitador da prática para o público feminino.

Uma terceira opção é praticar/treinar ciclismo apenas aos finais de semana, quando os praticantes têm disponibilidade de horário. Uma opção que às vezes é incompatível com a periodização de treinamentos⁶⁶, interferindo assim na performance do atleta, mesmo que amador.

Algumas vias urbanas e corredores de ônibus são transformados em ruas de lazer pelo Poder Público, aos finais de semana, onde veículos automotores não podem transitar. A Avenida Beira Rio é um desses espaços, com apenas uma das vias bloqueada para os carros. Os primeiros horários da manhã permanecem os

⁶⁶ Periodização de treinamento: Periodização é a base do plano de treinamento de um atleta. O termo periodização provém da palavra período, que é uma maneira de descrever uma parte ou divisão de tempo. Periodização é um método pelo qual o treinamento é dividido em segmentos menores, fáceis de gerenciar, geralmente referidos como fases do treinamento.(...) As fases de treinamento são estruturadas de modo a estimular adaptações fisiológicas e psicológicas e sequenciadas para progressivamente desenvolver componentes específicos do desempenho (físicos, técnicos e táticos) ao mesmo tempo, elevando a capacidade de desempenho do atleta. É necessária uma abordagem sequencial para desenvolver o potencial do atleta porque não é possível manter as habilidades fisiológicas e psicológicas deste, em sua capacidade máxima durante o ano inteiro de treinamento. (BOMBA; HAFF, 2012, p. 139;142)

mais adequados para os ciclistas esportivos nas “Ruas de Lazer”, especialmente para os ciclistas de velocidade. Ao longo do dia, as “Ruas de Lazer” vão sendo ocupadas pela população em geral (pedestres, corredores, skatistas, crianças brincando, pessoas passeando com animais de estimação, etc.), para usufruir deste espaço com seus diferentes lazeres. A escolha do Poder Público por “abrir a rua” para as diferentes formas de lazer, parece ser uma forma de coordenação que soma as múltiplas realidades em vez de distribuí-las e segregá-las neste espaço.

Entretanto, o bloqueio parcial da via não impediu que ocorresse o atropelamento de um ciclista na Avenida Edvaldo Pereira Paiva, num domingo pela manhã, em outubro de 2020. Uma testemunha relatou o crime ao Jornal Zero Hora⁶⁷:

O que eu vi não foi um acidente. Foi um crime. Me senti assim, presenciando um crime. O ciclista estava sozinho, ele já tinha passado a sinaleira do Beira-Rio, e o carro vinha sozinho na pista, não tinha fluxo de carros. Tinha muito espaço para andar. Ele (o motorista) simplesmente veio a mil e freou, mas parecia que estava freando para assustar. E ele arrebatoou o ciclista. O ciclista caiu e começou a gritar de dor. E o carro fugiu (GZH, 2020).

A ocorrência de um evento como este desencadeou um movimento reivindicando ações do Poder Público contra a violência no trânsito. Logo após o atropelamento, foi organizado um manifesto por associações esportivas próximo ao Viaduto Abdias do Nascimento, na Orla do Guaíba. Ciclistas de treinamento esportivo, triatletas e corredores que utilizam a Orla para a prática de suas atividades, solicitaram ações junto a SMELJ para mais segurança na utilização deste espaço público.

Ao acompanhar as publicações da Prefeitura Municipal de Porto Alegre, via sites e redes sociais, identifiquei que a alternativa disponibilizada pelo poder público foi o monitoramento pela EPTC da Avenida Edvaldo Pereira Silva (Beira-Rio), entre a Rótula do Gasômetro e o Viaduto Abdias do Nascimento, no sentido Centro ao bairro, nas terças-feiras, das 4 horas às 6h30min da manhã, para “acompanhar” o

⁶⁷ GZH. O que eu vi não foi um acidente, foi um crime”, diz mulher sobre atropelamento de ciclista em Porto Alegre. **Segurança**. 27/10/2020. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/seguranca/noticia/2020/10/o-que-eu-vi-nao-foi-um-acidente-foi-um-crime-diz-mulher-sobre-atropelamento-de-ciclista-em-porto-alegre-ckgs9ujzp000b015xsvnracjm.html>. Acesso em: julho.2021.

treinamento esportivo de ciclistas, triatletas e corredores⁶⁸. Quanto à sinalização viária do local, a Prefeitura noticiou a necessidade das associações e grupos de treinamento buscarem parcerias para viabilizar o financiamento da sinalização, de acordo com a Resolução Municipal nº 5/2021.

Identifico que estas ações da Prefeitura Municipal indicam formas de coordenar a utilização do espaço público. Porém, ponho em questionamento sua efetividade quanto à garantia da segurança dos praticantes que ali trafegam: Esta prática é boa para quem? Câmeras evitam atropelamentos? Quais seriam as outras opções? A melhor distribuição dos espaços e horários nas vias não seria uma alternativa mais benéfica? O fechamento de ambas vias da Avenida Beira Rio para treinamento de ciclistas esportivos já foi uma reivindicação dos praticantes de ciclismo de velocidade em Porto Alegre. Estudos e projetos foram desenvolvidos por ciclistas e encaminhados à Prefeitura Municipal e à EPTC, há mais de 15 anos e, até então, segundo os praticantes, ações efetivas não foram concretizadas⁶⁹.

O monitoramento das vias como medida da Prefeitura Municipal aproxima-se do modelo de escolha estatal, sugerido do Mol (2008), onde opções de trafegabilidades foram disponibilizadas aos cidadãos que optam por ali transitarem ou realizarem sua prática esportiva do ciclismo/andar de bicicleta. No entanto, a busca de parcerias para viabilizar o financiamento da sinalização neste local, mesmo que regulado pelo Estado, parece aproximar-se do modelo de mercado, como um produto a ser adquirido por um cliente para atendimento de uma demanda individual, embora seja o esporte e lazer (nas práticas do ciclismo/andar de bicicleta) direitos constitucionais a serem garantidos a todos.

Um movimento na rede social Instagram com a página @respeitanossopedal⁷⁰ foi iniciado em outubro de 2021, na busca de um “entendimento e conversa sobre o ciclismo de alta velocidade, o trânsito e a cidade”. O movimento busca tornar o esporte mais seguro por meio da conscientização de

⁶⁸ Prefeitura vai sinalizar área de treinamento esportivo na Orla do Guaíba. EPTC. 26/08/2021. Disponível em: <https://prefeitura.poa.br/eptc/noticias/prefeitura-vai-sinalizar-area-de-treinamento-esportivo-na-orla-do-guaiba>. Acesso em: setembro.2021.

⁶⁹ Relato registrado em reunião SMMU com ciclistas, cicloativistas e esportistas por conta do processo de revisão do PDCI, no segundo semestre de 2022, a ser abordado nas seções subsequentes.

⁷⁰ Respeita Nosso Pedal. Disponível em: <https://www.instagram.com/respeitanossopedal/>. Acesso em: fevereiro.2022.

todos os que compartilham o mesmo espaço, seja para treinar, passear ou para se locomover. Seguindo as publicações da página, foi possível identificar a instalação de algumas placas entre a Av. Edvaldo Pereira Paiva e a Av. Diário de Notícias, no mês de março de 2022, indicando “Ciclistas em Treino na Pista”. Em conversa via Instagram com um representante do movimento, foi-me informado que as 09 (nove) placas instaladas, foram financiadas com verba de emenda parlamentar de uma vereadora (que também é ciclista de velocidade) e que demais placas serão instaladas na via em 2023, com recursos do orçamento municipal.

Em Porto Alegre, outras rotas de treinamento vêm se consolidando entre os praticantes. Conforme as entrevistas realizadas, a Zona Sul da cidade e Bairro Lomba do Pinheiro são reconhecidas pelos ciclistas como boas opções para pedalar, desde que seja nos primeiros horários da manhã e aos finais de semana. Entretanto, índices de sinistros de trânsito anunciados pela EPTC, em 2022, já citados, indicam a Zona Sul como o local que lidera o número de ciclistas acidentados no período de fevereiro de 2022. Isso alerta para conflitos existentes no trânsito naquele local e medidas a serem tomadas⁷¹.

O uso de vias intermunicipais também foram indicadas pelos ciclistas esportivos como opções para realizar suas práticas. No entanto, são vistas como perigosas e ariscadas. O estímulo a implantação de infraestruturas cicloviárias intermunicipais voltadas para o turismo e o lazer estão previstas no Programa Bicicleta Brasil (PBB) Lei 13.724/2018 (BRASIL, 2018), a ser implementado em todas as cidades com mais de vinte mil habitantes.

Fontes de financiamento incertas e não exclusivas para o modal bicicleta⁷², substituíram o texto original do Projeto de Lei que previa a destinação ao Programa de 15% dos recursos arrecadados com multas de trânsito (o valor total arrecadado com as multas gira em torno de R\$ 9 bilhões por ano – portanto, seriam R\$ 1,3 bilhão anuais destinados do PBB). O veto foi justificado com a explicação de que o dispositivo poderia “acarretar o enfraquecimento dos órgãos e entidades

⁷¹ Construção de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas; sinalização viária indicando a presença de ciclistas; redução da velocidade nas vias; controladores de velocidade; fiscalização e; educação para o trânsito, para pedestres, motoristas e ciclistas estão entre as opções.

⁷² Fontes de recursos previstas para financiar o PBB: CIDE-Combustíveis - com percentual a ser definido em regulamento; repasses dos governos federal, estadual e municipal; doações de organismos de cooperação internacionais e nacionais, de empresas e de pessoas físicas.

componentes do Sistema Nacional de Trânsito, pois compromete os valores destinados a cobrir os custos e despesas com rotinas e procedimentos relativos à autuação das infrações, podendo acarretar insuficiência de fiscalização e consequente sensação de impunidade⁷³. Por esses motivos, a implementação do PBB pelas prefeituras fica comprometido. Em nível estadual, o Programa Avançar no Turismo prevê aporte de recursos para esta finalidade, mediante projetos.

Diante deste contexto, percebo que normativas e regulamentos existem, na intenção de modificar a realidade e possibilitar as condições performar as práticas do ciclismo/andar de bicicleta com segurança, no sítio de interesse federal. Porém, os mecanismos de implementação deslocam o momento decisivo para os sítios estaduais e municipais, especialmente no que se refere a orçamentos e recursos necessários, inviabilizando sua materialização.

Uma opção para praticantes do ciclismo/andar de bicicleta, sem a utilização do espaço das vias públicas, são os serviços de treinamento e assessoria esportiva *indoor*, oferecidos em estúdios e academias privados, os quais associa com o modo de escolha de mercado (MOL, 2008) enquanto produto a ser escolhido por clientes. Ao menos dois empreendimentos passaram a oferecer esses serviços exclusivos em Porto Alegre, desde 2019, identificados via redes sociais. O público-alvo são atletas de alto nível e pessoas que desejam treinar com foco em resultados, medindo seu desempenho. A prática acontece com o uso de bicicletas estacionárias e simulam trajetos reais. Os treinos são planejados e organizados, atendendo aos objetivos de cada cliente. Entre os benefícios anunciados, estão a ausência de exposição aos fatores climáticos e aos riscos do trânsito. O acesso a estes serviços e espaços privados são pagos. Um Bike Park localizado na Zona Sul da cidade também é uma opção (paga) para os praticantes e atletas de Mountain Bike (MTB) na cidade. Este também sedia campeonatos da modalidade XCO⁷⁴.

A prática do ciclismo BMX *Freestyle* (bicicross estilo livre), nas pistas do Orla SkatePark tem gerado conflitos entre seus praticantes, skatistas e a SMELJ. Segundo o Artigo 7º do Decreto Municipal nº 21.218, de 22 de outubro de 2021⁷⁵, o

⁷³ Programa Bicicleta Brasil é sancionado com veto a recursos vindos de multas. Fonte: Agência Senado. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2018/10/05/programa-bicicleta-brasil-e-sancionado-com-veto-a-recursos-vindos-de-multas>. Acesso em: dezembro.2022.

⁷⁴ *Cross Country* Olímpico - Modalidade esportiva do MTB

⁷⁵ Decreto nº 21.2018/2021. Disponível em:

BMX é proibido neste local, pois a pista é destinada ao uso exclusivo para a prática de skate. Placas indicativas da Prefeitura Municipal de Porto Alegre foram afixadas informando a proibição. Entretanto, quando não há fiscalização da SMELJ, alguns praticantes utilizam a pista da mesma forma e parecem compartilhar o espaço de modo amistoso.

Em um final de tarde, ao observar as manobras, ouvi o comentário de um praticante: “aqui é um lugar público, porque temos que sair!?” Percebi que um dos praticantes ficou receoso com minha presença, ao fotografar suas manobras, podendo parecer que eu iria denunciá-lo. Cumprimentei-o após uma manobra e ele pareceu ficar mais tranquilo. Ao presenciar esse possível conflito no uso do espaço público, questiono acerca do modo como a distribuição dos espaços do Trecho 3, da Orla ocorreu. As múltiplas realidades das práticas de esporte e lazer, na fase de planejamento, foram diagnosticadas antes da sua construção? O que esteve em jogo no momento das escolhas e decisões entre uma prática e outra?

Acerca deste conflito, a atual Secretária da SMELJ⁷⁶ justifica que a proibição da prática do ciclismo BMX decorre dos graves acidentes provocados pela colisão entre os ciclistas e os skatistas. Comenta que já pesquisou e visitou outros Municípios do Brasil onde ocorre esse conflito e que, mesmo organizando horários diferentes, não tem funcionado:

Estive em São Paulo, numa pista de skate, e com BMX não dá nem pra entrar no Parque. Eu sei de locais que têm os dois, mas sempre dá conflito. Também estive presente no Mundial de Skate (STU) no Rio de Janeiro, pra tentar trazer o evento pra cá, e também lá as pessoas comentam que não funciona junto com o skate (ENTREVISTADA SECRETÁRIA DA SMELJ).

Na fala da secretária, a opção ofertada pela SMELJ para atender a demanda dos praticantes será adaptar um espaço no velódromo situado no Parque Marinha do Brasil, que está praticamente abandonado. Penso que esta medida

<https://leismunicipais.com.br/a1/rs/p/porto-alegre/decreto/2021/2122/21218/decreto-n-21218-2021-regulamenta-o-uso-das-quadras-esportivas-do-trecho-3-da-orla-do-guaiba-e-suas-quadras-esportivas?r=p>. Acesso em: outubro.2022.

⁷⁶ Em entrevista concedida a esta pesquisa.

corresponde a um modo de distribuição, no intuito de dissolver as tensões e lidar com as incompatibilidades de diferentes realidades do objeto esporte e lazer.

8.2 OPÇÕES, CONFLITOS E DECISÕES DA PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE/RS

A performance de políticas públicas para as múltiplas práticas do ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre incluíram diferentes atores e sítios de interesse da Prefeitura Municipal, no período observado, dentre eles a Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Juventude (SMELJ), a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SMMU), a Empresa Pública de Transportes e Circulação (EPTC) e a Câmara Municipal de Vereadores (CMPA).

Durante o período de coleta de dados desta pesquisa em 2022, acompanhei alguns processos de elaboração e revisão de Políticas, Planos e Legislações Municipais que, de diferentes formas, estão relacionadas à performance das múltiplas realidades do ciclismo/andar de bicicleta e suas ontologias políticas em Porto Alegre, os quais descrevo a seguir.

8.2.1 As ações e opções da Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Juventude (SMELJ)

A prática do ciclismo/andar de bicicleta foi promovida pela SMELJ através de “eventos inclusivos” e apoio a eventos esportivos, segundo a Secretária da SMELJ⁷⁷, em entrevista concedida para esta pesquisa. Os eventos foram divulgados nas redes sociais da Prefeitura Municipal. Dentre eles, cita o Pedal da Inclusão, um evento do paradesporto, onde as bicicletas são adaptadas para os cadeirantes e uma outra pessoa vai pedalando e conduzindo. As ONGs Pedal da Inclusão⁷⁸ e Esporte Mais foram parceiras do evento.

⁷⁷ A Secretária Municipal de Esporte, Lazer e Juventude (SMELJ) é professora de Educação Física e Mestre em Ciências do Movimento Humano pela UFRGS (dados informados pela entrevistada).

⁷⁸ ONG Pedal da Inclusão: “Nós incluimos pessoas com limitações físicas no mundo da bicicleta! 🚲
♥Ajude o nosso projeto escutando aos nossos contos”. Disponível em:
<https://www.instagram.com/pedaldainclusao/>. Acesso em: outubro. 2022.

A Secretaria também apoiou os eventos “250 Anos sobre Rodas”, no mês de março, e o “Pedal das Chaminés”, cuja concentração foi num shopping da cidade e percorreu os pontos turísticos, contando com a participação de mais de quinhentos ciclistas. A SMELJ apoiou também o evento “Pedalando pela Vida – 9ª edição”, no mês de setembro de 2022, pela causa da doação de órgãos, que partiu do Paço Municipal e seguiu pela Orla do Guaíba. Um evento esportivo apoiado foi o Duathlon⁷⁹ na Avenida Diário de Notícias, junto ao empreendimento de um bairro privativo (em construção) e de uma assessoria esportiva promotora.

No período de setembro a dezembro de 2022, em Porto Alegre, foi realizada a Conferência Municipal de Esporte e Lazer que foi antecedida de Pré-Conferências, onde as demandas do ciclismo/andar de bicicleta para as políticas de esporte e lazer foram apontadas pela população. A organização e realização da Conferência ocorreu em parceria com a Escola de Educação Física, Fisioterapia de Dança (ESEFID/UFRGS), cujo evento e resultados abordarei em seção específica.

Acerca da estrutura cicloviária, a Secretária expôs que as ciclovias precisam ser melhoradas e que a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SMMU) precisa manter constante diálogo com a Secretaria de Esporte, Lazer e Juventude (SMELJ), visto que dentre os benefícios da mobilidade ativa está a promoção de qualidade de vida, por ser uma atividade física e também um esporte e lazer:

Vamos fazer ciclovias! Mas é adequado aquele local? A parte da Mobilidade é com eles, mas a esportiva é conosco. Então eu acho que é importante a ligação entre as Secretarias. Existe um número muito grande de pessoas que utilizam a bicicleta como mobilidade urbana, mas enquanto estão pedalando, estão gerando uma qualidade de vida. Em função da pandemia, aumentou mais o uso da bike, pra não ter contato com o coronavírus e acabou virando meio de transporte (ENTREVISTADA SECRETÁRIA DA SMELJ).

A Secretária também destacou a importância da relação das Secretarias e da Prefeitura com as Universidades, em termos de Ensino, Pesquisa e Extensão para a elaboração de políticas e ações com base em conhecimento científico, junto a comunidade.

⁷⁹ Duathlon: combinação de ciclismo e corrida, considerada uma das variações do triathlon. Fonte: <https://cbtri.org.br/duathlon/>. Acesso em: outubro.2022.

Tendo apresentado as ações da SMELJ, identifico que as políticas da Secretaria para o ciclismo/andar de bicicleta priorizaram eventos inclusivos, paradesportivos e do esporte competitivo, em parceria com outros atores sociais. Outros eventos foram associados às políticas Turismo e da Saúde, interferindo no performar de outras realidades.

8.2.2 Ações e opções da Câmara Municipal de Porto Alegre - O Projeto de Lei PLCL n° 003/22

Em fevereiro de 2022, o projeto de Lei PLCL n° 003/22 foi apresentado pelo Vereador Idenir Cecchin, Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre (CMPA), prevendo que a implementação de ciclovias e ciclofaixas seja condicionada à consulta e à aprovação prévia dos empresários e moradores da via a ser modificada. Tal consulta e autorização, segundo o autor do projeto, visa possibilitar que os moradores das vias, que serão objeto de intervenção para instalação de ciclovias e ciclofaixas, possam se manifestar sobre a conveniência de tal obra. O texto do projeto prevê ainda que a intervenção deve ser aprovada pela maioria dos empresários e moradores da via, com a aprovação de, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) do seu total, sob pena de nulidade da consulta realizada.

Na exposição de motivos que integra o PLC, o vereador argumenta que muitas obras realizadas em avenidas e outras vias de Porto Alegre, no sentido de implementar espaços destinados exclusivamente à circulação de bicicletas, têm trazido transtornos aos moradores e empresários daqueles locais. Entre os problemas, estariam a piora expressiva no trânsito de veículos na região e a impossibilidade de acesso a determinados comércios, gerando impactos econômicos negativos:

Entre os problemas relatados pela população, pode-se citar a piora expressiva no trânsito de veículos na região e até mesmo a impossibilidade de acesso a determinados comércios. Ou seja, além de impactos na mobilidade urbana ocasionados por algumas das intervenções realizadas, há uma piora na atividade comercial de alguns Bairros, ocasionando perdas econômicas importantes para empresários de todos os portes.

Dessa forma, no sentido de que o Plano Diretor Cicloviário seja concretizado, em estreito diálogo com a Cidade e seus habitantes,

especialmente considerando que a cidade é um ambiente vivo em constante mutação, e respeitando as necessidades daqueles que vivem e trabalham nos locais afetados, é que se propõe a realização de uma consulta prévia à comunidade sobre a instalação de ciclovias e ciclofaixas na vias de circulação de Porto Alegre. (CMPA/PLCL 003/22, 2022)

O projeto tramitou e foi aprovado pela Comissão de Constituição e Justiça da Câmara, seguiu para discussão e para a Ordem do Dia a ser votado, no período de julho a setembro de 2022. O projeto polêmico foi assunto em noticiários, programas de debates e entrevistas transmitidos pelo Youtube e nas redes sociais.

Uma entidade sem fins lucrativos representante dos ciclistas de Porto Alegre, esteve presente na Sessão da CMPA no dia 29 de agosto de 2022, quando o Projeto de Lei 003/2022 seria votado. Diante da ausência do autor do projeto de lei na Sessão, o projeto foi retirado da pauta do dia. Em suas redes sociais, a entidade representante dos ciclistas fez uma manifestação e um chamamento da comunidade para uma sensibilização junto aos demais vereadores, alertando sobre o risco de paralisação da construção de ciclovias, caso o projeto seja aprovado.

No entendimento da entidade, o projeto que busca só permitir a implementação de ciclovias com a autorização dos empresários e moradores da via em questão, claramente defende interesses individuais sobre os interesses coletivos da cidade. A entidade também alertou sobre a possibilidade do projeto ser colocado novamente para votação a qualquer momento. De fato, uma publicação da CMPA em suas redes sociais, no mês de janeiro de 2023, indica que o projeto está ativo e poderá ser votado (Figura 13).

O PLCL n° 003/22 aparenta performar uma política de participação da comunidade nas decisões de implementação de ciclovias e ciclofaixas na cidade de Porto Alegre. No entanto, causou-me um estranhamento: Por que os usuários e praticantes do ciclismo/andar de bicicleta não foram incluídos na proposta? Esta possível solução, apresentada pelo Vereador, será estendida para as decisões que abrangem veículos automotores, como abertura ou alargamento de vias, sinalização, mudança de rotas, vagas de estacionamento e aumento de velocidade?



Figura 13: Divulgação do Projeto de Lei nº 003/2022
Fonte: @camarapoa (2023)

O que está em jogo nesta decisão? Parece que tal política tensiona para o deslocamento do sítio de interesse, do ente Estatal para pequenos grupos da população (população local e empresários), cujos interesses e benefícios particulares e econômicos normalmente são priorizados na tomada de decisão. E aos interesses da coletividade? O estilo de política estatal, mas na prática tende ao modelo mercadológico ou individual.

8.2.3 AÇÕES E OPÇÕES DA SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA (SMMU)

Identifiquei pelas redes sociais da Prefeitura que, em conjunto com a implantação destes novos trechos, foi lançada uma campanha educativa intitulada “Trânsito legal tem pedal”, com informações sobre espaços, sinalizações e responsabilidades para um trânsito seguro com a “inclusão das bicicletas”⁸⁰. A

⁸⁰ Prefeitura lança campanha para segurança dos ciclistas. Disponível em: <https://www.prefeitura.poa.br/eptc/noticias/prefeitura-lanca-campanha-para-seguranca-dos-ciclistas>. Acesso em: fevereiro.2021.

campanha foi veiculada na Rede Social Twitter da EPTC, com duas publicações identificadas, nos meses de junho e julho de 2020⁸¹. O termo “inclusão” da bicicleta no trânsito da cidade causa certo estranhamento, visto que ela já está presente cidade há muitos anos, cabendo questionar: Por que, até então, as bicicletas ainda precisam ser incluídas no trânsito da cidade? Quais fora as prioridades do poder público, até então, em termos de mobilidade urbana, sustentabilidade e promoção da qualidade de vida?

A EPTC tem realizado ações pontuais de educação para o trânsito, simulando situações de ultrapassagem, acidentes e invertendo os papéis entre motoristas, ciclistas e pedestres, a exemplo do Circuito Urbano⁸². Durante a pandemia Covid-19, a Prefeitura Municipal de Porto Alegre, por meio da área de Educação da EPTC, desenvolveu material educativo referente às atividades de educação para o trânsito, destinado à Educação Infantil e Anos Iniciais, em conformidade com o previsto na Base Nacional Comum Curricular (BNCC), nos Temas Contemporâneos Transversais (TCTs), na macroárea Cidadania e Civismo. O material digital teve por objetivo dar continuidade ao projeto Escola Amiga da EPTC e seguir os protocolos de prevenção à Covid-19.

A Prefeitura Municipal divulgou também a oferta de cursos gratuitos de Educação à Distância (EAD), na área de Educação da EPTC. Ao consultar a página da EPTC foi possível identificar os cursos “Pedalando com Segurança EAD” e “Pedalando com Segurança PRO-EAD” que visam orientar e informar os ciclistas para um deslocamento de bicicleta de forma consciente e segura, bem como para os que fazem uso da bicicleta como ferramenta de trabalho⁸³. Em notícia divulgada pela EPTC no mês de outubro de 2022, a empresa informou que nos primeiros nove meses de 2022, realizou 30 ações envolvendo ciclistas diretamente e que possui

⁸¹ EPTC. https://twitter.com/eptc_poa/status/1277620954705866754. Acesso em: fevereiro.2021.

⁸² “O Circuito Urbano tem como objetivo proporcionar uma experiência à população sobre situações de perigo na circulação, em um ambiente controlado, que reproduz as principais causas de acidentes registrados em Porto Alegre. São criadas situações que envolvam motociclistas, motoristas, ciclistas e pedestres, para que as pessoas consigam se colocar no lugar do outro, com percepção dos riscos a que podem estar se expondo em diversas situações”. (PREFEITURA DE PORTO ALEGRE, 2022). Disponível em: <https://prefeitura.poa.br/eptc/noticias/nova-edicao-do-circuito-urbano-apresenta-simulador-de-capotamento-na-orla-do-guaiba>. Acesso em: outubro.2022.

⁸³ EAD EPTC. <https://www.eadeptc.com.br/cursos>. Acesso em: fevereiro.2021.

mais de 150 alunos matriculados nos cursos⁸⁴. Entretanto, ao analisar a programação geral das ações da empresa poucas são as ações direcionadas a motoristas de veículos automotores, em especial à conscientização em relação aos cuidados com ciclistas no trânsito.

8.2.3.1 O Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU) de Porto Alegre

Na lente das múltiplas realidades de Mol (2002), entendo que o trânsito é o lugar onde diferentes objetos e realidades se relacionam. É um espaço de encontro. Por ser público, compete aos atores públicos identificar, tomar conhecimento e reconhecer a existência das múltiplas realidades, protagonizando ações (PEREIRA, 2008) para possibilitar suas coexistências no espaço público, satisfazendo as necessidades sociais de mobilidade e concretizando demais direitos sociais.

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU) de Porto Alegre foi aprovado em 2022, em atendimento aos princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012). A elaboração do Plano iniciou em 2018 a partir da produção de relatórios, dados, eventos, mapeamento de atores, plano de trabalho, plano de comunicação e eventos de participação social⁸⁵. O texto final foi composto por diretrizes, objetivos, programas e ações norteadoras com prazos para a implementação.

Meses antes da votação do Projeto de Lei, observei a audiência pública que foi realizada pela Prefeitura Municipal (maio de 2022), de modo virtual. Esse Projeto de Lei Complementar (PLCE nº 001/22) que instituiria o Plano de Mobilidade Urbana, foi apresentado e debatido por diferentes atores sociais. Participaram da audiência pública em torno de quarenta pessoas, entre eles servidores da SMMU, EPTC, Vereadores e membros da comunidade em geral.

⁸⁴ EPTC divulga balanço dos acidentes de trânsito no ano. Disponível em: <https://prefeitura.poa.br/eptc/noticias/eptc-divulga-balanco-dos-acidentes-de-transito-no-ano>. Acesso em: novembro.2022.

⁸⁵ Diagnóstico da Mobilidade no Município de Porto Alegre e sua Interface Metropolitana.

Identifiquei dentre os objetivos do texto original do PLCE nº 001/22, alguns diretamente relacionados à prática do ciclismo/andar de bicicleta, em especial à priorização do transporte ativo, à promoção de uma vida saudável e de bem-estar e à garantia da segurança viária em todos os modais:

Art. 2º São Objetivos do Plano de Mobilidade Urbana de Porto Alegre:

(...)

III - qualificar a circulação e o transporte urbano, **priorizando o transporte coletivo, os pedestres e as bicicletas**, conforme preconiza a Política Nacional de Mobilidade Urbana (grifo meu);

Art. 3º Atender aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030, das Organizações das Nações Unidas (ONU), reconhecendo suas inter-relações, em especial:

I - **assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar** (grifo meu);

II - **tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis** (grifo meu); e

III - tomar medidas urgentes para **combater a mudança climática** e seus impactos (grifo meu);

II - garantir a **segurança, o conforto e a prioridade do transporte ativo** (grifo meu);

(...)

Art. 11 O Programa de Mobilidade Segura tem como objetivos:

I – **zerar as mortes** no trânsito da cidade (grifo meu);

II – **reduzir a velocidade** e aumentar da segurança viária nos diversos modais (grifo meu);

(PORTO ALEGRE, 2022A)

Todos demais objetivos, projetos e ações que compõem o Plano também têm igual relevância, visto que de modo interdependente, atingem os propósitos do Plano. Uma das ações previstas no Plano também é a revisão do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) de Porto Alegre, com prazo de realização até 2024.

O Secretário Municipal da SMMU salientou em sua fala que o Plano de Mobilidade “traduz o que esperamos para o deslocamento das pessoas no futuro da cidade de Porto Alegre”; ou “que condições de deslocamento se quer para o futuro, no objetivo de desenvolver as atividades tanto econômicas quanto também sociais no município”.

Uma moradora da Zona Sul de Porto Alegre, presente na reunião, questionou a ausência de um debate amplificado acerca da temática, pois não obteve conhecimento da realização de reuniões na sua região, e caso tenham sido feitas, provavelmente, restringiram-se a um pequeno número de pessoas. A moradora questionou a abrangência da audiência pública, dado que apenas quarenta pessoas se fizeram presentes neste evento *online*, de num total 1,4 milhão de habitantes de Porto Alegre. Apresentou sua preocupação em relação à qualidade do ar, causada pelo aumento da circulação de veículos automotores na cidade e seu impacto na saúde da população. Percebe a falta de conexão entre os Conselhos da Saúde e Meio Ambiente e outras Secretarias, na avaliação de forma conjunta, destas questões. Além deste depoimento, outros vereadores se pronunciaram acerca do Plano, em especial a conservação dos passeios públicos (calçadas).

No mês de julho de 2022 o PLCE nº 001/22 foi colocado em votação na Câmara Municipal de Vereadores. O Projeto foi aprovado com um destaque, a partir da aprovação da Emenda nº 01, que propôs a supressão, na íntegra, do Art. 3º relativo à observação dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030. Além de outras alterações, a emenda também sugeriu nova redação ao Art. 11:

Dá nova redação aos incisos I e II, do art. 11, do PLCE 001/22:

"Art. 11. O Programa de Mobilidade Segura tem como objetivos:

I - **reduzir, na medida do possível, as mortes no trânsito** no município (grifo meu, em substituição a "zerar as mortes no trânsito");

II - **controlar a velocidade** e aumentar a segurança viária nos diversos modos de deslocamento" (grifo meu, em vez de "reduzir a velocidade") (NR) (SEI/CMPA - 0401975 – EMENDAS, 2022)

A nova redação aos incisos I e II do art. 11 do projeto é justificada pelo autor, no documento da Emenda (SEI/CMPA, 2022a) no sentido de que "é utópico imaginar que as mortes no trânsito serão zeradas" e que o "objetivo tem que ser diminuir, reduzir, na medida do possível, e não zerar" as mortes, o que é impossível. Expõe que os objetivos (ou talvez seriam metas), uma vez escritos, deverão ser perseguidos pelo Administrador, podendo "engessar a política de trânsito no futuro, caso se pretenda implementar algo novo ou tecnológico". Em relação ao inciso II, o

autor propõe a exclusão da expressão “reduzir a velocidade”, tendo em vista que, no seu entendimento, “para se ter uma mobilidade segura é o respeito à sinalização e às regras que faz um trânsito mais seguro e não a redução específica da velocidade” e que, talvez, “o controle da velocidade seja mais efetivo para a segurança viária do que a sua redução”. Quanto à supressão na íntegra do Art. 3º, relativo à observação dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030, justifica tratar-se de matéria estranha à Lei Federal nº 12.587/2012, sem prejuízo na sua implementação.

Já a Emenda nº 02, apresentada por um vereador da oposição, foi rejeitada em votação. A Emenda, previa, especialmente, a alteração e inclusão de termos e expressões no intuito de garantir o atendimento fidedigno às diretrizes do Plano Nacional de Mobilidade Urbana, justificados em seu texto como seguem:

Altera o inciso III, do art. 2º:

Art. 2º (...)

III - qualificar a circulação e transporte urbano, **priorizando os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados** e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado (grifo meu);

(...)

Altera o inciso I, art. 7º:

Art. 7º (...)

I – **priorizar o uso de modais ativos** (grifo meu, em vez de “incentivar”)

(...)

Altera o § 2º do art. 14:

Art. 14 (...)

§2º - Entende-se por espaço público de mobilidade, os espaços dedicados ao todo ou em parte ao deslocamento de pessoas, tais como calçadas, passeios, calçadões, largos, vias, **ciclovias, ciclofaixas ou ciclorrotas**, entre outros (grifo meu, estruturas cicloviárias) (SEI/CMPA - 0412673 – EMENDAS, 2022).

A aprovação do PLCE nº 001/22, com os destaques da Emenda 01, produziram um documento que norteará as ações e decisões dos atores públicos na performance das realidades de mobilidade urbana e do ciclismo/andar de bicicleta na cidade de Porto Alegre, enquanto “transporte ativo”. O documento, agora Lei Municipal, pretende traduzir as opções, decisões ou escolhas de diferentes atores que participaram da construção desta Política Municipal até ser aprovada. Percebo

que o texto original do Projeto de Lei e a Emenda 02 tentaram garantir o atendimento das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) e das diretrizes de Organismos e Acordos Internacionais. No entanto, a partir da aprovação da Emenda 01 (e rejeição da Emenda 02), questiono: quais serão as alternativas e opções prioritizadas e concretizadas pelo poder público municipal, para garantir a segurança viária e a qualidade de vida no trânsito e na cidade, já que as metas foram subestimadas pela aprovação da Emenda 02?

A redução da velocidade das vias é uma das medidas de *Traffic Calming*⁸⁶ que tem sido adotada em várias cidades do mundo. Somada a outras medidas como a redução e comportamento de tráfego, tem por objetivos reduzir o número e a severidade dos acidentes; reduzir os ruídos e a poluição do ar; e revitalizar as características ambientais das vias através da redução do domínio do automóvel (BHTRANS, 1999)

Sobre o “acalmar a cidade”, a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS-OMS) destaca a importância da redução da velocidade nas cidades para a preservação de vidas. Segundo a organização, tanto a probabilidade de ocorrência de um acidente quanto a gravidade das suas consequências, estão diretamente relacionadas ao aumento na velocidade média: 1% de aumento na velocidade média produz um aumento de 4% no risco de acidente fatal e eleva em 3% o risco de acidente grave. O risco de morte para pedestres atingidos frontalmente por automóveis, aumenta, consideravelmente (4,5 vezes de 50 km/h para 65 km/h). Dados da organização mostram que quase metade (49%) das pessoas que morrem nas vias em todo o mundo são pedestres, ciclistas e motociclistas, sendo que 90% das mortes no trânsito ocorrem em países de baixa e média renda.

Na Região das Américas, as mortes de trânsito correspondem a 23% de pedestres, 15% de motociclistas e 3% de ciclistas⁸⁷. Segundo Victor Pavarino, assessor em Segurança Viária e Mobilidade Sustentável OPAS - OMS, a redução de

⁸⁶ *Traffic Calming: O Traffic calming, segundo o manual da BHTRANS (1999), num sentido amplo, propõe uma política geral de transportes que inclui, além da redução da velocidade média nas áreas edificadas, um grande incentivo ao tráfego de pedestres, ao ciclismo, ao transporte público, citando HassKlau (1990) e à renovação urbana. Já sentido restrito, traffic calming pode ser considerado como uma política para a redução da velocidade dos veículos em áreas edificadas e, portanto, amenizando o impacto ambiental desses veículos.*

⁸⁷ OPAS. Segurança no Trânsito. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/topicos/seguranca-no-transito>. Acesso em: outubro.2022.

velocidade nas vias é necessária, pois no trânsito há um misto de pedestres, ciclistas e veículos motorizados. Exemplifica que num choque com um carro a 30km/h, a probabilidade de um pedestre ou de um ciclista morrer é de 10%. Com um carro a 40km/h essa chance já sobe para 30% e a 50km/h, a chance de morte aumenta em 85%. Desta forma, tanto reduzir quanto controlar a velocidade nas vias são fundamentais.

Os benefícios e objetivos de medidas de *Traffic Calming* vão ao encontro de uma cidade mais humana para as pessoas e que facilite o uso da bicicleta. Segundo o entrevistado E6, restringir a circulação de automóveis e reduzir sua velocidade, favorecem o uso da bicicleta. A ciclovia é uma opção que segrega, mas é um “mal necessário”. É uma segregação para tornar a cidade mais ciclável, “mais amiga de quem quer pedalar”. Acompanhando as ações das últimas gestões municipais de Porto Alegre, o entrevistado percebe a necessidade dos governos assumirem uma postura educadora, que promova o respeito ao outro e um avanço civilizatório⁸⁸:

Ainda não entrou um governo que seja um governo educador, um governo que diga: “Vamos devagar, vamos respeitar todo mundo”. Um “Bem-vindo à Porto Alegre, reduza a velocidade!” Eu acho que isso é um passo que a gente ainda não deu como civilização. Coisa que no Uruguai, não sei se sempre foi assim, mas as pessoas são mais tranquilas. Lá o uso da bicicleta é respeitado e não tem ciclovia em todo lugar. Mas a pessoa vê um outro de bicicleta e diz: Vamos cuidar, passar longe da pessoa! E aqui não, veem um cara de bicicleta e já vão tirar um “fininho” pra dar uma lição, porque está ali incomodando! (ENTREVISTADO E6).

O trânsito acalmado durante a pandemia foi uma das condições que encorajou mais pessoas a pedalarem nas cidades. Ações para acalmar o trânsito, somadas a ações de educação para o trânsito e a criação de estruturas cicloviárias podem ser consideradas políticas inclusivas de “governos educadores e cuidadores”, segundo falas dos atores entrevistados. São políticas inclusivas que possibilitam a coexistência de múltiplas realidades da mobilidade no trânsito (em especial do ciclismo/andar de bicicleta). Também podem colaborar na performance de uma

⁸⁸ Civilização: cadeia de lentas transformações dos padrões sociais de auto-regulação (ELIAS, 2006, p. 53). Processo Civilizador: processo de longa duração que transita rumo a uma direção muito específica” (ELIAS, 1993, p. 193), não de forma linear e evolutiva, mais de modo contínuo, com impulsos e contra-impulsos alternados.

“cidade para as pessoas” (e não priorizada para os carros), mais sustentável, mais segura, mais inclusiva, promovendo assim um avanço civilizatório.

8.2.3.2 Rede cicloviária de Porto Alegre: tentativas e propostas de implementação

A existência e ampliação de ciclovias também foram condições importantes ao aumento de praticantes do ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre e no mundo. Durante a pandemia Covid-19, a Prefeitura de Porto Alegre, via Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), noticiou o estudo da implantação de ciclovias temporárias. Não obteve dados dessa execução. Foi noticiado pela EPTC que até maio de 2020, cerca de 10km de ciclovias foram ampliados, atingindo 54 quilômetros de rede⁸⁹. Isso equivale a aproximadamente 10% da quilometragem prevista no Plano Diretor Cicloviário Integrado (PORTO ALEGRE, 2009). Já em março de 2022, com a implementação de novos trechos, a rede atingiu 68,53 quilômetros de infraestrutura cicloviária para os usuários da mobilidade ativa, segundo a Empresa Pública.

A expansão da malha cicloviária vem ocorrendo de forma tímida em Porto Alegre. A realização de uma nova Pesquisa de Origem e Destino Domiciliar (EDOM) foi anunciada pela SMMU da Prefeitura Municipal, em janeiro de 2022. Segundo a Secretaria, essa pesquisa é necessária para que a expansão de mais 30 quilômetros da rede cicloviária prevista seja implementada e financiada também com recursos da União, via Programa Avançar Cidades – Mobilidade Urbana. Cerca de R\$ 10 milhões poderão ser acessados para investimento em projetos de mobilidade e melhoria na qualidade dos deslocamentos da população nos ambientes urbanos. A seleção da empresa responsável pela realização da pesquisa, no entanto, ocorreu apenas no início de 2023⁹⁰. Segundo a Prefeitura, a empresa foi contratada para fazer planejamento, tabulação, aferição das matrizes de viagens dos dados coletados nas

⁸⁹ Para exercício físico ou meio de transporte, procura por bicicletas cresce em meio a pandemia do coronavírus. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2020/05/para-exercicio-fisico-ou-meio-de-transporte-procura-por-bicicletas-cresce-em-meio-a-pandemia-do-coronavirus-ckasoedki00pw015n9fy6l6lm.html>. Acesso em: fevereiro.2021.

⁹⁰ Prefeitura recebe proposta de dois consórcios para pesquisa sobre mobilidade na Capital. Disponível em: <https://prefeitura.poa.br/smmu/noticias/prefeitura-recebe-proposta-de-dois-consorcios-para-pesquisa-sobre-mobilidade-na>. Acesso em: janeiro.2023.

entrevistas e, se necessárias, pesquisas complementares. O objetivo é compreender como a população se desloca na Capital. A partir da assinatura do contrato, a empresa deve concluir a pesquisa num prazo de 12 (doze) meses.

A Prefeitura, através da Secretaria de Mobilidade Urbana (SMMU), anunciou no Dia Internacional do Ciclista, comemorado no dia 15 de abril de 2022, a expansão da malha cicloviária existente de 68 para mais de 100 quilômetros até 2024. A atual malha cicloviária, analisada e revisada pela Secretaria de Mobilidade, irá compor uma proposta de futuras implantações. Após sua apresentação a diferentes setores da sociedade, em reuniões, as contribuições coletadas seriam compartilhadas num Seminário⁹¹.

Hoje, dia 15 de abril, é o Dia Internacional do Ciclista.

A secretaria de Mobilidade parabeniza a todos que pedalam por lazer, utilizam a bicicleta para atividade esportiva ou como meio de transporte.

☑ A prefeitura prevê um aumento da malha cicloviária dos atuais 68 para mais de 100 quilômetros até 2024.

☑ A equipe técnica da Secretaria de Mobilidade está debruçada em analisar a malha cicloviária existente na cidade para fazer os ajustes necessários nas futuras implantações.

☑ Será organizado um seminário para ouvir diversos atores e assim ter mais subsídio para seguir com o planejamento.

☑ De janeiro de 2021 até março de 2022, foram construídos mais de 10 quilômetros. Destes, 2,71 quilômetros foram finalizados no primeiro trimestre deste ano.

☑ O mapa com a localização de todos os trechos de infraestrutura cicloviária já implantados na Capital está publicado na página: [eptctransparente.com.br](https://www.eptctransparente.com.br). (@mobilidade.poa, 2022)

Via redes sociais, tomei conhecimento que a apresentação do projeto de revisão e expansão da malha cicloviária existente de Porto Alegre ocorreria a partir do mês de junho de 2022. A primeira reunião ocorreu no dia 12 de julho de 2022, às 10 horas da manhã, no formato *online*, na qual participei. A apresentação de revisão do PDCI à Comissão de Urbanização, Transporte e Habitação (CUTHAB) da Câmara Municipal de Porto Alegre (CMPA) foi aberta ao público. Estiveram

⁹¹ Mobilidade.poa. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/CcX88-DOZeF/>. Acesso em: maio.2022.

presentes vereadores da base do governo e da oposição, incluindo o vereador Presidente da Comissão; representantes da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SMMU), servidores da Secretaria Municipal de Parcerias (SMP); representantes da sociedade civil organizada; ciclistas; cicloativistas e; comunidade em geral. No total, estiveram presentes, de modo on-line, em torno de quarenta e cinco pessoas.

A apresentação ocorreu no mesmo dia em que um Projeto de Lei Complementar, o qual condiciona a “implementação de ciclovias e ciclofaixas à consulta e à aprovação prévia dos empresários e moradores da via que será objeto de intervenção” (PLCL nº 003/22), entrou para Ordem do Dia para ser votado. Lembrando que o projeto é de autoria do presidente da Câmara Municipal de Vereadores. Diante da temática recorrente, o Presidente da Comissão se posicionou, explicando o papel do Poder Público em mediar conflitos pela ocupação do espaço público:

Esse é um tema que gera bastante discussão porque tem a questão da necessidade de mediar conflitos da ocupação do espaço público. Lembrando aqui que a malha viária de toda cidade, do Estado e da União acaba se traduzindo no local de maior sociabilidade de espaço público existente, e nós estamos tentando sempre disputar esse espaço através da privatização momentânea do espaço público para uso pessoal, quando a gente usa o nosso carro, quando a gente usa nossa moto, quando a gente usa nossa bicicleta. E a função do poder público é tentar fazer uma mediação desse conflito que acaba surgindo naturalmente nesses deslocamentos. Então, para tentar conciliar esses diferentes interesses, é que é feito o Plano Municipal de Mobilidade e, nesse caso, é feito também um Plano Municipal Cicloviário de Mobilidade (PRESIDENTE DA CUTHAB, CMPA, 2022).

A importância do transporte cicloviário, enquanto tendência mundial, e para o lazer, “para quem pode praticá-lo”, foi ressaltada por um vereador da oposição, presente na reunião. Em sua fala já presenciou acidentes gravíssimos de bicicleta e ressaltou a necessidade de dar segurança aos ciclistas. Destacou que a mediação do poder público é necessária para compatibilizar essas questões e para manter esse transporte, que é “útil, necessário, bom, barato, faz bem fisicamente e ambientalmente e, talvez, seja imprescindível nas novas formas de deslocamento com segurança” (CMPA/CUTHAB, 2022).

O Secretário Municipal de Mobilidade Urbana, ao iniciar a apresentação da

proposta de expansão da rede cicloviária, fez um esclarecimento sobre a reunião atendendo a um pedido do Prefeito: a abertura de um canal de diálogo com a sociedade, a fim de discutir sobre o tema ciclovias, ciclofaixas e uso da bicicleta na cidade. Informou que a discussão iniciou de forma interna com o próprio governo e que também ocorreu uma conversa com o vereador que criou o Projeto de Lei PLCL nº 003/22, acerca da consulta pública prévia à construção de ciclovias. Uma proposta foi elaborada pela Secretaria, embasada nos levantamentos feitos, mas a intenção da reunião é ouvir a sociedade. Por isso, foram programadas reuniões institucionais, com o Prefeito Municipal e Câmara de vereadores via CUTHAB; reuniões com o setor comercial (Sindilojas, FECOMÉRCIO, entre outros); com entidades de ciclistas; com o setor da saúde, da educação e; com a população, via Conselhos em geral.

A fala do Secretário foi reforçada pela engenheira que ocupa o cargo de Diretora de Mobilidade da SMMU: “construir confiança e transparência na condução dos temas de mobilidade” foi o pedido do Prefeito. Ressaltou que o projeto de expansão da rede cicloviária de Porto Alegre foi elaborado pela SMMU em conjunto com a EPTC. Ele segue as diretrizes e lógicas que ambos entendem como necessárias, a fim de estruturar e conectar as chamadas “redes locais” existentes, com terminais, com pontos de interesse, com áreas educacionais, com a área da saúde. O foco de interesse é o uso local, já que a maior parte dos deslocamentos de bicicleta se dá até cinco quilômetros. Uma etapa posterior também será definir como vai ocorrer a manutenção das ciclovias (pavimentação, sinalização, podas de vegetais e arbustos).

A Diretora expôs a dificuldade de fazer a construção e gestão da rede, uma vez que as fontes de financiamentos e seus tempos são variados e dependentes do mercado:

Fazer a gestão e a construção de uma rede integrada com os financiamentos, com as contrapartidas, isso é muito difícil construir. Financiamentos têm tempos variados, contrapartidas mais ainda, porque depende muito do *timing* (tempo) do mercado, da área financeira de cada empreendedor (grifo meu). Então, essa construção conjunta, ao longo do tempo, precisa de uma gestão muito afinada, para que a gente não crie mais desconexões na rede cicloviária e também em todas as outras situações viárias necessárias para a cidade (DIRETORA DE MOBILIDADE DA SMMU).

A Diretora apresentou as sugestões da SMMU através de mapas por Zonas da cidade. Mostrou a rede prevista no PDCI; a rede existente (implantada); os trechos com possibilidade de financiamento (Programa Avançar, no Banco de Desenvolvimento da América Latina - CAF, ou no Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul - BRDE)⁹²; as obras que estão em andamento e as previstas para ocorrer; e prioridades de conexões, identificadas pelos técnicos da SMMU e EPTC (Figura 14).

Afirmou “esta é uma proposta técnica”. Ela foi elaborada a partir de dados do Strava⁹³ e dados do Sistema de Bicicletas Compartilhadas, principalmente na região do Centro Histórico. Destacou que todas novas obras de infraestrutura viária têm que ser pensadas junto com a possibilidade (ou não) de estar incluída uma ciclovia, uma ciclofaixa, uma ciclorrota (tipologias regradas pelo Manual de Sinalização Ciclovária – Volume VIII)⁹⁴ que, segundo a engenheira, serão seguidas pela SMMU. Ela comenta também que, de forma concomitante a essa proposta de expansão, um Termo de Referência está sendo elaborado para que a licitação da Revisão do atual PDCI possa ocorrer. São dois processos distintos.

O Secretário Municipal da SMMU destacou que a revisão é uma recomendação a todos os Planos, seja o Ciclovário, Mobilidade Urbana e até o Plano Diretor, pelo Estatuto da Cidade⁹⁵. Após a apresentação, o Secretário

⁹² Programa Avançar Cidades: Mobilidade Urbana: tem o objetivo de melhorar a qualidade dos deslocamentos da população nos ambientes urbanos por intermédio do financiamento de ações de mobilidade urbana voltadas ao transporte público coletivo, ao transporte não motorizado (transporte ativo), à elaboração de planos de mobilidade urbana municipais e metropolitanos, estudos e projetos básicos e executivos. Fonte: Ministério do Desenvolvimento Regional. Disponível em: <https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/mobilidade-e-servicos-urbanos/avancar-cidades-mobilidade-urbana>. Acesso em: setembro.2022

⁹³ Strava é um serviço de internet americano para rastreamento de exercícios físicos que incorpora recursos de redes sociais. É usado principalmente para ciclismo e corrida usando dados do Sistema de Posicionamento Global (Fonte: <https://en.wikipedia.org/wiki/Strava>).

⁹⁴ a) Ciclovia: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum. Quanto ao sentido de tráfego as ciclovias podem ser: Unidirecional: quando apresenta sentido único de circulação; ou Bidirecional: quando apresenta sentido duplo de circulação.
b) Ciclofaixa: parte da pista, calçada ou canteiro central destinado à circulação exclusiva de ciclos delimitada por sinalização viária, podendo ter piso diferenciado e ser implantada no mesmo nível da pista de rolamento, ou da calçada ou do canteiro.
c) Rota de bicicleta ou Ciclorrota: Vias sinalizadas que compõem o sistema ciclável da cidade interligando pontos de interesse, ciclovias e ciclofaixas, de forma a indicar o compartilhamento do espaço viário entre veículos motorizados e bicicletas, melhorando as condições de segurança na circulação (CONTRAN, 2021).

⁹⁵ Lei nº 10.257/2001: Denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental (BRASIL, 2001).

explanou brevemente sobre o Edital de Credenciamento de Bicicletas compartilhadas, tema que será tratado em outra seção desta pesquisa.



Figura 14: Proposta de Expansão da rede cicloviária – Centro Histórico

Fonte: SMMU (2022)

O público presente levantou temas como: a acessibilidade para cadeirantes nos passeios públicos, o trânsito de bicicletas em calçadas, a insegurança dos ciclistas nas vias, a situação do Conselho Gestor do Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário (FMASC) e a inclusão dos deficientes visuais no PDCI.

Um vereador presente problematizou as condições dos passeios públicos (calçadas) e a construção de ciclovias sobre elas. Quando construídas (pintadas, delimitadas) sobre as calçadas, ocupam o lugar que seria de uso seguro de pedestres, colocando em risco, especialmente, idosos, pessoas com deficiências, cadeirantes, deficientes visuais, mães que transitam com carrinhos com crianças e pessoas com mobilidade reduzida. Complementou ainda:

O projeto é bom, a pauta é boa, mas a gente tem que, em primeiro lugar, ver se aquele espaço não vai atrapalhar as pessoas de irem e virem (...) O projeto é excelente, só que nós estamos nos preocupando com os ciclistas e não estamos nos preocupando com as pessoas que também precisam andar (a pé) na cidade. Existem lugares em que os cadeirantes têm que

andar no meio da rua, porque as calçadas não dão condições (físicas) para eles andarem. O mesmo acontece com deficientes visuais (VEREADOR 2).

O Secretário responde que a falta de acessibilidade nos passeios públicos não é uma questão exclusiva de Porto Alegre, mas é um problema presente em todas as cidades brasileiras. Lembra que a acessibilidade está prevista na Constituição e no Estatuto da pessoa com deficiência. Cita como exemplo a região do Quadrilátero, no Centro Histórico, que está sendo reformada com a qualificação do passeio, principalmente com o piso tátil e todos os rebaixos adequados, seguindo as normas técnicas. Expõe que, assim como o cadeirante, a bicicleta também precisa ser priorizada.

O ciclista “V”, representante de um grupo de praticantes de ciclismo presente na reunião, esclareceu que o trânsito de ciclistas nas calçadas se deve, em grande parte das vezes, à inexistência de ciclovias e espaços seguros nas vias públicas de Porto Alegre. Levantou a questão da necessidade de uma melhor formação de motoristas, nos Cursos de Formação de Condutores (CFCs), para que passe a reconhecer o pedestre e o ciclista como uma prioridade: “Quem pedala sabe como é a insegurança de andar na rua e sofrer ameaças tanto verbais quanto físicas de motoristas”. Além da falta de educação, cita, como outra causa importante de sinistros fatais, a embriaguez de motoristas:

O sinistro de trânsito cometido por um motorista embriagado deveria ser reconhecido como crime doloso e não culposo. Muitos acidentes fatais acontecem porque o motorista estava embriagado. Ele apenas paga uma fiança e está em novamente em liberdade (CICLISTA “V”).

A cicloativista “F”, presente na reunião, levantou a necessidade de serem definidos prazos pela Prefeitura Municipal para a construção das ciclovias sugeridas na proposta da SMMU e as previstas no PDCI, bem como sua tipologia, origem do financiamento e a situação do “Conselho do PDCI”, que está inativo. O cicloativista “Z” complementa lembrando que o Conselho Gestor do Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Ciclovário (FMASC), enquanto estrutura institucional, não se reúne há pelo menos três anos e, mesmo com uma representação minoritária da sociedade, é um órgão orgânico e que precisa ser reativado.

A necessidade de revisão do PDCI também é questionada pelo cicloativista

“Z”, visto que o plano foi desenvolvido por uma consultoria contratada, e que esta deveria ser também consultada caso a revisão ocorra. Lembra que o PDCI foi elaborado para ser implementado em três fases (Fase estrutural 1,2 e 3) e, mesmo após dez anos de sua aprovação, sua implantação está apenas no início, não havendo, na sua opinião, necessidade de revisão.

Acerca do Projeto de Lei que condiciona a construção de ciclovias e ciclofaixas à previa consulta e aprovação de moradores e empresários (PLCL nº 003/22), o cicloativista “Z” comenta que há vários estudos que mostram a relação positiva entre o desenvolvimento econômico nos locais onde é construída uma ciclovia. Já o ciclista “L”, que também é cicloativista, expôs que está participando do desenvolvimento de um manual para informar ao comerciante que o ciclista também é um consumidor que pode consumir mais do que outras pessoas, inclusive, em lugares inesperados: “Ele vai de bicicleta até o mercadinho em Belém Novo, até o café, de bicicleta”.

A gente viu que ninguém faliu ali na Rua José do Patrocínio. Os comerciantes que eram contrários à ciclovia não faliram, continuam ali. Muitas vezes é o próprio comerciante que quer a vaga. Não é para o cliente, é para ele poder ter a comodidade de estacionar em frente (CICLOATIVISTA “Z”)

Uma das motivações para se construir ciclovias é dar segurança às pessoas. O cicloativista “Z” percebe que houve uma mudança de concepção de cidade pela EPTC, que pode ser visualizada através das obras cicloviárias e pedonais realizadas nos últimos anos na cidade, mas destacou que há muito a ser feito ainda. Lembra que quando o PDCI foi elaborado, a seguinte pergunta foi feita: “Por que o porto-alegrense não anda mais de bicicleta?” Em resposta, destaca que, aproximadamente, 85% das pessoas responderam que se sentem inseguras e têm medo de serem mortas por atropelamento.

A frase é aquela: construa (as ciclovias) e eles (ciclistas) virão! Ninguém vai sair se arriscando, para depois construir, ou seja, eu preciso entregar minha vida para daí o poder público fazer as ciclovias? Não, ao contrário. Quando se fala em ciclovias, está se falando em uma cidade para as pessoas, uma cidade mais humana, ou seja, falar de políticas de tráfego calmo, é disso que nós (cicloativistas) estamos falando também, não só da estrutura cicloviária (...). Quando tratamos de mobilidade ativa na cidade, nós não estamos só querendo ciclovia, não é só uma questão de alguns ciclistas que querem ciclovia, nada disso, é acalmar a cidade, é a

cidade ser inclusiva para todos. Eu sou um dos que encontra, seguidamente, cadeirantes na ciclovia (CICLOATIVISTA “Z”).

A composição dos valores do Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário (FMASC), em função das contrapartidas ambientais de projetos especiais aprovados pela Prefeitura, foi questionada pelo Assessor “A” de um vereador da oposição. Lembrou ao Secretário que um pedido de esclarecimentos sobre estas informações foi feito à SMMU, por não estarem disponíveis no Portal da Transparência do Município, até então não havia sido respondido.

Questionada sobre a relação das multas de trânsito com o Fundo Cicloviário, a Diretora de Mobilidade respondeu que a legislação previa que o equivalente a 20% das multas de trânsito deveria ser investido na execução e na manutenção de ciclovias. Comenta que os dados precisam ser atualizados, mas na época, os valores gastos ultrapassavam a essa arrecadação.

Enquanto pesquisadora e também ciclista, participei da reunião e tentei contribuir com uma fala acerca da segurança, inclusão e participação da população praticante na elaboração da Política Cicloviária da cidade. Reforcei a fala de que a ciclovia é um espaço que oferece segurança aos ciclistas e que também é um espaço inclusivo, pois enquanto ciclista, também compartilho o espaço com cadeirantes, pessoas que se deslocam a pé, correndo, de skate, patins e ambulantes com carrinhos e pedestres. Destaquei a importância do Poder Público conhecer a população que anda de bicicleta, seja por meio de contagem de ciclistas, pesquisas e audiências públicas por zonas da cidade, pois nem todos os ciclistas são cicloativistas ou participam de grupos de pedal (os quais serão convidados para as reuniões da SMMU). Também lembrei que um público importante de ser considerado são as crianças que se deslocam com seus pais ou sozinhas para as escolas. Sugeri, por fim, que a SMMU convidasse à Secretaria Municipal de Esporte e Lazer e Juventude (SMELJ) para integrar as reuniões institucionais. Também sugeri ouvir os grupos de esportistas e praticantes que utilizam a bicicleta para esporte e lazer, em rotas ou zonas de treinamento já conhecidas na cidade. Estas rotas ou zonas não foram incluídas na proposta de expansão da SMMU apresentada na reunião.

O presidente da Associação de Cegos do Rio Grande do Sul (ACERGS), presente na reunião, lamentou o fato da apresentação não estar acessível aos

deficientes visuais, por fazer o uso de textos e imagens. Expôs que a questão das ciclovias ou ciclofaixas torna-se uma preocupação quando são instaladas no passeio público, inviabilizando o espaço para trânsito dos deficientes visuais. Também levantou a necessidade de bicicletas de dois lugares estarem disponíveis para aluguel, tanto para adultos, quanto para crianças, para que o deficiente visual possa andar com um guia. É importante criar um espaço para que as associações possam oferecer esse serviço aos deficientes visuais, como uma forma de parceria nas concessões e ter alguma contrapartida financeira para as entidades (tema que será comentado também na sessão das bicicletas compartilhadas neste estudo).

O uso de cadeira de roda motorizada na ciclovia foi levantado pelo vereador Presidente da Comissão. Ele recebeu a reclamação de um cadeirante após um agente de trânsito orientar a não utilizar a ciclovia. A questão foi respondida pelo Secretário da SMMU com a informação de que houve alteração da legislação, enquadrando esse tipo de veículo de forma diferente, assim como as bicicletas elétricas que possuem acelerador.

Percebi que a temática da inclusão foi recorrente nesta primeira reunião, seja a inclusão dos ciclistas no trânsito, seja a inclusão das ciclovias no espaço urbano, seja a acessibilidade de cadeirantes e deficientes visuais nos passeios públicos e nas ciclovias. O conflito no uso do espaço dos passeios foi uma preocupação apontada por representantes políticos e da sociedade civil que defendem a pauta da inclusão. No entanto, ficou evidenciado pela fala de ciclistas que há muitos cadeirantes que utilizam as ciclovias (em função do piso ser mais regular do que dos passeios públicos). O uso das ciclovias por pessoas que correm, andam de skate, patins, *roller*, ambulantes e pessoas em situação de rua que transportam seus carrinhos é muito comum e é aceito pelos ciclistas, que acabam dividindo o espaço da ciclovia.

Esses dados evidenciam que as ciclovias são espaços múltiplos e inclusivos, especialmente por oferecem mais segurança e acessibilidade a diferentes públicos. Mesmo sendo um espaço segregado, “agrega” e possibilita a soma das múltiplas realidades do ciclismo/andar de bicicleta já identificados no capítulo anterior.

O formato *online* da reunião parece ter oportunizado acesso a um público diversificado, no entanto, o acesso às tecnologias de informação e comunicação, o

uso excessivo de imagens e textos na apresentação e o horário da reunião podem ter sido limitadores à participação de muitos cidadãos.

A segunda reunião ocorreu no dia 21 de julho de 2022, com os representantes do comércio, indústria e serviços. Em consulta posterior à SMMU, por e-mail, sobre os resultados da reunião, fui informada que as preocupações do setor sobre a construção de ciclovias relacionam-se a retirada de vagas para estacionamento de veículos para os clientes nas ruas e ao espaço para embarque e desembarque de passageiros.

A terceira reunião ocorreu com os ciclistas, esportistas e cicloativistas, no dia 28 de julho de 2022. Recebi o convite por mensagem de e-mail da SMMU e também no grupo de Telegram dos Cicloativistas do qual faço parte. A reunião ficou agendada às 18 horas no Auditório da EPTC, no bairro Azenha. Chovia muito naquele final de tarde. Muitos ciclistas chegavam de bicicleta, molhados. Ao aguardar o início da reunião na recepção do auditório, tomei conhecimento que o horário da reunião estava previsto para ocorrer às 15 horas e que, por solicitação dos cicloativistas, o horário da reunião foi alterado para as 18 horas, a fim de possibilitar que mais pessoas pudessem participar, em função de conflito com horário de trabalho. Participaram da reunião: ciclistas, cicloativistas, servidores da SMMU e EPTC. A reunião terminou acalorada. Servidores da SMMU se propuseram a compartilhar a apresentação e os mapas com as proposições de novos trechos de ciclovias aos presentes, a fim de que estes apontassem sugestões de melhoria. Uma nova reunião seria agendada com o Setor para dar continuidade aos debates.

A quarta e quinta reuniões foram realizadas, respectivamente, com os Setores da Saúde e da Educação de Porto Alegre, no mês de agosto de 2022, às 15 horas. Segundo relato do servidor da SMMU, ambos setores são importantes polos geradores de viagens de bicicleta. Questionários foram encaminhados a cada setor⁹⁶ a fim de conhecer a origem e destino e o número de pessoas que utiliza a bicicleta para se deslocar até postos de saúde, hospitais, escolas e universidades. Em consulta posterior à SMMU, por e-mail, sobre os resultados da reunião, fui informada que as demandas do setor relacionam-se a: ampliação de ciclovias no entorno e entre as unidades destes polos geradores; instalação de bicicletários; e a oferta de

⁹⁶ Formulário para a pesquisa da educação: <https://forms.gle/HkuJtVmEBvakLaJG9>. Formulário para pesquisa da saúde: <https://forms.gle/xcrww1NsFkUR6YqaA>. Fonte: SMMU, 2022.

estações de bicicletas compartilhadas próximas e entre os polos de viagem. Sobre os resultados da pesquisa via questionários, fui informada que a planilha com os dados brutos, ainda estava sendo formatada e sua publicidade avaliada.

A sexta reunião ocorreu, novamente, com ciclistas, esportistas e cicloativistas, no dia 25 de agosto de 2022, às 18 horas e 30 minutos, na Sede da EPTC. Estiveram presentes 12 pessoas, entre elas o Secretário Municipal SMMU, três servidores da Secretaria, oito ciclistas, uma vereadora da base do governo, assessora de um vereador da oposição e eu.

A Diretora de Mobilidade da SMMU iniciou a reunião solicitando aos ciclistas e cicloativistas as contribuições por escrito acerca do traçado dos novos trechos de ciclovias, apresentados na reunião anterior e nos mapas compartilhados por e-mail com os presentes da reunião. Projetaram um mapa na tela, mas ninguém se ateu a ele, porque a reunião tomou um rumo mais amplo: sinalização, educação para o trânsito, ciclorrotas esportivas, acidentes, deficit na aplicação dos recursos do Fundo Ciclovário e inação política das últimas gestões municipais para a implementação do Plano.

Os cicloativistas conversaram entre si e responderam que concordam com as sugestões de novos trechos sugeridos pela SMMU e o único pedido que fizeram foi: “Implementem o plano!” Lamentam que há cerca de 15 anos aguardam por medidas da Prefeitura para o atendimento de demandas. A inação tem gerado um descrédito dos cicloativistas em relação ao Poder Público, visto que, segundo suas falas, muitas soluções foram pesquisadas, formatadas e sugeridas pelos próprios ciclistas à Prefeitura Municipal, mas até então não foram implementadas.

Há muito tempo a Prefeitura marca essas reuniões. Elas tiram o tempo precioso das pessoas e depois as ideias não saem do papel. Entra governo e sai governo, os projetos se perdem, e os cicloativistas estão desacreditados com relação à Prefeitura (CICLOATIVISTA A).

A inatividade do Conselho Gestor do FMASC e o déficit de 9 milhões na construção de ciclovias foram novamente questionados. Um arquiteto urbanista da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre (Trensurb), presente na reunião, identificou a falta de conexão por ciclovia entre a Estação Farrapos até o Aeroporto. O arquiteto, que também é ciclista já participou de concursos de projetos urbanos

relacionados a ciclo mobilidade e colocou-se a disposição da EPTC para contribuir com projetos e ajuda técnica, especialmente para a intermobilidade. Destacou a necessidade da EPTC encaminhar um ofício a Trensurb para ampliação de horários para ciclistas viajarem com suas bicicletas, bem como para a instalação de bicicletários seguros próximos às estações, promovendo a intermobilidade. “Isso ajuda muito no momento de argumentar a favor dessas demandas”, disse ele.

Lembrou também da existência de um manual a instalação de infraestruturas provisórias que, segundo ele, serviria como uma ferramenta de testagem para novas ciclovias, antes de implantá-las. Havia encaminhado este manual à SMMU em 2021 por conta da pandemia, no entanto não obteve resposta da Prefeitura até então. Destacou que com este método, além de ciclovias provisórias em tempos de Covid-19, todos os trechos de expansão/revisão do PDCI que estão sendo propostos pela SMMU, poderiam ser testados e, dessa forma, evitar o conflito e paradoxo do que vem antes: a infraestrutura ou demanda?

Um cicloativista que também é Conselheiro do Conselho Gestor FMASC levantou a questão dos tempos de travessia de pedestres e ciclistas em vias com fluxo cruzado e com corredor de ônibus:

Ao se atravessar uma via dupla, a pessoa precisa parar ali no canteiro central, entre os corredores de ônibus e esperar o outro sinal fechar para concluir a travessia. É como um “brete de boi que vai pra um abate”. Basta um ônibus se desgovernar, mata todo mundo. Isso revela a priorização do veículo automotor. Isso é ilegal porque desrespeita o Código Brasileiro de Trânsito (CONSELHEIRO “B”).

Servidoras da SMMU explicam que há todo um cálculo semafórico que é feito por um Setor da EPTC, e que nesse cálculo, “todo mundo perde um pouco”. A Diretora de Mobilidade da SMMU reforça que esse modelo vem de um manual que é usado em todo o Brasil. Já o arquiteto urbanista presente na reunião reflete que essa metodologia adotada revela algo cultural de Porto Alegre, onde a preferência é do carro. “É uma correção difícil de se fazer.”

A Vereadora da base do governo presente na reunião, colocou-se à disposição dos ciclistas e pediu apoio presencial na Sessão da Câmara, via redes sociais e por e-mail, para pressionar os vereadores a votarem contra o projeto do Presidente da Câmara que impõem a obrigatoriedade de consulta pública prévia e

aprovação dos moradores e empresários locais para a construção de ciclovias. A vereadora, que também é ciclista de velocidade, destinou verba de emenda parlamentar para colocação de placas em vias onde ciclistas treinam diariamente.

Neste momento, pedi a palavra e retomei a questão das rotas de treinamento/ciclismo esportivo, debatida em reuniões anteriores, que não está compondo a proposta de expansão/revisão do PDCI apresentada pela SMMU. A Diretora de Mobilidade da SMMU pediu que os ciclistas encaminhassem as sugestões de rotas. Neste momento os ciclistas e cicloativistas presentes, em tom de indignação, lembraram que há mais de dez anos foi feito um estudo e uma proposta pelos triatletas e ciclistas, sugerindo à EPTC mapas de rotas que até hoje não foram reconhecidos nem sinalizadas pela Prefeitura.

A questão da segurança viária dos ciclistas que se deslocam nas vias junto aos veículos motorizados onde há ciclovias, também foi problematizada pelos cicloativistas. Muitos ciclistas em deslocamento, treinamento e também entregadores utilizam o leito das vias para transitar acima de 20 km/h. Importante mencionar que Parágrafo Único do Art. 31 da Lei Complementar nº 626/2009 (Lei do PDCI) proíbe o tráfego de bicicletas fora das ciclovias ou ciclofaixas nas vias que dispuserem desses equipamentos, com exceção aos ciclistas amadores. Cabe mencionar que um projeto de lei tramitou na CMPA para alterar esse parágrafo e incluir, além de ciclistas em treinamento, ciclistas em velocidade igual ou superior a 20 km/h. O autor do projeto justificou a necessidade de alteração baseada no fato de que altas velocidades são incompatíveis com a circulação num espaço (ciclovias e ciclofaixas). Esses espaços são designados para os tipos mais diversos de deslocamento, como ao local de trabalho, escola, lazer. Também argumenta que o objetivo do projeto era garantir a segurança de quem trafega pelas ciclovias, uma vez que ciclistas com diferentes velocidades, habilidades, objetivos e condições pessoais transitam ali podendo gerar situações de conflito⁹⁷. O Projeto de Lei foi rejeitado em 2018.

A ausência de sinalização viária alertando os motoristas sobre a presença de ciclistas nas vias, também foi citada pelos cicloativistas. Alegam que alguns técnicos da EPTC “não são simpáticos à instalação de placas”, por entenderem que

⁹⁷ Projeto permite ciclistas em treinamento fora da ciclovia. Disponível em: <https://www.camarapoa.rs.gov.br/noticias/projeto-permite-ciclistas-em-treinamento-fora-da-ciclovia>. Acesso em: dezembro.2022.

geram “poluição visual”. Levantaram a necessidade urgente da instalação de uma placa indicando a presença de ciclistas na subida da Av. Coronel Marcos, também conhecida como “Lomba da Pedra Redonda”. A via é muito utilizada por ciclistas que se deslocam diariamente no sentido Zona Sul Centro, e vice-versa. Os cicloativistas solicitaram aos técnicos da EPTC presentes que assumissem o compromisso da instalação destas placas, uma vez que, no final da semana anterior, ocorreu um atropelamento de uma mulher que estava subindo a lomba de bicicleta e foi derrubada por um motorista. “Passou um carro e bateu no seu guidão. Ela foi derrubada, fraturou um braço e bateu a cabeça”, relata o cicloativista. Esta é uma via muito estreita e sem acostamento.

Um dos técnicos da EPTC destacou que nesta via não há condições do motorista respeitar à distância de um metro e meio do ciclista, como prevê o CTB: “O carro tem que respeitar a presença do ciclista e não ultrapassá-lo. Precisa esperar o ciclista subir e esperar o ciclista descer, quando a via está em pista única”. A Diretora de Mobilidade da SMMU informou sobre a necessidade de ir a campo e avaliar a situação. No entanto, não seriam assumidos compromissos na reunião e nem o recebimento de demandas sobre placas, visto que o objetivo ali era tratar da expansão da rede.

No entendimento de vários técnicos da SMMU e EPTC presentes na reunião, apenas placas não sensibilizam o motorista. São necessárias também medidas de educação para o trânsito. Mencionam que em todas nas reuniões realizadas sobre a revisão/expansão do plano, com diferentes Setores, até então, a pauta da educação esteve muito presente: “Nós vamos colocar a placa dez vezes e não vai adiantar. Vocês também apontaram a questão da educação e nós vamos organizar isso aí”.

O Cicloativista 2, retomou a palavra com indignação:

O que falta pra vocês colocarem a placa lá? Vocês querem que a gente encaminhe o Boletim de Ocorrência, exame de corpo de delito pra mostrar a necessidade da placa? Porque a colega aqui diz que não vai assumir compromisso nenhum e não vai receber cobranças? (...) Com todo meu respeito, quem convive aqui, nessa sala, há mais de 10 anos pelos menos a três gestões diferentes, pode afirmar: só há duas formas efetivas de educar o motorista para respeitar o ciclista: ou tu sinaliza a presença de ciclista na via ou tu multa o motorista. Fora isso, não existe. A gente está aqui há mais de 15 anos debatendo com a EPTC a mesma coisa.

A instalação ou não de placas indicando a presença de ciclistas nas vias tornou-se assunto polêmico da reunião. "O que tu acha que a placa vai fazer? A placa vai garantir que o fiscal vai multar? Não vai ser uma placa que vai resolver (...) é um problema de educação. O motorista vai respeitar porque eu coloquei aquela placa?" São os comentários de alguns técnicos da SMMU e EPTC.

Ciclistas e cicloativistas presentes respondem em coro e em inúmeras falas cruzadas:

Vai alertar! (CICLOATIVISTA 1)

Vai indicar a presença do ciclista, porque o motorista que está lá, acredita que o ciclista esteja fazendo uma coisa errada! (...) Se você abrir agora uma foto da Europa, do acesso a um túnel, tem lá uma placa alertando a presença de ciclistas.(...) (CICLOATIVISTA 2).

Acho que vocês estão precisando pedalar e passar um pouquinho do que a gente passa na rua, em vez de vir aqui e falar que uma placa não serve pra nada e não adianta (CICLOATIVISTA 3).

Um dia que tu quiseres eu vou te convidar pra ir pra Ipanema e subir a lomba, quando tiver a faixa única, talvez tu entenda o que vai acontecer. (...) Uma placa é melhor que nada. Uma placa salva uma vida. Uma placa esclarece pra um motorista ignorante, que acha que um ciclista que não pode estar ali, que ele pode estar ali. Essa é a diferença. Porque existe a formação de inúmeros condutores, ano após ano, sem esclarecer a questão do ciclista na via. E o órgão que pode ajudar quem pedala, se nega de colocar duas placas na via (CICLOATIVISTA 2).

E o que seria ideal? E qual o problema de colocar uma placa?" (...) Qual é a verba que a gente tem hoje para a educação do motorista? Pra campanha de divulgação? Qual é a verba que a EPTC disponibiliza hoje pra fazer uma campanha de educação? Não disponibiliza. Nós já fizemos duas cartilhas: "Ciclistas e EPTC" e cinco campanhas de educação. Toda gestão nova chega aqui e diz a mesma coisa: "Vamos fazer uma campanha de educação para conscientizar o motorista". Vamos fazer! Mas vamos colocar também a placa. Vocês tem medo de educar o motorista colocando uma sinalização vertical que garanta a presença do ciclista? Falta vontade política de vocês, de fazer a bicicleta ter o espaço na via. É isso que falta! Gestão após gestão, partido após partido. Falta vontade política de botar a bicicleta na via. O Secretário quer assumir uma gestão diferente? A gente tá aqui perdendo o nosso tempo de vida, deixando de jantar, de fazer outras coisas, pra tentar ajudar vocês. Só que é um absurdo, vocês chegarem e nos proporem aquilo que foi feito por quatro gestões anteriores e não deu resultado nenhum, nenhum.(CICLOATIVISTA 2).

Eu só não entendi porque é que uma placa não resolve. Quando tu vai estacionar teu carro, tu procura onde tu pode ou não pode estacionar? Ou você abre o vidro e olha se a faixa é amarela ou branca? Você olha pra placa. É a mesma coisa.(...)

Se eu estou dirigindo, eu estou cuidando as placas, eu estou cuidando o semáforo. Se tem uma placa bem sinalizada, que esteja num lugar apropriado (e não detrás de uma árvore, que infelizmente é o que EPTC

consegue acertar, colocar atrás), tu vai olhar e pensar: aqui tem o risco de ter um ciclista. Eu não lembro bem agora, mas antigamente tinha diversas placas do Gasômetro ao Iberê (Museu)... Tinha diversas placas que diziam que tinha ciclista na via. Eu acho que isso não é muito custo (de instalar) (CICLOATIVISTA 3).

Mas a EPTC tem câmeras aí? (CICLOATIVISTA 1).

A placa iria reforçar que o ciclista não está errado (CICLOATIVISTA 2).

Na situação acima descrita, identifico tensões entre as múltiplas realidades do ciclismo/andar de bicicleta e o trânsito de veículos automotores, situados num lugar e tempo, em Porto Alegre. As tensões parecem se cristalizar ao longo do tempo, sem nenhuma intervenção de atores competentes a fim de dissolvê-las.

Cabe aqui uma relação com a proposta da autora Mol (2002) a qual afirma que o conhecimento das múltiplas realidades e dos cotidianos, torna-se importante na dissolução dessas tensões cristalizadas em padrões de coexistência. Gestores podem fazer o uso de modos de coordenação, distribuição e inclusão, sugeridos pela autora, a fim de possibilitar a coexistência das múltiplas realidades e do estabelecimento “do que fazer” (política do quê). Opções como instalação de placas indicativas/educativas, redução de velocidade, instalação de câmeras, fiscalização, construção de ciclovias/ciclofaixas/ciclorrotas e educação para o trânsito estão entre as alternativas levantadas pelos atores heterogêneos para amenizar a tensão.

O Cicloativista 2 explicou que as questões expostas por ele não são opiniões pessoais, mas são fundamentadas em experiências enquanto cicloativista, acompanhando o trabalho de várias gestões municipais em Porto Alegre; nas vivências como ciclista no Brasil e em outros países; nos seus estudos sobre mobilidade urbana; na sua formação jurídica; como trabalhador no ramo de bicicletas; e baseado nas vivências de outras pessoas que pedalam e compartilham suas experiências. O privilégio e as experiências de pedalar em outros países lhe possibilitaram observar o que pode ser feito de melhor em Porto Alegre e no Brasil, de modo a estimular que mais pessoas passem a pedalar e com segurança. Entende que os gestores públicos deveriam buscar conhecer experiências de sucesso em cidades fora do Brasil. Citou alguns benefícios da bicicleta, reconhecidos por cidades e países que estimulam as pessoas a pedalar:

O cidadão que pedala gera um gasto público em saúde menor de quem não pedala; o cidadão que pedala gera menos poluição; o cidadão que pedala ocupa menos o transporte público; o cidadão que pedala não está dirigindo um carro com motor, ocupando menos espaço na via. Então, um cidadão que pedala, só traz benefícios pro município (CICLOATIVISTA 2).

O Cicloativista 2 lembra que Porto Alegre foi pioneira em promulgar a primeira legislação cicloviária do Brasil e que serviu de modelo a muitas outras cidades do país. No entanto, atualmente, todas essas outras cidades avançaram muito em comparação a Porto Alegre, em termos de estrutura cicloviária. O Cicloativista 2 sente-se frustrado ao ver técnicos em mobilidade urbana da EPTC, atuando com base em concepções que não contribuem para o desenvolvimento do modal bicicleta, já que este modal traz muitos benefícios para as pessoas e para as cidades.

Participando da reunião, questionei sobre a necessidade de resgatar os projetos elaborados pelos ciclistas para a implementar as rotas de treinamento esportivo. Também retomei o tema da reativação do Conselho Gestor FMASC e questionei sobre a metodologia de contagem de ciclistas. Sabe-se que o número de ciclistas e de bicicletas em Porto Alegre não é conhecido, bem como o seu fluxo na cidade. Um técnico da SMMU esclareceu que a atual contagem de ciclistas na cidade é volumétrica e que ainda não foi elaborado um questionário de origem e destino para fazer a identificação de rotas de ciclistas em geral. Questionários semelhantes foram encaminhados aos Setores da Educação e Saúde, no segundo semestre de 2022. Sobre o Conselho Gestor do Fundo Cicloviário, o secretário da SMMU afirma não ter todas as informações e justificativas do porquê as reuniões não foram mais realizadas. Prometeu organizar e realizar uma reunião exclusiva para tratar sobre esse assunto.

O Cicloativista 2, que também é Conselheiro do Conselho do FMASC, destacou que o Conselho foi criado por força de Lei. Toda implementação cicloviária que envolve recursos deve passar pelo Conselho, sob risco de improbidade administrativa, segundo ele. O cicloativista 3, que também faz parte do Conselho do FMASC, lembrou que as últimas reuniões deste Conselho ocorreram um pouco antes da pandemia, em 2019, e que diversos foram os questionamentos levantados nessas reuniões acerca do saldo do Fundo, devido à inconsistência de valores. Percebeu que a partir destes questionamentos, o Conselho não foi mais chamado.

Os cicloativistas afirmam ter considerado a possibilidade de acionar o Ministério Público para obter a resposta do porquê as reuniões não foram mais realizadas.

O Cicloativista 2 lembrou que a presidência do Conselho é da EPTC e que a convocação para as reuniões é de sua responsabilidade. Lembrou que todo recurso destinado às ciclovias tem que ser depositado nesse Fundo e ter a aprovação do Conselho, incluindo obras de contrapartida, obras não realizadas e pagamentos.

Apresentou-se ao final da reunião, uma mulher idosa que é ciclista e pedala na cidade há mais trinta anos. Relatou que nos últimos quinze anos acompanha a luta dos ciclistas, mas não vê as demandas atendidas. Vai continuar lutando para que as gerações futuras e seus descendentes possam pedalar com segurança em Porto Alegre:

Eu sou ciclista há 30 anos, e hoje eu vim só pra me integrar. Mas o que eu já escutei aqui (se referindo ao comentário da Gestora de Planejamento sobre as placas), infelizmente me tirou o chão. Eu vinha com os guris, lutando há 15 anos, a gente participava do Massa Crítica, e hoje eu tenho 63 anos e eu nunca, nesse tempo todo aqui, nunca, ninguém fez nada pelo ciclista. Eu fui atropelada o ano passado, na Érico (Avenida) com a Venâncio (Avenida), quebrei duas costelas, estou fazendo fisioterapia. Então, nunca fizeram nada por nós. Eu entro na briga junto com os guris porque eu acho que a gente tem que reivindicar. Mas eu recebi um balde frio da colega de vocês daqui, que assim, a pessoa que não tem a vivência, não vê acontecer...Já morreram vários amigos nossos, então assim, não adianta. É como os guris dizem: não adianta a gente bater sempre na mesma tecla e não dar a solução. Inclusive esse saldo aí (referindo-se aos recursos do FMASC), que há anos a gente está esperando, que era o saldo das multas a receber. (...) Eu quero segurança pros meus netos, é por isso que eu venho aqui e quero lutar. Porque quando eu tiver os meus netos, eu gostaria que eles tenham toda essa segurança que a gente está lutando pra todos, e que infelizmente não conseguimos pra vários amigos (CICLISTA R).

Ao final da reunião o Secretário da SMMU diz reconhecer o sentimento de frustração dos ciclistas e cicloativistas, reforçando a importância de implementar alguns projetos pra reverter essa lógica. O Cicloativista 1, saindo da reunião, comenta: “Não tenho esperança alguma que vai mudar algo. Não é divertido, não é produtivo, parece que estou fazendo a mesma coisa que fiz há anos atrás e não vai acontecer nada”. O Cicloativista 3, complementa: “Mais uma vez a EPTC toma o tempo das pessoas aqui e não acontece nada. Temos amigos morrendo, e não acontece nada. Passam anos, passam secretários, e não acontece nada.” O Secretário finaliza esclarecendo que sua intenção é modificar este quadro.

Participando das reuniões promovidas até então e não identificando a pauta

do esporte e lazer na proposta expansão da rede cicloviária apresentada pela SMMU, encaminhei essa questão a um Conselheiro do Conselho Municipal dos Desportos (CMD) que tenho contato. O mesmo fez a mediação junto a Secretária Municipal da SMELJ, que incluiu o assunto na pauta da reunião do CMD e contactou a SMMU para contribuir na discussão.

A SMELJ foi convidada então para a reunião promovida pela SMMU com os demais Conselhos da cidade, no dia 01 de setembro de 2022, às 15 horas. A convite da Secretária Municipal, participei da reunião acompanhando os conselheiros da CMD.

Na reunião da SMMU com os Conselhos Municipais estiveram presentes em torno de 15 pessoas, dentre eles Gestores e Técnicos da SMMU, EPTC e representantes de alguns Conselhos Municipais, como Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, Conselho Municipal do Meio Ambiente, Conselho Municipal do Idoso, Conselho Municipal dos Desportos, entre outros. Na fala do Secretário Municipal da SMMU, o objetivo da reunião é colher as impressões dos diversos segmentos e setores da sociedade, acerca do processo de implantação da rede cicloviária em Porto Alegre, desde 2009, quando se aprovou o PDCI até o momento. Segundo o Secretário, a ideia das reuniões não é ser uma audiência pública, é apenas uma conversa. As audiências e consultas públicas ocorrerão numa sequência, no processo de revisão do PDCI. Esclarece que a proposta apresentada pela SMMU nessa reunião, é uma ideia de expansão do que a Secretaria pensa para rede cicloviária já existente, promovendo especialmente a conexão da rede. Esperam também promover o uso da bicicleta via ampliação das estações de bicicletas compartilhadas para aluguel.

Na sequência, um técnico Engenheiro da Coordenação de Planejamento da SMMU, iniciou a apresentação, enfatizando que o objetivo da proposta de revisão do PDCI é tentar acabar com um dos principais problemas no avanço na rede que é, historicamente, a grande dependência das contrapartidas. Segundo o técnico, a intenção é deixar “gravado” na Lei Orçamentária Anual (LOA), recursos para o modal cicloviário e ampliar as possibilidades de financiamento. A captação de recursos de organizações que financiam projetos (de mobilidade, saúde, educação etc.), para a Prefeitura de Porto Alegre, depende de projetos a serem encaminhados. Destacou que além da falta de estrutura cicloviária e desconexão dos trechos, a manutenção e

qualidade das ciclovias deve ser incluída nesse processo, para que a estrutura se mantenha em condições de uso. Destacou também que as reuniões setoriais vão culminar com a revisão do Plano Diretor Cicloviário e que a participação social, tem um importante papel dentro deste processo construtivo.

Ao iniciar a apresentação da proposta através dos mapas das diferentes Zonas da cidade, admite que existe e é visível a dispersão da infraestrutura implantada. Mas também destaca que existem redes locais que prestam um atendimento regionalizado e têm suas funcionalidades. Relata que, as respostas recebidas nos questionários aplicados aos Setores da Saúde e Educação, confirmam que a rede atual atende, de forma razoável, a quem pedala.

No meu entendimento, essa constatação acerca do atendimento da rede atual necessita de uma investigação mais aprofundada, visto que os questionários aplicados foram respondidos por pessoas que já pedalam e, talvez o fator que leve a pessoa a pedalar seja, de fato, a existência de ciclovias. Se as ciclovias não estivessem disponíveis, talvez a pessoa não pedalaria. Também não há informações de que esse nível de atendimento está correlacionado à existência das redes regionais, o local de trabalho destes respondentes, motivações e o nível de satisfação indicado na pesquisa.

O técnico apresentou a proposta de expansão da atual rede, iniciando pela Zona Central, uma região consolidada, onde se planeja fazer o uso destas vias com uma velocidade mais reduzida, transformando-a numa grande Zona 30⁹⁸. Planejam também um atendimento melhorado de transporte público, calçadas mais largas para pedestres e o compartilhamento das vias entre veículos e bicicletas, possivelmente com a implantação de ciclorrotas. O acesso por automóvel será somente para o necessário e não como rota de passagem.

O Engenheiro explicou que há dificuldade na implantação de novas ciclovias em vias consolidadas e onde não há espaço disponível para duplicação.

Como a gente coloca uma ciclovia na Avenida Pernambuco (Bairro Navegantes) com a Avenida Cristóvão Colombo? (...) Como fazer a conexão do Terminal Triângulo com a Avenida Assis Brasil, que é uma região consolidada? Trazer (uma ciclovia) pela Avenida Baltazar até a

⁹⁸ Zona 30: Área onde a velocidade máxima para tráfego é limitada a 30km/h a fim de requalificar o espaço urbano e torná-lo mais seguro. Além da redução de velocidade, uma série de medidas moderadoras de tráfego são adotadas conjuntamente, como alargamento das calçadas, área para pedestres, implantação de travessias elevadas e alteração na geometria da via.

Avenida Assis Brasil é tranquilo porque tem bastante “caixa” pra trabalhar ali. Mas do Terminal Triângulo pra frente é bastante complicado. Por outro lado, em Avenidas como a Voluntários da Pátria, que será duplicada, haverá um espaço reservado para a ciclovia que será um grande eixo de conexão, entre o Quarto Distrito e até o Norte. (...) Outra “prioridade zero” é a Avenida Sertório, que também vai ser um eixo muitíssimo importante, dentro do contexto de rede que se está buscando (ENGENHEIRO DA SMMU).

Segundo a Diretora de Mobilidade “A construção da ciclovia da Avenida Sertório se dará com contrapartidas e o foco é o deslocamento do trabalhador”. Além de trechos para a conexão da malha existente na Zona Leste, as prioridades serão as ciclovias que poderão prestar um serviço complementar ao transporte público, fazendo assim uma integração. A instalação de paraciclos⁹⁹ seguros também tem sido demandada pelos usuários de bicicleta para fazer o uso intermodal (ônibus – bicicleta).

Também explicou que a Zona Sul da cidade tem uma característica topográfica que dificulta a conexão com a área Central. Somente com grandes obras, como a duplicação da Avenida Coronel Marcos, será possível essa implementação. Na Avenida Juca Batista, que já está consolidada e não haverá duplicação, será difícil também a implementação de ciclovias. Na Avenida Wenceslau, que possui um canteiro bem largo, a construção da ciclovia será mais fácil e está prevista para ser construída dentro de uma contrapartida. O Engenheiro da SMMU destacou que, mesmo não avançando na conexão com a área Central, o desafio da Secretaria Municipal é possibilitar a conexão da rede do Bairro Restinga, que presta um atendimento regionalizado: “Há muitas pessoas andando de bicicleta, vindo da Restinga até Ipanema”. Comenta que também está prevista a instalação de 4 (quatro) estações da operadora TemBici em Ipanema, não apenas próximas a Orla, para uso exclusivo de passeio e lazer aos finais de semana, mas ao deslocamento de pessoas dentro do bairro.

A Diretora de Mobilidade da SMMU explicou que, dentro de um dos financiamentos do BRDE, foi reservado um valor para a instalação de 6 (seis) bicicletários seguros nos principais terminais de ônibus (Terminal Triângulo, Restinga e Antônio de Carvalho) e nas estações do Trensurb (Humaitá, Farrapos e Anchieta),

⁹⁹ Paraciclos: mobiliário urbano utilizado para fixação de bicicletas que pode ser instalado em via pública ou no interior dos estabelecimentos, dispostos individualmente ou em grupo em posição vertical ou horizontal. Fonte: CONTRAN (2021)
Bicicletário: espaço destinado ao estacionamento de bicicletas equipado ou não com paraciclos dotados de zeladoria. Fonte: CONTRAN (2021)

com o objetivo de promover a intermobilidade. Justifica que, atualmente, somente com paraciclos, muitas pessoas não deixam suas bicicletas estacionadas por conta do risco de roubo.

Os Shopping Centers, por serem grandes polos geradores e atratores de viagens de bicicleta, segundo a SMMU, serão convidados para uma reunião exclusiva sobre a expansão da rede cicloviária com a Secretaria. Finalizada a apresentação, comentários e perguntas foram feitos pelos presentes.

Sobre a temática da intermobilidade bicicleta-trem, o Engenheiro da SMMU esclareceu que existe uma vontade do Trensurb em transportar os ciclistas com suas bicicletas. No entanto, segundo o técnico, a ampliação de horários e vagões só deve ocorrer quando o operador identificar que há demanda pra isso.

Aproximando-se do final da reunião, o representante do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, que já atuou na EPTC em meados de 2009, lembrou que uma reunião com alemães foi realizada e com eles foi assinado um convênio, onde foi feito o Eixo da Ipiranga e projetos de mobilidade. Segundo ele, naquela época, foram feitas pesquisas dentro das empresas e dentre as grandes questões estava: “Se o teu empregado vai utilizar a ciclovia, você constrói um banheiro?” Lembrou também que questões importantes foram levantadas no processo de elaboração do PDCI e precisam ser reconsideradas: “Quais serão os usos da bicicleta? Fazer uma rede por quê? Ou para quê? Se a intenção é alimentar uma linha de ônibus, talvez uma rede cicloviária seja desnecessária”.

O Conselheiro também questionou quais os princípios e métodos estavam sendo adotados pela SMMU, na definição das ciclovias prioritárias apresentadas na proposta. A partir da apresentação feita pelo Engenheiro da SMMU, interpreta que a proposta foi elaborada baseada em critérios pelo lado da oferta e não pelo lado da demanda dos usuários. No seu entendimento, precisa haver pesquisa, levantar dados, fazer estudo de demanda, procurando conhecer os usuários, seus comportamentos e quais alternativas lhes atenderiam. Esses dados obtidos alimentariam um sistema de modelagem de transporte. No entanto, dados coletados apenas em reuniões, não trariam as informações suficientes para um trabalho de modelagem. Também compreende a dificuldade que uma Empresa Pública tem para manter dados sempre atualizando, mas entende que isso deveria ser uma prioridade enquanto Política Pública.

A gente tá falando de modelagem de transporte? Tem um modelo que se chama: “4 etapas: aí eu pego o desejo das pessoas, sei o que as pessoas querem; distribuo as pessoas nos modais que elas querem - e a bicicleta é uma modal; pego essas pessoas e coloco em cima de uma rede que eu tô simulando de transporte, de bicicleta, neste caso. Aí tem um modelo computacional que vai me dizer quantas pessoas vão passar em cada rua de Porto Alegre. E aí você diz: “Essa rua eu não gostei, vou botar outra.” Então tu pode simular várias ruas, no modelo matemático, no modelo de computador, e vai se constatar: “a melhor solução é esta aqui!” Isso é o que geralmente, dentro de um processo ideal de modelagem, é pra fazer (CONSELHEIRO 3).

O Engenheiro da SMMU esclareceu que foram aplicados questionários aos usuários do Setor da saúde e educação, mas que os resultados ainda não foram tabulados. A Diretora de Mobilidade completou garantindo que o processo de revisão do PDCI será baseado na Pesquisa EDOM (em fase de contratação) e que está prevista a modelagem de transporte. No entanto, percebe-se que os critérios utilizados pela SMMU para priorizar a expansão da rede atual, proposta em reunião, foram baseados em pesquisas da Tembici, Strava e as contagens de ciclistas desde 2011. A proposta de expansão visa a implementação de ciclovias até que a revisão do PDCI seja formalizada e concluída.

O representante do Conselho Municipal do Idoso questionou se além do fluxo de trabalhadores, o fluxo do lazer, dos grupos de ciclistas, das famílias que pedalam nos finais de semana e dos idosos será considerado na proposta de expansão da rede cicloviária apresentada pela SMMU. Também mencionou a necessidade de melhorias na qualidade das vias e de ações de educação para o trânsito. Menciona que é preciso considerar também a qualidade da pavimentação e a educação para o trânsito, especialmente no que se refere a distância mínima dos veículos de um metro e meio (1,5m) dos ciclistas:

O fluxo que vocês estão falando aí, é o fluxo do trabalhador indo pro trabalho. Mas vocês chegaram a medir assim: qual é o fluxo do lazer nessa cidade? Não é maior que esse fluxo de trabalhador? A gente vê que a noite tem vários grupos de ciclistas, na cidade inteira. E além desses vários grupos, aos finais de semana também tu sai. E nesse fluxo sai família, não só o trabalhador, como se está falando. Porque eu tô representando os idosos aqui, eu quero ver essa perspectiva também na questão do idoso.

Na esteira da sua fala, apresentei-me novamente como pesquisadora do

tema na administração e no esporte e lazer e também como ciclista. Lembrei que a existência de infraestrutura urbana segura é um fator apontado como estímulo para as pessoas pedalarem mais, segundo estudos. Destaquei que a Prefeitura de Porto Alegre recriou a Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Juventude (SMELJ) que havia sido extinta na gestão anterior, justificando a importância que o esporte e lazer tem para a população da cidade e para a atual gestão municipal. Deste modo, afirmei que seria coerente a Prefeitura Municipal considerar no seu Plano Cicloviário, também os lugares e Instituições que atraem as pessoas para o esporte e lazer, sejam os parques e praças, sejam as academias, sejam os clubes, os centros comunitários, a Orla e a Zona Sul, entre outros. Logo, infraestruturas cicloviárias terão de ser construídas para atender o fluxo de mobilidade até estes locais de prática. A representação nos mapas poderia se dar no formato de “polos geradores e atratores” ou “pontos de interesse”, assim como foram identificadas as instituições de educação, saúde, comércio e Shopping Centers.

Também compartilhei minha percepção diária que vejo muitos adultos com crianças de bicicleta, supostamente se deslocando para as escolas, nos horários do início da manhã, próximo ao meio dia, primeira hora da tarde e final de tarde, na ciclovia da Avenida Ipiranga. Isso demonstra a necessidade de se construir infraestruturas seguras para as crianças se deslocarem para as escolas e também para o lazer.

Ficaria muito bonito para a cidade e para a Prefeitura mostrar que ela está priorizando o esporte e lazer numa dimensão ampliada, complexa, pensando na saúde, no bem-estar, na educação e na qualidade de vida. Também fiquei me perguntando: o porquê dos polos atratores são representados por um “\$” nos mapas? Seriam os shopping centers? Comércio? Seria importante fazer um destaque diferenciado para o esporte e lazer, assim como foi feito para a educação, saúde e comércio. Contempla o idoso, o adulto e a criança (A AUTORA, 2022).

O Conselheiro do Conselho do Idoso também levantou questões sobre as bicicletas elétricas, em especial sobre condições de trafegabilidade nas ciclovias e junto aos veículos. Comparada aos patinetes elétricos, atingem velocidades acima de 20km/h e, por isso, muitos usuários preferem utilizar a pista junto aos carros para trafegar e nem sempre utilizam capacete e outros equipamentos de proteção individual. Os patinetes elétricos diminuíram muito em Porto Alegre, dentre os supostos motivos, pelos elevados índices de acidentes e falta de infraestrutura

adequada em toda cidade, fazendo com que a operadora credenciada encerrasse suas atividades na cidade. O Conselheiro lembrou que grande parte do ônus gerado por sinistros de trânsitos com lesões corporais é pago pelo Estado, pela saúde pública, ou melhor, pelos cidadãos: “Quem vai pagar a conta somos todos nós!”, destaca.

A oitava reunião ocorreu com os representantes dos Shopping Centers, no dia 15 de setembro de 2022. O setor foi identificado pela SMMU como um importante polo gerador e atrator de viagens de bicicletas e também como fontes geradoras de recursos para a implantação das ciclovias planejadas, via contrapartidas ambientais. Em consulta posterior à SMMU, por e-mail, sobre os resultados da reunião, fui informada que as demandas do setor relacionaram-se, principalmente, à instalação de bicicletários.



Figura 15: Encontro setorial com representantes dos Conselhos Municipais

Fonte: SMMU PMPA (2022)¹⁰⁰

Após a realização destas reuniões, a Prefeitura Municipal de Porto Alegre, por meio da SMMU, em parceria com uma Instituição de Ensino Superior privado e com entidades da sociedade civil organizada, promoveu o “Seminário Mobilidade +

¹⁰⁰ Expansão e revisão da malha cicloviária é debatida com conselhos municipais. Disponível em: <https://prefeitura.poa.br/smmu/noticias/expansao-e-revisao-da-malha-cicloviaria-e-debatida-com-conselhos-municipais>. Acesso em: novembro.2022.

Ativa”, que ocorreu no mês de novembro de 2022. Segundo a Prefeitura, o objetivo do evento foi promover a troca de experiências entre as cidades de São Paulo, Buenos Aires, Cidade do México, Florianópolis e Recife com a implantação de ciclovias. Também foram apresentados os desafios para a expansão da malha cicloviária e os resultados das reuniões e das pesquisas realizadas com ciclistas, comércio, shoppings centers, instituições de ensino, hospitais e órgãos de saúde. Temas foram discutidos como: o mercado de bicicletas compartilhadas, geração de emprego e renda e cicloturismo.

Identifiquei que algumas contribuições sugeridas nas reuniões com a Câmara Municipal de Vereadores e com os Conselhos Municipais, não foram citadas na apresentação compartilhada no evento. Ciclistas e cicloativistas questionaram, em seu grupo de Telegram, o formato e o horário da realização do evento (turno diurno), os quais dificultaram o amplo debate e a participação de muitas pessoas que trabalham durante o dia.

8.2.3.3 Quais ontologias políticas são reveladas a partir da análise das ações e opções da Prefeitura Municipal de Porto Alegre?

O Prefeito atual solicitou a abertura de um canal de diálogo com a sociedade, a fim de discutir sobre o tema ciclovias, ciclofaixas e uso da bicicleta na cidade, a partir de uma proposta técnica elaborada pela SMMU. Essa proposta seguiu as diretrizes e lógicas que ambos entendem como necessárias, e embasou-se em levantamentos parciais. Outras pesquisas foram anunciadas como necessárias para avançar na revisão do PDCI, entre elas a pesquisa EDOM para compreender como a população se desloca na Capital. Estas pesquisas permitirão acessar Programas de Financiamento para construção de infraestrutura urbana cicloviária, incluindo bicicletários seguros.

A execução do Plano Diretor Cicloviário Integrado de Porto Alegre, que foi elaborado por uma empresa de consultoria contratada pelo Município, vem ocorrendo de forma lenta. A previsão seria, para o ano de 2022, ter uma rede cicloviária de 495 km implementada. A rede atual tem aproximadamente 68 (sessenta e oito quilômetros) e seus trechos são desconectados. A ausência de

prazos de implementação, fontes de financiamento e recursos dependentes do mercado (contrapartidas ambientais de projetos especiais aprovados pela Prefeitura) são as principais causas da sua estagnação. Cabe lembrar que a previsão de 20% das multas de trânsito que financiaria as obras das ciclovias e ações de educação para o trânsito foi revogada da Lei do PDCI em 2014.

O Conselho Gestor do Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário (FMASC) também está inativo, pois não realiza reuniões desde 2019. A inação do Poder Público tem gerado um descrédito pelos cicloativistas, pois há mais de 10 (dez) anos, além da não execução do plano, outras sugestões, estudos e soluções elaboradas por eles, também a pedido da EPTC e da Prefeitura Municipal, não foram implementadas até então. Uma das motivações para se construir ciclovias é dar segurança às pessoas: “Construa (as ciclovias) e eles (ciclistas) virão!”, afirma um cicloativista. Construir ciclovias e acalmar a cidade, resulta numa cidade inclusiva para todos.

A proposta da SMMU para expansão da rede atual implementada é conectar as chamadas “redes locais” existentes, com terminais, com pontos de interesse, com áreas educacionais, com a área da saúde, com outros modais. Segundo a SMMU, o foco de interesse é o uso local, já que a maior parte dos deslocamentos de bicicleta se dá até cinco quilômetros. Realizar a manutenção da rede existente também é objetivo da proposta, bem como promover a intermodalidade. A Secretaria expõe que a topografia de alguns bairros e as vias já consolidadas e sem espaço para duplicação, são desafios a serem enfrentados na implantação de novas ciclovias.

As falas dos atores reconhecem a existência de conflitos entre as realidades (transporte ativo e transporte motorizado) no espaço público. A construção de ciclovias/ciclofaixas/ciclorrotas conflita com os interesses de comerciantes (ou parte deles), em função da retirada de vagas para estacionamento dos veículos de clientes e no espaço de embarque e desembarque de passageiros, supostamente impactando no desenvolvimento econômico. Um Projeto de Lei Municipal, representando essa demanda, tramita na Câmara Municipal. Por outro lado, Shoppings Centers requisitam bicicletários e são reconhecidos como polos atratores de viagens. Segundo agentes públicos, cabe ao Poder Público mediar estes conflitos entre as realidades citadas, para compatibilizar os diferentes interesses e garantir a segurança nestas formas de deslocamento. Como escolher? Essas práticas são

boas para quem?

Os benefícios proporcionados pela bicicleta como meio de transporte ativo e lazer, “útil, necessário, bom, barato, faz bem fisicamente e ambientalmente”, na fala dos atores públicos, indicam opções de escolha para a tomada de decisão. Assim, optando por manter a bicicleta como meio de transporte, além de performar a mobilidade ativa na cidade de Porto Alegre, também está sendo performada a economia, o lazer, o esporte, a saúde, o meio ambiente, entre outros, indo ao encontro do que Mol (2008) afirma sobre as interferências, os efeitos secundários ou “o que está em jogo” na modelação dos objetos. Reconhecendo essas inúmeras interferências, percebe-se que se trata de um objeto complexo, cabendo questionar: a participação e decisão de atores públicos e de outros sítios de interesse (Secretarias, Conselhos, entre outros), relacionados a esses benefícios, poderiam contribuir na performance de uma política intersetorial para Porto Alegre? Importante lembrar que as políticas cicloviárias na década de 1990, em Porto Alegre, foram desenvolvidas neste formato. Qual a complexidade da realidade atual?

Outras versões da realidade do ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre foram apresentadas pelos atores sociais presentes nas reuniões promovidas pela SMMU, confirmando o exposto por Mol (2008) que os objetos em causa variam de um lugar (estádio) para outro. As histórias de performance das realidades de pessoas com deficiências no espaço público, contadas pelos atores na reunião, somadas às histórias dos demais atores entrevistados e aos índices de iniquidades revelados no Relatório PNUD (2009)¹⁰¹ apontam um para conjunto de “sintomas” que performam a realidade de uma mobilidade inacessível, cuja intervenção é necessária.

A construção de ciclovias sobre as calçadas, bem como a conservação e qualidade das calçadas têm gerado conflitos entre ciclistas, pedestres e cadeirantes (inclusive os que usam cadeiras com motor), indicando a existência de uma possível dicotomia (e assim, a escolha entre um ou outro), colocando em dúvida quem teria a prioridade ou a prerrogativa de ocupar tais espaços. Ciclistas que se deslocam acima de 20km/h, em vias onde já existem ciclovias, conflitam com veículos motorizados que, muitas vezes não mantém a distância lateral de um metro e meio

¹⁰¹ O baixo índice de envolvimento com as práticas de AFEs está frequentemente vinculado aos públicos: idoso, negro, de baixo nível socioeconômico e baixo grau de instrução (PNUD, 2017).

(1,5 m) ao se aproximarem ou ultrapassarem as bicicletas de forma lateral. Sob a lente das múltiplas realidades (MOL, 2002), modos de coexistência são possíveis para lidar com tais conflitos. Políticas distributivas poderiam atenuar essas incompatibilidades (como a construção de ciclovias, delimitação e sinalização de ciclofaixas junto às calçadas e a educação para o trânsito). Já as políticas inclusivas possibilitariam a acessibilidade a todos (a exemplo da conservação das calçadas, piso tátil e rebaixos).

Nas palavras de Mol (2002), instrumentos, ferramentas e métodos também performam realidades. Neste sentido, pergunto: de que forma o Poder Público toma conhecimento da realidade ou faz seu diagnóstico? Nas falas dos diferentes atores da Prefeitura Municipal e SMMU, diferentes métodos, ferramentas e fontes de dados, subsidiaram a elaboração da proposta de expansão/revisão da rede cicloviária de Porto Alegre, como: dados do Strava¹⁰², dados do Sistema de Bicicletas Compartilhadas (principalmente na região do Centro Histórico); e contagem volumétrica de ciclistas. Entretanto, parecem não representar a totalidade e complexidade do fenômeno em Porto Alegre.

As reuniões que estão sendo realizadas com os diferentes setores da sociedade, bem como os questionários aplicados aos Setores da Saúde e Educação trarão contribuições e dados a complementar a proposta e trabalhos futuros, de acordo com a SMMU. Já a Pesquisa de Origem e Destino Domiciliar (EDOM) gerará resultados que possibilitarão conhecer melhor os deslocamentos da população da capital como um todo, contribuindo para um diagnóstico mais ampliado das realidades.

Os princípios e métodos adotados pela SMMU na definição das ciclovias prioritárias na proposta apresentada, basearam-se em critérios pelo lado da oferta, segundo um ator social presente em uma das reuniões. Mas no seu entendimento, deveriam partir da demanda, por meio de pesquisas, levantamento de dados e estudos para conhecer os usuários, seus comportamentos e quais alternativas lhes atenderiam. Esses dados alimentariam um “Sistema de Modelagem de Transportes” gerando opções e soluções à mobilidade urbana de Porto Alegre, em destaque o

¹⁰² Strava é um serviço de internet americano para rastreamento de exercícios físicos que incorpora recursos de redes sociais. É usado principalmente para ciclismo e corrida usando dados do Sistema de Posicionamento Global (Fonte: <https://en.wikipedia.org/wiki/Strava>).

modal bicicleta. Assim, as opções e soluções não se limitariam a dados parciais ou a diferentes perspectivas de especialistas, mas sim, partiriam das necessidades e critérios dos usuários e praticantes.

A adoção de Infraestruturas Provisórias também foi uma sugestão dada como método de testagem, simulando a implantação de novas ciclovias, reduzindo as tensões e dirimindo as dúvidas se o traçado de uma ciclovia é ou não uma boa opção. Uma melhor comunicação entre órgãos e empresas públicas, a exemplo do “ofício à Trensurb”, para ampliar os horários de ciclistas e bicicletas nos trens, também foi sugerido como opção. A busca de boas práticas em países que reconhecem os benefícios e estimulam as pessoas a pedalar, também foi um meio sugerido para identificar novas opções de soluções.

Manuais e cálculos semaforicos definem os tempos de travessia de pedestres e ciclistas nas vias. O cálculo é feito por um Setor da EPTC e segue um Manual utilizado em todo o Brasil. As queixas dos longos tempos de espera para atravessar uma via, resultam da aplicação deste método que, segundo um especialista presente na reunião, sofre influência da “cultura carrocentrista”, que prioriza o automóvel em detrimento do pedestre e do ciclista, performando essa realidade no trânsito.

A instalação de Placas sempre é uma opção para sinalizar o trânsito e transmitir mensagens permanentes ou provisórias aos usuários do trânsito, segundo o CTB¹⁰³. “O que uma placa vai fazer?”, questiona uma técnica da EPTC. Ainda afirma que placas, indicando a presença de ciclistas nas vias, desacompanhadas de ações de educação para o trânsito, não são efetivas. Ciclistas não concordam, pois é sabido que no processo de Formação de Condutores de veículos automotores, o estudo das placas é imprescindível. Num entendimento de uma sociedade constituída de humanos e não humanos (Mol, 2002), as placas são objetos que possuem agência. Logo, performam a realidade do trânsito, podendo, além de indicar, também educar.

Diante das situações descritas, percebo que os diferentes instrumentos, ferramentas e métodos (adotados e sugeridos à SMMU) possibilitam um diagnóstico

¹⁰³ Segundo o Anexo I da CTB: PLACAS - elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas como sinais de trânsito (BRASIL, 1997).

e conhecimento das realidades, subsidiando as decisões, escolhas e gerando opções aos atores e gestores públicos. Mol (2008) sugere que as “histórias de performance” de diferentes atores, auxiliam no diagnóstico da realidade e conhecimento das diferentes versões dos objetos, que somados performam suas realidades e políticas.

Por fim, questiona-se: em que contexto da proposta apresentada pela SMMU está o ciclismo/andar de bicicleta enquanto esporte e lazer? “Mas e o fluxo do lazer?”, questiona um dos atores sociais, representante do Conselho do Idoso. O conhecimento das múltiplas realidades do ciclismo/andar de bicicleta, especialmente como esporte e lazer, pode contribuir para um melhor diagnóstico da realidade e na performance de políticas públicas inclusivas.

A observação participante em quatro das reuniões promovidas pela SMMU (Câmara de Vereadores, online; duas reuniões com cicloativistas, e uma reunião com os Conselhos) sobre o processo de expansão e revisão do PDCI de Porto Alegre possibilitou-me identificar:

- a) a ausência de um diálogo intersetorial e institucional amplo entre a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana com outras Secretarias, entre elas: a do Desenvolvimento e Meio Ambiente, Esporte e Lazer, Turismo, Saúde, Educação e outras, diferentemente do observado em documentos de políticas da década de 1990 da Prefeitura Municipal (a exemplo do Manual do Ciclista e PDCI);
- b) os polos “geradores e atratores de viagens” de bicicleta, identificados nos mapas da apresentação da SMMU com um símbolo de “\$”, sugere interpretar que a dimensão utilitária e os fins econômicos do uso da bicicleta foram ressaltados, reconhecidos e priorizados na política que está sendo revisada na atual Gestão Municipal;
- c) as praças, parques, clubes, centros comunitários, Orla do Guaíba e rotas de treinamento de ciclistas esportivos, espaços onde geralmente se desenvolvem as práticas do ciclismo/andar de bicicleta como esporte e lazer, não foram identificados e considerados polos geradores e atratores de “viagens” ou locais de prática do ciclismo/andar de bicicleta (no contexto desta pesquisa) na proposta pela SMMU, assim como ocorreu com as instituições de educação, saúde e com o comércio. A sugestão de inclusão destes espaços não foi mencionada nos resultados

apresentados pela SMMU no “Seminário + Mobilidade”;

d) reuniões específicas foram realizadas com os Setores da Educação, Saúde e com Shopping Centers (esta de forma extraordinária). Não foi realizada uma reunião específica com o Setor do Esporte e Lazer, mesmo após sugerido à SMMU em uma das reuniões. Também não foram realizadas pesquisas com os praticantes do ciclismo/andar de bicicleta em geral, no formato do que ocorreu com os Setores da Educação e Saúde.

Pelos fatores acima mencionados, percebo que a perspectiva generalizante e dominante da mobilidade urbana (utilitária) tem orientado a proposta apresentada pela SMMU para a revisão/expansão da rede cicloviária de Porto Alegre. A realidade do ciclismo/andar de bicicleta como prática de esporte e lazer não esteve presente na proposta inicial de expansão/revisão apresentada pela SMMU e também não foi incluída ao longo do processo das reuniões e no compilado das suas contribuições finais. No entendimento de um dos técnicos da SMMU em uma das reuniões, o uso da bicicleta para o lazer já era algo “dado” em Porto Alegre, podendo em parte, justificar sua ausência no projeto. Mesmo que a busca de outras “opções” em diferentes sítios de interesse foi buscada em reuniões com setores da Sociedade, a decisão parece ter sido mantida no sítio de interesse da SMMU, ou melhor, da oferta. Talvez tenha sido pela ausência de um diálogo ampliado e interdisciplinar em âmbito institucional do Estado?

Também questiono o que está em jogo na decisão da SMMU pela versão da “mobilidade” Que outros objetos estão sendo performados com essa opção escolhida?

Os diferentes estilos de política podem ampliar ou restringir as condições de possibilidade para a prática ou para que diferentes realidades sejam performadas. Assim, considerando as opções e decisões do Poder Público Municipal de Porto Alegre, das últimas e atual gestão, percebe-se que as políticas que performam o ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre, identificam-se com o gênero cívico da política do quem, sugerido por Mol (2008), onde as intervenções são entendidas em atendimento aos cidadãos. No entanto, a materialização dessas políticas é, atualmente, dependente dos tempos e recursos do mercado, a exemplo da construção de ciclovias, da instalação de placas de sinalização viária com recursos doados e das bicicletas de aluguel para a população. Essas políticas tendem à

individualização das decisões, cabendo ao indivíduo escolher entre os benefícios e riscos para aderir e/ou permanecer na prática, especialmente no que se refere ao risco relacionado à prática.

8.2.4 Ciclovias e ciclofaixas: obras (in) convenientes? Ou de conveniência?

Ao mesmo tempo que observei e participei das ações e eventos da Prefeitura Municipal de Porto Alegre e na Câmara Municipal de Vereadores, acompanhei e vivenciei o cotidiano de quem pedala pelas ciclovias da Avenida Ipiranga e ciclovia da Orla do Guaíba. A seguir, apresento algumas dessas situações vivenciadas que suscitaram-me inúmeros estranhamentos e questionamentos acerca das condições de trafegabilidade, segurança viária, prioridades e conveniência na construção, reforma e manutenção das ciclovias na cidade.

8.2.4.1 A(s) realidade(s) da ciclovia da Avenida Ipiranga

A ciclovia da Avenida Ipiranga foi construída a partir de 2011, às margens do Arroio Dilúvio, em parceria com a iniciativa privada. A estrutura é de 9,4 quilômetros de extensão, e liga as Avenidas Edvaldo Pereira Paiva e Antônio de Carvalho, na Zona Leste da Cidade. De acordo com o secretário de Mobilidade Urbana na época, a ciclovia foi construída com duplo sentido de circulação e muda de lado em alguns pontos da Avenida para um melhor aproveitamento do espaço. O custo da obra foi avaliado em R\$ 2,5 milhões, recursos provenientes do Grupo Zaffari e do shopping Praia de Belas¹⁰⁴.

Ao pedalar por essa ciclovia, inúmeros são os obstáculos encontrados no caminho como postes de energia elétrica, proteção para postes, estreitamentos, descontinuidade no fluxo, falta de sinalização e ausência de proteção lateral em alguns trechos à margem do Arroio Dilúvio, além galhos, raízes de árvores, buracos e rachaduras na pista. Questionamentos e estranhamentos foram suscitados acerca do porquê destas condições e quais seriam as opções diante desses problemas de

¹⁰⁴ MOBILIZE.ORG. Porto Alegre: trecho de ciclovia será entregue no fim de janeiro. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/1257/porto-alegre-trecho-de-ciclovia-sera-entregue-no-fim-de-janeiro.html>. Acesso em: novembro.2022.

trafegabilidade e acessibilidade. Esses problemas também foram notícia de uma reportagem publicada em um jornal no mês de Outubro de 2022¹⁰⁵.

O projeto desta ciclovia foi questionado, na época de sua construção, pela sociedade civil organizada. Um teste/levantamento foi realizado pelo Laboratório de Políticas Públicas e Sociais (LAPPUS)¹⁰⁶, acerca dos principais pontos críticos e desafios postos à obra de implantação da ciclovia ao longo da Av. Ipiranga, a fim de promover um debate sobre outras possibilidades de facilitação e fomento à mobilidade urbana pelo incentivo ao uso da bicicleta. O teste foi realizado por voluntários do Núcleo de Cicloatividade do LAPPUS que percorreram toda a extensão do provável traçado da ciclovia ao longo da Av. Ipiranga, a partir de um croqui divulgado pela Prefeitura no final de 2011. O trecho de 9 km dividido em 7 (sete) intervalos, cada trecho de acordo com o estabelecido no plano de implantação, a fim de facilitar o teste, a abordagem e a sistematização dos dados coletados¹⁰⁷.

Ao longo do trajeto estudado, a LAPPUS fez um registro fotográfico dos obstáculos e/ou impedimentos à realização da obra. Dentre os principais pontos críticos identificados e apontados pelo teste/levantamento, foram:

- a) Diversas vias com possibilidade de conversão à esquerda, para os veículos, podem apresentar risco a ciclistas;
- b) Nos trechos sobre algumas pontes, como a na Avenida Azenha, não é possível marcar ou delimitar o espaço para ciclistas sobre elas, pois elas são tombadas pelo Patrimônio. Desta forma, o ciclista obriga-se a utilizar o espaço destinado a pedestres;

¹⁰⁵ Trechos de ciclovias de Porto Alegre precisam de mais sinalização e dividem opiniões sobre segurança viária. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2022/10/trechos-de-ciclovias-de-porto-alegre#precisam-de-mais-sinalizacao-e-dividem-opinioes-sobre-seguranca-viaria#cl8us1btd006f014z9jax8ztf.html>. Acesso em: novembro.2022.

¹⁰⁶ O Laboratório de Políticas Públicas e Sociais – Lappus – é uma organização da sociedade civil sem fins lucrativos fundada em 03 de novembro de 2005, com sede na cidade de Porto Alegre – RS, Brasil, e tem por objetivo analisar e implementar políticas públicas inovadoras. Atua também na defesa e garantia de direitos constitucionais. Desde sua fundação, implementou projetos no campo da pesquisa, estudos e ações junto ao poder público e na sociedade, em especial no campo da participação popular, mobilidade urbana ativa e no campo ambiental. Fonte: <https://lappus.org/quem-somos/>. Acesso em: Dezembro.2022.

¹⁰⁷ LAPPUS. Teste da ciclovia da Avenida Ipiranga. Disponível em: <https://vadebici.files.wordpress.com/2012/06/pontos-criticos-da-ciclovia-ipuranga.pdf>. Acesso em: novembro.2022.

- c) Disputa de espaço de alguns trechos de ciclovias com faixa de segurança de pedestres e saídas de passarelas sobre o Dilúvio, colocando ciclistas e pedestres em possível rota de colisão e disputando o mesmo espaço na calçada;
- d) Estreitamentos com insuficiência de espaço horizontal, prejudicando a instalação de ciclovia bidirecional, e obrigando pedestres e ciclistas a compartilharem o pouco espaço no aguardo para atravessar; e
- e) Inúmeros estreitamentos (no mínimo 20 pontos) por conta de postes de energia elétrica (simples e duplos), proteções de concreto e de ferro para postes, árvores e raízes de árvores, postes de metal e placas de trânsito.

O parecer final do teste/levantamento indicou, dentre outros fatores, que a implantação da proposta da Prefeitura, além de estar sobre o gasoduto e debaixo da rede de alta-tensão, está ao lado da pista mais veloz dos automóveis, na beira do Arroio Dilúvio. O traçado da ciclovia troca de um lado a outro do Arroio Dilúvio por cinco vezes. Por situar-se fora da pista, a ciclovia no talude impossibilita a comunicação do trânsito de bicicletas com as ruas laterais confluentes com a Av. Ipiranga, promovendo uma segregação das bicicletas em relação ao trânsito geral da Avenida. A alternativa sugerida ao Poder Público para melhor eficácia, funcionalidade e segurança, foi a implantação de uma ciclofaixa à direita da via, em ambos os sentidos da Avenida. Segundo o Laboratório, esta seria uma opção menos onerosa ao erário, mais ágil no tempo de realização, com menor impacto ambiental e maior capilaridade comunicante entre as ruas e a ciclovia (LAPPUS, 2012). No entanto, a opção escolhida pelo Poder Público foi construir a ciclovia no talude do Arroio Dilúvio, “para um melhor aproveitamento de espaço”, como já citado.

Conhecendo de forma parcial a história de performance da ciclovia da Avenida Ipiranga, identifiquei que, naquele tempo, outras opções estavam disponíveis aos tomadores de decisão em seus sítios de interesse. A opção escolhida chama a atenção para os seus efeitos secundários, benefícios e malefícios gerados, que segundo Mol (2008) revelam as interferências, sua complexidade e levanta o questionamento: o que esteve em jogo nesta decisão? Como essa escolha foi feita?

Na fala do cicloativista E6, entrevistado, geralmente os critérios para a implementação das ciclovias em Porto Alegre baseiam-se em “como atrapalhar menos o uso do automóvel”:

Mas por que estão fazendo assim? Porque a Prefeitura não conseguiu enfrentar o problema de frente. Porque se tu faz a ciclovia, tu tem que fazer a ciclovia na lógica de quem pedala. Tu não pode fazer a ciclovia pensando em como atrapalhar menos o uso do automóvel. Então, é mais ou menos dizer: “Olha, dá pra fazer até ali? Sim, mas teria que continuar. Mas se continuar, a gente tem que tirar os carros estacionados. Então melhor é fazer lá que é mais fácil”. Então, sabe, foram se fazendo os (trechos) mais fáceis, os mais fáceis (ENTREVISTADO E6).

A partir dos dados expostos, identifico que a realidade da ciclovia da Av. Ipiranga, projetada e construída, sobrepõe-se às realidades de quem hoje pedala nesse espaço. As condições de possibilidade dadas em outro tempo coexistem com as condições presentes, benéficas e maléficas, performando, cotidianamente, os múltiplos ciclismos/andar de bicicleta, mas também outros objetos, dentre eles uma mobilidade segregada de outros modais e por vezes insegura.

As condições de possibilidade para a prática do ciclismo/andar de bicicleta também são modeladas pela infraestrutura existente na cidade de Porto Alegre, entre elas a existência da Ciclovia da Avenida Ipiranga. As queixas cotidianas dos praticantes e usuários apontam a necessidade de um diagnóstico e de uma intervenção, especialmente para as melhorias necessárias a manutenção, sinalização e oferecer melhor segurança a quem ali pedala.

Também destaca-se que a implementação desta obra cicloviária esteve condicionada aos recursos de contrapartidas disponibilizados por grandes empreendimentos, caracterizando uma forte dependência desta Política Estatal dos avanços e recursos do Mercado.

8.2.4.2 O caso da ciclovia no Complexo Pontal

Um trecho de ciclovia localizado entre as Avenidas Beira Rio e Diário de Notícias passou a sofrer inúmeras modificações a partir da construção do Complexo Pontal do Estaleiro. O empreendimento inclui um complexo comercial, com 114 (cento e quatorze) mil metros quadrados de área construída, um shopping center, uma megastore, um hotel, um centro de eventos e um centro médico. A área que sedia o Pontal Estaleiro abrigou, até 1995, o Estaleiro Só, uma empresa construtora

de navios fundada em 1850, que chegou a ser fornecedora de suprimentos para as tropas imperiais e provinciais em 1865, ano em que transcorria a Guerra do Paraguai. O declínio das atividades fabris levou a empresa a falência, e o terreno foi leilado para que o valor fosse usado no pagamento de ex-funcionários¹⁰⁸.

Em 2009, uma ação popular foi movida para impedir a construção do complexo, em função do projeto apresentado pela incorporadora para a revitalização da área sob o argumento de não atender à Constituição Federal, ao Código das Águas e ao Código Florestal. Segundo informações do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul, em setembro de 2012¹⁰⁹, houve uma discussão sobre a revitalização do local através do projeto "Pontal do Estaleiro", que incluiria prédios residenciais e comerciais na área. Uma consulta pública foi realizada e 80,7% dos votos disseram não ao uso residencial do terreno.

Com o início das obras, a ciclovia que contornava um dos lados do terreno do empreendimento começou a ser modificada. A nova ciclovia foi uma das contrapartidas exigidas pelo município para a construção do empreendimento, além de outras obras viárias, como pontos de ônibus e um parque, localizado na parte de trás do complexo. Durante a realização da obra, grande parte do tempo o trecho da ciclovia foi interrompido e improvisado, com cones, fitas e telas demarcadoras. O traçado existente foi sendo modificado, em função da construção dos acessos para entradas e saídas de veículos do empreendimento. Uma rua interna para acesso ao empreendimento foi construída fragmentando o trecho de ciclovia em no mínimo 4 (quatro) pontos. O fluxo de ciclistas, que antes era contínuo, passou a ser interrompido a cada interseção da ciclovia com a rua interna.

O passeio público rente a antiga ciclovia também foi interrompido e descontinuado. A continuação da ciclovia no sentido Pier Barra Shopping Sul e o Centro de Treinamento Cristal – Grêmio Foot-Ball Porto-Alegrense também foi recortado e transferido para o passeio público, passando a ocupar grande parte do espaço destinado ao trânsito de pedestres e do espaço de uma academia de ginástica ao ar livre. Parece que a modificação foi feita para facilitar a saída de

¹⁰⁸ CREA-RS. Obras do Pontal do Estaleiro são fiscalizadas pelo CREA-RS. Disponível em: <https://www.crea-rs.org.br/site/index.php?p=ver-noticia&id=6805>. Acesso em: dezembro.2022.

¹⁰⁹ Pontal do Estaleiro: extinta a ação popular. Disponível em: <https://www.tjrs.jus.br/novo/noticia/noticia-legado-6872/>. Acesso em: dezembro.2022.

veículos do empreendimento e do acesso aos ônibus de uma parada próxima ao complexo.

A partir da inauguração da megastore no Pontal, uma placa luminosa foi instalada próximo a saída de carros do Museu Iberê Camargo, indicando o acesso à loja. O trânsito de pedestres e ciclistas nunca foi interrompido, mas foram desviados e adaptados inúmeras vezes em função da obra em andamento e do trânsito de máquinas e caminhões. Diversos elementos provisórios continuaram sendo instalados para orientar o trânsito de pedestres e ciclistas, como cones, telas, fitas e placas improvisadas.



Figura 16: Obras de modificação do traçado da ciclovia no Complexo Pontal
Fonte: Autora



Figura 16: Obras de modificação do traçado da ciclovia da Avenida Diário de Notícias
Fonte: Autora



Figura 17: Rampa provisória para acessar a ciclovia

Fonte: Autora

Com a pavimentação da nova ciclovia, o trânsito de ciclistas e pedestres foi drasticamente modificado. Num curto trecho de ciclovia, o ciclista é obrigado a diminuir a velocidade e parar, no mínimo, em 3 (três) pontos para evitar a colisão com veículos. Da mesma forma, os pedestres, em no mínimo 2 (dois) pontos precisam parar para a passagem de bicicletas e veículos.

A medida que a nova ciclovia e as calçadas passaram a ser concluídas e utilizadas pela população, inúmeros elementos foram sendo introduzidos para alertar os ciclistas e pedestres sobre o cruzamento de veículos no local, especialmente: placas de “Pare” para ciclistas; um semáforo para ciclistas, em uma das entradas de veículos ao Complexo; sinalização horizontal na ciclovia alertando para redução de velocidade e passagem de veículos e; outras faixas de segurança para pedestres.

Pedalando na nova ciclovia reformada, percebi que o posicionamento e a altura do prédio do Complexo Pontal à beira do Lago Guaíba, criou um efeito sobre o vento naquele local e também modificou a temperatura do ar naquele trecho, desestabilizando os ciclistas que por ali transitam. Descobri que a formação destas infraestruturas no meio urbano e seu impacto sobre a direção e velocidade dos ventos e na temperatura do ar, são chamadas de “cânions urbanos”. Esse é um conceito emprestado dos estudos sobre relevos geológicos para uso nas megalópoles. Segundo estudo publicado pela Universidade Federal do Ceará (UFC),

os cânions urbanos têm o nome baseado naquelas formações montanhosas de desfiladeiros causadas pelas atividades erosivas dos rios. No meio urbano, designam locais onde há abundância de grandes edifícios, construídos próximos uns aos outros¹¹⁰.



Figura 18: Placa eletrônica sinalizando o acesso a Megastore

Fonte: Autora



Figura 19: Novo traçado da ciclovia - abertura da rua interna do Complexo

Fonte: Autora

¹¹⁰ Cânions urbanos: desfiladeiros em meio à cidade. Disponível em: <https://agencia.ufc.br/canions-urbanos-desfiladeiros-em-meio-a-cidade/>. Acesso em: dezembro. 2022.

Na primeira semana de operação do novo traçado, a EPTC disponibilizou um agente de trânsito para alertar os ciclistas sobre uma das entradas de veículos no empreendimento. Ao menos durante dois finais de semana, foram realizadas “Blitz educativas” com a distribuição de panfletos aos ciclistas que ali trafegavam. Presenciei ao menos 2 (duas) ações educativas realizadas e fiquei com dúvida acerca da efetividade das ações, visto que poucos paravam sua atividade física para ouvir os agentes e receber o panfleto educativo. Na fala de um servidor da EPTC, em reunião com ciclistas, cicloativistas e esportistas sobre a proposta de expansão/revisão do PDCI, foi comentado que inúmeros “problemas” com ciclistas estavam ocorrendo no local e, por isso, lá estavam sendo realizadas ações educativas.

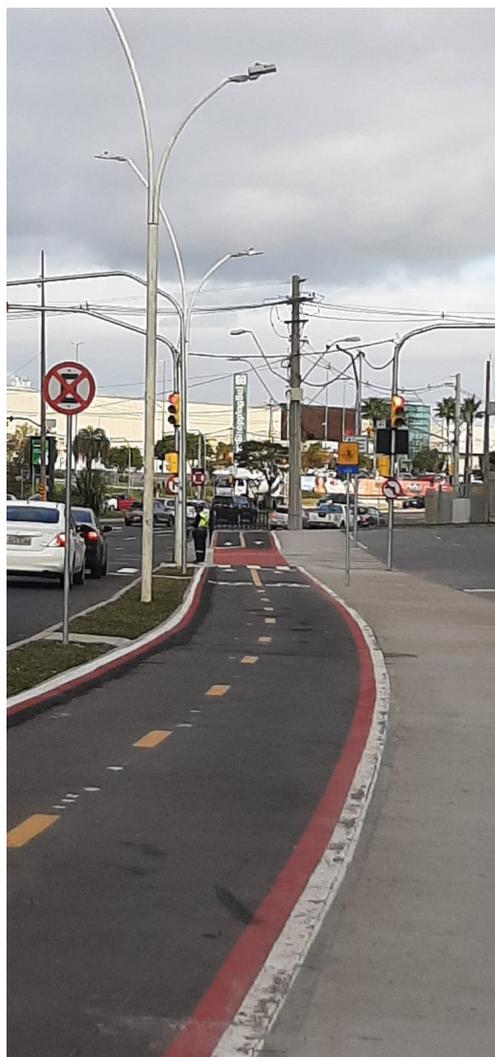


Figura 20: Agente da EPTC na rota de conflito entre ciclistas e veículos



Figura 21: Trecho modificado na ciclovia da Avenida Diário de Notícias

Questiono: quais os requisitos, elementos e prioridades foram considerados no planejamento desta nova ciclovia? Parece-me que os critérios de continuidade de fluxo e apazibilidade parecem ter sido desprezados.

Pedalando em um sábado a tarde na Orla do Guaíba, na nova ciclovia em frente ao novo Shopping Pontal, vejo agentes da EPTC colocando cones e plaquetas nas laterais da ciclovia, próximo a segunda entrada de carros. Logo pensei: na minha volta, já devem estar abordando os ciclistas. Ao retornar, percebi que a abordagem não acontecia. Os ciclistas continuavam passando sem parar, porque o semáforo passava despercebido em função da sua posição no poste, bem como a presença dos agentes da EPTC. Acabei parando para conversar com o agente da EPTC sobre a ação em função da minha pesquisa. Mas se estivesse pedalando por deslocamento, treino e/ou lazer, também passaria e não pararia. Ficaria olhando pra aquilo, sem entender. Ao conversar com o Fiscal da EPTC (agente educativo) sobre o trecho da ciclovia modificado, ele comentou que poucos ciclistas param para conversar e receber o panfleto. Na sua opinião a ciclovia deveria ter sido feita contornando o Guaíba ou passando por dentro do estacionamento do novo Shopping. “Ainda pode ser feita, com uma estrutura elevada ou aterrando parte do lago, prolongando a orla.” Naquele momento, passa um ciclista e grita: “Isso aqui ficou uma porcaria!” (DIÁRIO DE CAMPO, 25/07/2022).



Figura 22: Ação educativa EPTC aos ciclistas na entrada de veículos

Fonte: A autora

Com o passar do tempo, identifiquei que mais e mais elementos de sinalização foram sendo adicionados, como sinalização horizontal para alertar os ciclistas sobre os cruzamentos com veículos e cilindros delimitadores¹¹¹, próximo ao semáforo instalado em um dos acessos ao Shopping Pontal. Esse reforço na sinalização pode indicar o risco de ocorrerem conflitos e acidentes no local.

¹¹¹ Cilindros delimitadores: dispositivos auxiliares utilizados para proporcionar aos condutores (neste caso, de bicicletas) melhor percepção do espaço destinado à circulação de bicicletas, inibindo a transposição de marcas viárias e manobras indesejadas nas conversões e acesso aos lotes lindeiros (CONTRAN, 2021). No caso específico estudado, os dispositivos delimitam a divisão de fluxos entre bicicletas e veículos automotores que acessam a entrada do Complexo Pontal.



Figura 23: Novos elementos de sinalização na entrada de veículos do Complexo

Fonte: A autora

No mês de novembro de 2022, foi inaugurado o “Parque Pontal”, uma contrapartida à instalação do complexo na área pelos empreendedores do Complexo do Pontal que foi doada ao município de Porto Alegre. Por um período de 10 (dez) anos o Parque deverá ser mantido (manutenção, segurança e modernizações) por essas empresas. O espaço, de características predominantemente contemplativas, gera expectativas de tornar-se atração turística da cidade. Seu projeto foi aprovado por secretarias afins, além da Equipe do Patrimônio Histórico e Cultural (EPHAC) e do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

A notícia da inauguração foi vinculada no Jornal Diário Gaúcho¹¹², informando aos visitantes a presença de muitas árvores nativas e que foram plantadas cento e

¹¹² Píer, mirantes e escadarias para contemplar o pôr do sol no Guaíba: Parque do Pontal abre neste sábado em Porto Alegre. Disponível em: <http://diariogaucho.clicrbs.com.br/rs/dia-a-dia/noticia/2022/11/pier-de-700-metros-mirantes-e-escadarias-para-contemplar-o-por-do-sol-no-guaiba-parque-do-pontal-abre-neste-sabado-em-porto-alegre-23263846.html>. Acesso em: dezembro.2022.

sessenta árvores, além de outros cem arbustos. Esta imagem vendida nas mídias não é a mesma percebida por frequentadores ciclistas que visitaram o espaço. O ciclista E3 confessou sentir uma ausência de vida, pelo corte de algumas árvores nativas que ele não encontrou mais lá, pelo excesso de concreto e por não terem construído uma de ciclovia próxima ao Lago Guaíba, para poder contemplar o espaço pedalando. Mesmo sem ter ciclovia, as pessoas pedalam pelo Parque utilizando o passeio dos pedestres. Decepcionado com o conceito do Parque entregue para uso da população, publicou em sua rede social Instagram uma foto do prédio do empreendimento e o seguinte dizer: “Castelo de gelo, frio num deserto. Lugar vazio, carente de vida, com um arremedo, um pequeno vestígio de natureza”.



Figura 24: Parque Pontal
Fonte: Jornal Diário Gaúcho

A partir da reestruturação da ciclovia próxima ao Complexo Pontal questiono: Quais requisitos embasaram tal projeto de modificação do trecho da ciclovia? Os requisitos da demanda (usuários, praticantes e meio ambiente – não humanos) foram considerados? A intervenção realizada no local tem atendido às expectativas de quais atores? Atores usuários, praticantes têm apresentado queixas acerca do fluxo descontínuo, risco de atropelamentos e ausência de aprazibilidade ao pedalar no local. Falas de técnicos da SMMU também indicam conflitos no uso do

local. Também afirmaram que tal desenho da reestruturação foi elaborado pensando num fluxo mais rápido para quem usa a bicicleta para mobilidade e por isso a ciclovia não foi transferida para a área próxima ao Lago Guaíba, no Parque Pontal. Entretanto, é visível a grande presença de ciclistas no local. Dada a ausência dessa ciclovia junto ao Lago Guaíba, no Parque Pontal, a opção aos ciclistas é pedalar no passeio público destinado aos pedestres.

A ciclovia reestruturada por conta da construção do Complexo Pontal aponta também para um conflito existente entre o estilo de política proposto pela atual Gestão Pública Municipal (“ouvir a população”) e a prática cotidiana percebida na execução das obras cicloviárias, sob critérios e conveniências de empreendimentos e do mercado.

8.2.5 Bicicletas alugadas: solução para todos?

As bicicletas alugadas Bike Itaú, surgem como uma opção para os praticantes que não possuem bicicleta própria. Alguns números revelam um aumento progressivo do número de bicicletas alugadas do início da pandemia Covid-19 até então.

O aluguel de bicicletas na cidade de Porto Alegre (número de viagens) aumentou 15% entre os meses de abril e maio de 2020, reflexo da reabertura dos comércios e de atividades em Porto Alegre nos primeiros meses da pandemia, segundo a empresa TemBici¹¹³, que administra o serviço BikePoA¹¹⁴. Já em 2021, o número de viagens teve um crescimento de 164% no número de trajetos, quando comparado ao mês de abril de 2020, no início da pandemia. No mês de agosto, o sistema bateu recorde histórico, totalizando 4,4 mil viagens em um único dia, acima das 4 mil viagens registradas no mês de maio, de acordo com a empresa. Em fevereiro de 2022, foram 26 mil viagens com bicicletas compartilhadas a mais que 2021¹¹⁵.

¹¹³ Bike Itaú Porto Alegre. Disponível em: <https://bikeitau.com.br/porto-alegre/>. Acesso em: janeiro.2021

¹¹⁴ Observatório da Bicicleta. Disponível em: <https://observatoriodabicicleta.org.br/reabertura-de-servicos-reflete-em-aumento-de-15-no-uso-de-bicicletas-de-aluguel-na-capital-porto-alegre>. Acesso em: setembro.2020.

¹¹⁵ GZH. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2022/03/numero-de-ciclistas-feridos-em-acidentes-em-porto-alegre-sobe-91-de-janeiro-a-fevereiro-em-relacao-ao-mesmo-periodo-de-2021-cl0gz47k3004k017c4gaop2kq.html>. Acesso em: junho.2022.

O site da operadora TemBici, credenciada pela Prefeitura Municipal para operar em Porto Alegre, informa que “as bikes Itaú são para todos”, e que não é preciso ser cliente Itaú para “pedalar uma das laranjinhas” (cor das bicicletas para aluguel). Entretanto, para conseguir alugar uma bicicleta é necessário ter um celular para fazer o *download* do aplicativo Bike Itaú¹¹⁶, escolher um dos planos e ter cartão de crédito para adquirir um dos planos oferecidos pela operadora (Figura 19).



Figura 25: Planos Bike Itaú em Porto Alegre

Fonte: Bike Itaú Porto Alegre. Disponível em: <https://bikeitau.com.br/porto-alegre/>

São 410 (quatrocentas e dez) bicicletas disponíveis em 41 (quarenta e uma) estações distribuídas pela cidade, em “pontos estratégicos”, segundo a operadora (Figura 20). Os pontos estão localizados na Zona Central da cidade, Orla do Guaíba e proximidades. Esta distribuição geográfica “centralizada” acaba limitando o acesso das pessoas que querem se deslocar nos bairros mais periféricos da cidade e que, supostamente, teriam menos condições de terem uma bicicleta própria. Outro fator limitador de acesso é a necessidade de ter um aparelho celular (*smartphone*) para fazer o *download* do aplicativo, bem como cartão de crédito.

As bicicletas da Bike Itaú disponíveis para aluguel são para uso de adultos, possuem 6 (seis) marchas, banco ajustável e uma cesta plástica que suporta até 5 quilos. O site da TemBici indica também a possibilidade de aluguel de bicicletas elétricas, bicicletas com motor, que proporcionam um pedal assistido, reduzindo os esforços do praticante e facilitando o percurso, especialmente em subidas e terrenos íngremes. As bicicletas elétricas ou e-bikes atingem uma velocidade de até 25km/h, e para acessá-las é necessário fazer o *download* de um aplicativo específico. Para

¹¹⁶ <https://bikeitau.com.br/porto-alegre/>. Acesso em: outubro. 2022.

ambos os tipos de bicicleta, os equipamentos de proteção individual, tais como capacete e luvas, não são fornecidos pela operadora.

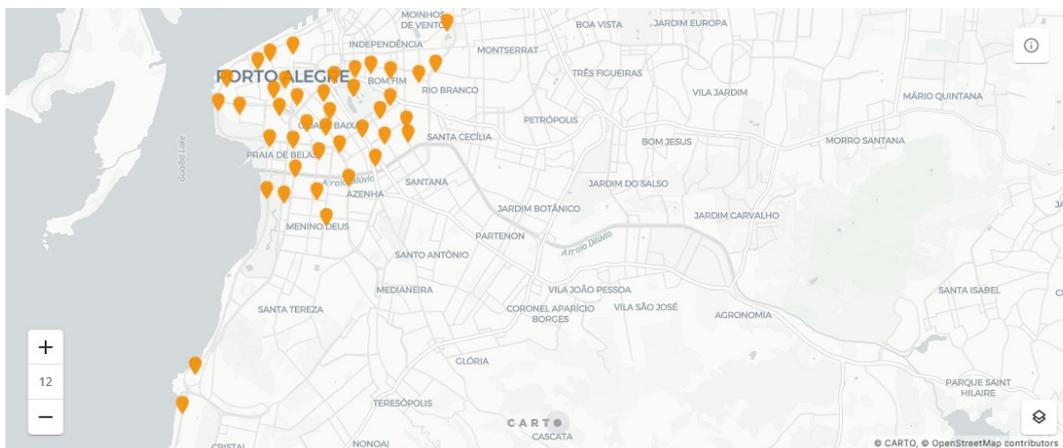


Figura 26: Estações Bike Itaú em Porto Alegre em operação em 2022

Fonte: Tembici (2022)

Ao adquirir um plano e utilizar uma bicicleta alugada, o usuário precisa concordar com os “Termos de uso, condições gerais e política de privacidade da operadora”¹¹⁷, que incluem: as responsabilidades sobre o uso da bicicleta, devolução, furto ou roubo, multas de trânsito, dentre outros. É considerado uso inadequado da bicicleta pela operadora: pedalar erguendo a roda dianteira da bicicleta, utilizar o freio dianteiro para erguer a parte traseira da bicicleta ou o freio traseiro para realizar derrapagens, pedalar em velocidade inadequada à via em que transita ou em desacordo com as normas de trânsito, bem como deixar a bicicleta desassistida, abandonada e/ou estacionada fora da Estação. O usuário também declara estar ciente das regras de trânsito vigentes, especialmente as que dizem respeito à condução de bicicletas elétricas em vias públicas, quando uso de capacete tem exigência obrigatória pela operadora (TEMBICI, 2021).

Na reunião promovida pela SMMU sobre a proposta de expansão/revisão do PDCI, no dia 12/07/2022, o Secretário Adão de Castro Júnior explanou sobre um edital de credenciamento para novas empresas interessadas em ofertar o serviço de bicicletas compartilhadas, que estava em fase de análise de propostas e em breve

¹¹⁷ Tem Bici. Condições. Gerais de Uso. Disponível em: <https://tembicihelp.zendesk.com/hc/pt-br/articles/4419791645844-Condi%C3%A7%C3%B5es-gerais-de-uso>. Acesso em: outubro.2022.

seria assinado. Segundo o Secretário, o novo modelo de credenciamento proposto pela Prefeitura Municipal traz uma ampliação das atuais 41 para 100 estações, incluindo agora bicicletas elétricas e bicicletas infantis, um aumento de 410 para 1.000 bicicletas compartilhadas. Além da ampliação do número de bicicletas e estações, o projeto também prevê que essas estações se aproximem de terminais e de locais dos pontos atrativos de público, sejam shopping centers, estações de embarques e desembarques ou terminais de ônibus, promovendo a qualificação nos locais. Na fala do Secretário Municipal, o projeto qualifica a rede cicloviária e oportuniza o uso da bicicleta na cidade.

Hoje elas se concentram muito no Centro Histórico e na orla; a nossa ideia, evidentemente, é ampliar isso para os bairros e também para esses locais de atrativo de público, shopping centers, terminais e parques, para que as pessoas, evidentemente possam fazer deslocamentos utilizando a bicicleta e embarcar em outro modal de transporte. Ela pode, talvez, sair e pegar um ônibus até um local, embarcar na bicicleta ou vice versa, embarcar na bicicleta primeiro e depois pegar um transporte público. Dessa forma, nós queremos também que a bicicleta acabe sendo mais utilizada na cidade, com essa qualificação da rede cicloviária, da malha cicloviária, mas também da oportunidade do uso da bicicleta, principalmente nesse modelo de credenciamento que a gente está em andamento agora (SECRETÁRIO MUNICIPAL ADÃO PRETO, 2022).

O termo de referência do Credenciamento 010/2021¹¹⁸ classifica o serviço de bicicletas compartilhadas do município de Porto Alegre como um compartilhamento de veículos de um “serviço de utilidade pública de transporte efetuado mediante a locação por tempo de disponibilidade e com condução efetuada pelo próprio usuário, com a retirada e a devolução do bem locado em pontos pré-definidos.

Segundo o edital, Porto Alegre já conta com o serviço de compartilhamento de bicicletas desde 2012, quando foi realizado um chamamento público de empresas para operar o serviço através de contrato experimental. Para o novo chamamento, a fim de potencializar o serviço de compartilhamento de bicicletas nas diferentes regiões, a cidade foi dividida em áreas:

a) Área Consolidada, formada por bairros que possuem estações de

¹¹⁸ Credenciamento 010/2021. Disponível em: https://www2.portoalegre.rs.gov.br/smf/default.php?reg=19&p_secao=1092#:~:text=Credenciamento%20de%20empresa%20para%20explora%C3%A7%C3%A3o,do%20munic%C3%Adpio%20de%20Porto%20Alegre. Acesso em: outubro.2022.

compartilhamento em agosto de 2021 e;

b) Área de Expansão, formada por bairros que não possuíam estações de compartilhamento em agosto de 2021, sendo:

- Área de Expansão 1, os bairros com potencial de receber estações de compartilhamento para ampliar a rede existente na Área Consolidada e;
- Área de Expansão 2, os bairros com potencial de receber estações de compartilhamento mesmo sem atender aos requisitos de distância mínima entre as estações, considerando as estações da Área Consolidada e da Área de Expansão 1.

Na Figura 21, estão identificados os locais das estações existentes em agosto de 2021 (na cor laranja) e os locais sugeridos para expansão do sistema (na cor azul), os quais levam em consideração a estratégia de promoção da mobilidade ativa fora da área central e a proximidade à infraestrutura cicloviária.

O Termo de Credenciamento e de Permissão de Uso (TCPU) assinado com as empresas credenciadas, classificadas no certame, terá validade por 60 (sessenta) meses. A partir dessa assinatura, a empresa credenciada deverá iniciar a instalação das estações para compartilhamento de bicicletas em 30 (trinta) dias e, em até 90 (noventa) dias concluir a instalação da totalidade de estações indicadas na sua proposta técnica e dar início pleno das atividades.

O TCPU fica condicionado ao fornecimento mensal, pelas credenciadas, de créditos para uso no sistema de compartilhamento de bicicleta, correspondentes a 2% (dois por cento) do total das viagens realizadas mensalmente. Estes créditos serão distribuídos conforme diretrizes do Poder Público Municipal, ainda não divulgadas. Segundo fala do técnico da EPTC em uma das reuniões da SMMU sobre a revisão do PDCI, é uma forma de contrapartida social que tem por objetivo atender um público que demanda esses serviços de forma gratuita. Percebo que esta é uma ação demonstra a existência de realidades do ciclismo/andar de bicicleta a serem performadas.

A Prefeitura indicou numa tabela a localização das 100 (cem) estações a serem instaladas na cidade (com suas devidas coordenadas), sendo que cada estação deverá conter, no mínimo, 10 bicicletas e, para cada 20 (vinte) estações de compartilhamento ofertadas, a credenciada deverá implantar um projeto-piloto com no mínimo, 2 (duas) estações localizadas na área de expansão. Este edital de credenciamento traz como novidade a oferta de bicicletas para uso infantil (para

crianças de 02 a 12 anos), sendo obrigatória a implantação de no mínimo 5% das vagas nas estações da área consolidada.

Já nas áreas de expansão, a instalação de bicicletas infantis é facultada. Segundo o documento, as vagas para bicicletas de uso infantil deverão estar, preferencialmente, localizadas em estações em áreas tipicamente de lazer, como Orla, parques e praças. A retirada da bicicleta infantil será feita por um adulto responsável, o qual poderá retirar duas bicicletas concomitantemente quando uma delas for para uso infantil. Questiono a não obrigatoriedade de oferta de bicicletas infantis na área de expansão, visto que, em sua maioria, são bairros periféricos, de menor poder aquisitivo e menos acesso a condições materiais para a prática do ciclismo/andar de bicicleta, tanto de crianças como de adultos. Questiono também a não inclusão ou preferência de instalação de bicicletas compartilhadas, com oferta de bicicletas infantis, próximo às escolas, de forma a estimular a mobilidade ativa e como uma boa forma de incluir movimento na vida da criança, indo de casa para a escola, ou de casa para a creche acompanhados de um adulto cuidador, assim como sugere o Guia de Atividade Física para a População Brasileira (BRASIL, 2021). Tomei conhecimento em uma das reuniões promovidas pela SMMU que as bicicletas “infantis” são iguais às de adulto, pois segundo a fala dos técnicos da EPTC, sua configuração possibilita a regulagem da altura do banco, podendo assim também ser utilizada por crianças.

O edital também não dispõem acerca da quantidade mínima de bicicletas elétricas a ser ofertada por estação. Também questiono a não oferta de equipamentos de segurança como capacetes, mesmo que seu uso não seja obrigatório pelo Código Brasileiro de Trânsito.

Ainda, na reunião promovida pela SMMU sobre a expansão/revisão do PDCI, o presidente da Associação de Cegos do Rio Grande do Sul (ACERGS) levantou a necessidade serem disponibilizadas bicicleta de dois lugares para aluguel (tandem)¹¹⁹, tanto para adultos, quanto para crianças, para que os deficientes visuais

¹¹⁹ Bicicleta Tandem é um veículo parecido com uma bicicleta, mas que é operado por mais de uma pessoa. Tandem é um termo do inglês que se referia ao ato de amarrar cavalos “em linha”, todos para a mesma direção. Tempo depois a palavra passou a ser designada para qualquer coisa organizada em linha, uma atrás da outra, apontando para a mesma direção. Inclusive bicicletas. Fontes: https://pt.wikipedia.org/wiki/Bicicleta_tandem. <https://oktobarbike.com.br/tandem-a-historia-das-bikes-de-grupo/>. Acesso: dezembro. 2022.

possam pedalar com um guia. Outra opção seria a Prefeitura conceder um espaço para que as associações possam oferecer esse serviço aos deficientes visuais, como uma forma de parceria com o recebimento de alguma contrapartida financeira para as entidades:

Não somos contra as bicicletas, nem ciclovias, nem outro meio de transporte, pelo contrário, somos totalmente favoráveis, mas essa é uma preocupação que nós temos que é muito grande. Outra questão que queria colocar é a seguinte: foi falado nas concessões das bicicletas para aluguel, que será considerada a colocação de bicicletas de adultos e crianças. Uma pergunta: está prevista também a disponibilidade de bicicletas de dois lugares para o deficiente visual poder também fazer uso desse serviço na cidade? Se não, sugiro que seja revisto ou pensado isso, para que não possamos cometer o mesmo erro que foi cometido na orla do Guaíba. No local existem as quadras poliesportivas, hoje tem piso tátil, o deficiente visual pode ir lá, mas não sei o que ele pode fazer lá, porque não existe nenhuma quadra ou espaço adaptado para o deficiente visual poder fazer a sua prática para desportiva. Não adianta nada ter os locais para locar bicicleta, locais para deixar bicicleta, tendo piso tátil levando até lá, mas chega lá o deficiente visual vai fazer o quê? Não tem uma bicicleta que ele possa andar com guia. E adianta mais, avanço mais, acho que seria interessante que, nesses locais para locação, o Município pensasse em abrir a possibilidade para as associações que oferecem esse serviço ou fazem esse trabalho – cito aqui o Pedal da Inclusão, o Pedal da ACERGS –, que têm bicicleta de dois lugares e fazem passeios esporádicos. Todos nós sabemos que a demanda por esses passeios é muito grande. Então por que não abrir, nesses locais, a possibilidade de as associações oferecerem esse serviço? Ou que aquela que seja a parceira nessas concessões possa reverter, de alguma forma, para essas associações a possibilidade de algum recurso, algum espaço, ou que sejam previstos nos editais as possibilidades de as associações terem essa questão da bicicleta de dois lugares e ajudar o Município a como fazer isso. São algumas proposições e sugestões, entendo que são muitas demandas e o Município está tentando dar o espaço para todos (PRESIDENTE DA ACERGS, 2022).

Compreendo que as parcerias firmadas entre o Poder Público, Empresas Concessionárias de bicicletas para aluguel e Organizações da Sociedade Civil para atender as diferentes realidades, neste caso, a prática do ciclismo/andar de bicicleta por deficientes visuais, sejam formas de coordenação, segundo Mol (2002), que somam esforços ou ações para que as múltiplas realidades do ciclismo/andar de bicicleta coexistam e se mantenham unidas. Disponibilizar o acesso às bicicletas de dois lugares junto às estações de bicicletas compartilhadas, caracterizaria uma forma de inclusão, pois além de performar um ciclismo/andar de bicicleta inclusivo e acessível, também beneficiaria adultos, crianças, idosos e demais pessoas com deficiências – PcD a compartilhem dos mesmos espaços e tempos de lazer, logo,

contribuindo para a redução das iniquidades no acesso e permanência às práticas de esporte de lazer.

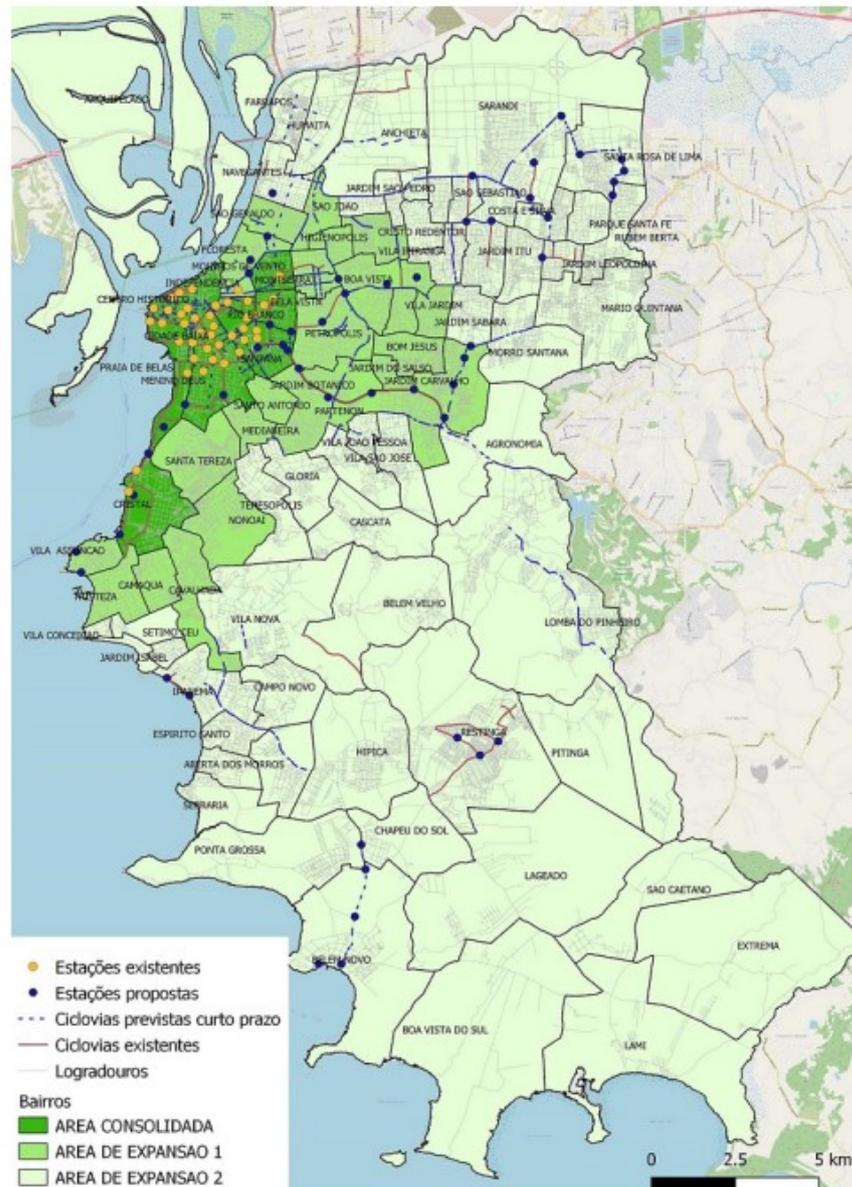


Figura 27: Proposta de localização das novas estações de compartilhamento
 Fonte: GDIN/EPTC.

8.3 AS UNIVERSIDADES PERFORMANDO AS POLÍTICAS DE ESPORTE E LAZER E PARA O CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA EM PORTO ALEGRE

As Universidades também foram identificadas neste estudo como importantes atores no processo de performance das Políticas Públicas, do direito e

da democratização das práticas de Esporte e Lazer na cidade de Porto Alegre, dentre elas a do ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre, por meio de estudos, pesquisas, na organização de eventos, documentos e fazendo a mediação entre os diversos atores. Descrevo a seguir, alguns destes processos que acompanhei enquanto membro do Grupo de Estudos Socioculturais em Educação Física (GESEF/ESEFID/UFRGS), ao longo deste trabalho.

8.3.1 A recriação da Secretaria Municipal de Esporte e Lazer de Porto Alegre

Em 2020, um movimento para recriação da Secretaria ganhou força com a realização de um importante evento que tive a oportunidade de participar da organização e realização, enquanto membro do GESEF/UFRGS. O Seminário “Esporte e lazer em debates: Diálogo com os candidatos à Prefeitura de Porto Alegre” foi um evento online, transmitido pelo canal do Youtube da Rede Esporte e Lazer em Debate – RS (2020), que antecedeu as eleições municipais de 2020. O evento teve como propósito realizar entrevistas com todos(as) candidatos(as) à Prefeitura de Porto Alegre/RS, abordando as pautas Esporte e Lazer. A iniciativa foi organizada por um grupo de professores universitários gaúchos de diversas universidades do Estado (UFRGS, UNISINOS, UFPEL, UFSM, UERGS e IFRS), também vinculados à REDE CEDES/RS e estudantes de pós-graduação. Numa perspectiva democrática, buscou-se atingir, além da comunidade acadêmica, as pessoas que estão envolvidas com práticas esportivas no seu cotidiano e, por isso, se interessam pelas propostas e intenções dos candidatos a governantes para essas pautas.

Dentre os candidatos entrevistados que se dispuseram a participar do evento, esteve o atual Prefeito de Porto Alegre, eleito em 2020, Sebastião Melo (MDB/DEM/CIDADANIA/Solidariedade/DC/PRTB/PTC). Seu plano de governo registrado no Tribunal Superior Eleitoral (TSE), serviu de fonte para leitura, análise e elaboração de perguntas pelos organizadores do evento. No dia marcado para entrevista, ao vivo, o candidato foi provocado a falar sobre seu entendimento e propostas para o esporte e lazer para a capital gaúcha, que teve sua Secretaria Municipal de Esporte, Recreação de Lazer (SME) extinta em 2017, na gestão do Prefeito Nelson

Marchesan Júnior (PSDB). Mesmo não constando em seu plano de governo, a repercussão do evento e pressão da comunidade, pós-evento, contribuíram para a recriação da pasta pelo candidato eleito, passando a denominar-se Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Juventude (SMELJ). A existência de uma estrutura institucional, neste caso, o da Secretaria Municipal, auxiliária na construção e legitimação pública de uma agenda de governo para o Esporte e Lazer (STIGGER; MYSKIW, 2019).

8.3.2 O ciclismo/andar de bicicleta entre as demandas da Conferência Municipal de Esporte e Lazer de Porto Alegre

A 3ª Conferência Municipal de Esporte e Lazer teve por objetivo definir os rumos de políticas públicas para o Município de Porto Alegre e fortalecer o setor na agenda do Governo Municipal. Enquanto um importante instrumento de interlocução com a comunidade, a Conferência Municipal teve sua última edição realizada em 2003. Em 2022, a SMELJ retomou a iniciativa tendo como parceria a ESEFID/UFRGS e o Grupo de Pesquisa GESEF/UFRGS na organização e realização dos eventos. Na fala da Secretária Municipal em entrevista a esta pesquisa, a retomada da Conferência Municipal foi uma decisão da sua gestão, com o objetivo de ouvir o que a população pensa sobre o esporte: “A realização das pré conferências fui eu que decidi. Por isso, às vezes, me chamam de centralizadora. Mas a política não pode ser uma ideia da Secretária, é algo de todos, para Porto Alegre. Por isso precisamos ouvir as pessoas.”

A Conferência Municipal do Esporte e Lazer foi precedida de dez Pré-Conferências Regionais, realizadas nos meses de setembro a novembro de 2022, a fim de levantar as questões específicas consideradas relevantes para as regiões e do município como um todo e “promover um esforço para que a participação popular fizesse parte da gestão e da política pública” (PORTO ALEGRE, 2022).

Foram definidos previamente, pela equipe organizadora do evento, datas e locais para a realização das Pré-Conferências. Fizeram parte da equipe de trabalho a Secretária Municipal Débora Rios Garcia, servidores da SMELJ e Colaboradores/as do Grupo de Estudos Socioculturais em Educação Física (GESEF), da Escola de Educação Física, Fisioterapia e Dança (ESEFID),

Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), do qual fiz parte.

Nos locais pré-determinados, foram iniciados encontros com as comunidades (Pré-Conferências), a partir das 19 horas. Foi realizado um cadastramento das pessoas que se faziam presentes. As pessoas poderiam apresentar suas propostas (questões e demandas) previamente, via formulário eletrônico disponibilizado pela SMELJ ou no momento da Pré-Conferência, preferencialmente no formato escrito. No início dos encontros foi apresentada uma contextualização e explicação de como seriam desenvolvidos os trabalhos e registros. Não houve a definição de eixos ou questões a priori, pois foi priorizada a escuta e o registro das demandas acerca das Políticas Públicas de Esporte e Lazer, sem seleção e/ou exclusão de quaisquer manifestações, argumentos ou demandas. As discussões e deliberações de cada Pré-Conferência seriam levados à Conferência Final.

Tive a oportunidade de participar de duas Pré-Conferências, uma na Zona Norte, realizada na Escola Liberato Salzano Vieira da Cunha, no Bairro Sarandi e outra na Zona Leste, no Centro de Comunidade George Black (CEGEB). O tema ciclismo/andar de bicicleta foi levantado por um membro da comunidade da Zona Norte, reivindicando “espaços exclusivos (pistas) para ciclistas andarem em velocidade livre, fora dos espaços com velocidade moderada”. A temática também foi levantada quando surgiu uma demanda relacionada aos passeios públicos para caminhadas e circulação de crianças, que são divididos com pessoas que andam de bicicleta. Ao longo do meu deslocamento até esta escola, em torno das 17h30min, percebi que na Zona Norte, muitas pessoas andam de bicicleta na via pública, pois mesmo existindo vias com espaço (pistas duplas e triplas) não dispõem de ciclovias e nem áreas destinadas ao uso de ciclistas de velocidade. Um colega do GESEF e eu, por estarmos ligados ao tema do ciclismo e andar de bicicleta em nossas pesquisas, auxiliamos os membros da comunidade na escrita da proposta relacionada à construção de ciclovias e ciclofaixas na Zona Norte.

Segundo o relatório final, participaram presencialmente e foram cadastradas 220 pessoas ao longo das reuniões das dez Pré-Conferências. Desses encontros, resultaram a apresentação de 444 propostas (questões e demandas) que posteriormente foram sistematizados em quatro eixos preliminares e minutas de resoluções para servir de base para as discussões e trabalhos na Conferência

Municipal. A Conferência Municipal do Esporte e Lazer ocorreu no dia 19 de novembro de 2022, na Escola de Educação Física, Fisioterapia e Dança da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (ESEFID/UFRGS), das 09 às 17 horas, com a participação de 81 pessoas (61 membros da comunidade e 20 pessoas engajadas nas equipes de organização).

Foram definidos quatro eixos de “Serviços Públicos de Esporte e Lazer”:

- a) Eixo 1 - Atividade física, cuidados corporais e vida de qualidade;
- b) Eixo 2 - Aprendizagens, práticas e competições esportivas práticas;
- c) Eixo 3 - Corporais artísticas, integrativas e recreativas;
- d) Eixo 4 - Esforços transversais de gestão para garantia dos serviços públicos).

Já os nove eixos de “Propostas (Nós a serem desatados)” foram:

- a) Orçamento e Financiamento; Trabalhadores/as;
- b) Instalações;
- c) Equipamentos/Materiais;
- d) Ações, Projetos, Programas;
- e) Diversidade, Acessibilidade;
- f) Inclusão;
- g) Segurança nos Espaços;
- h) Parcerias; e
- i) Intersetorialidade.

Das 444 propostas apresentadas pelas comunidades nas dez Pré-Conferências, foram desenvolvidas 150 resoluções emergentes para a definição de rumos para as Políticas Públicas Setoriais e para a construção de um Plano Decenal, no intuito de sua institucionalização na forma de Lei Municipal (PORTO ALEGRE, 2022).

Ao analisar o documento final sistematizado, identifiquei que a pauta do ciclismo e o andar de bicicleta está presente, diretamente, em várias resoluções. Duas delas foram contempladas no Eixo 1: “Atividade física, cuidados, Corporais e vida de qualidade”, que contempla o acesso, participação contínua e engajada da população porto-alegrense em serviços públicos de atividades físicas sistematizadas que se relacionam com cuidados corporais e uma vida de qualidade:

Resolução 8: Construção de pistas de caminhada e de ciclismo separados e sinalizados em Parques e Praças que dispõem dessa possibilidade, como equipamentos que se localizem 'na vizinhança' dos moradores (...).

Resolução 11: Investir na ampliação, qualificação e segurança das ciclovias para possibilitar que mais portoalegrenses possam utilizar bicicletas como forma de atividades físicas, esportivas e de lazer, envolvendo também a ampliação do número de Estação de Bicicletas de aluguel em regiões distantes do centro (periféricas) (PORTO ALEGRE, 2022)

Outras cinco resoluções envolvendo a temática do ciclismo/andar de bicicleta foram elaboradas e contempladas no “Eixo 2: Aprendizagens, práticas e Competições esportivas” que trata do acesso, participação contínua e engajada da população portoalegrense em serviços públicos para o ensino aprendizagem de esportes, para a oportunidade de realizar práticas esportivas e para a realização e participação de/em competições ou festivais esportivos, paradesportivos e esportes de surdos em seus diversos formatos, significados e níveis.

Resolução 36: Criar programa de financiamento de atletas e de treinadores de rendimento, para o desenvolvimento dos treinamentos e a participação em competições oficiais (de esporte, paradesporto e esporte de surdos), envolvendo custeio de despesas de transporte, alimentação e hospedagem, além de auxílio na forma de bolsa-atleta e bolsa-treinador/as.

Resolução 49: Implementação de zonas de treinamento específicas para ciclismo em Parques e em vias públicas, com a instalação de sinalização para orientação de usuários/motoristas, tendo em vista a proteção e o cuidado das pessoas.

Resolução 55: Retomar e ampliar eventos e competições esportivas, paradesportivas e de esportes de surdos, na forma de encontros, torneios, campeonatos, festivais, prezando pela realização de intercâmbios de modalidades em seus diferentes níveis competitivos tanto entre as equipes do/no município como entre outras cidades e regiões, inclusive os eventos nas/de plataformas digitais.

Resolução 58: Desenvolver escolinhas públicas de iniciação, aprendizagem e prática esportiva, paradesportivas e de esportes de surdos em todas as unidades recreativas da SMELJ, contemplando diversas modalidades (futebol, futsal, voleibol, basquetebol, atletismo, ciclismo/BMX, skate, roller, breaking, câmbio, paddle, beach tênis, judô, handebol de praia, futevôlei, patinação entre outras modalidades esportivas e paradesportivas), prezando pelos critérios de acessibilidade e de atendimento das regiões e bairros periféricos quando se considera a oferta e a permanência da população em serviços públicos.

Resolução 61: Desenvolver um programa/sistema de aquisição e manutenção de materiais esportivos, paradesportivos e de esporte de surdos para atender demandas dos/as professores/as da SMELJ e também de grupos/projetos esportivos e paradesportivos que organizam e vivenciam

suas práticas em espaços públicos (exemplos de grupos/projetos que estiveram nas reuniões das pré-conferências e apresentaram suas demandas de materiais: voleibol, boxe, kickboxing, karate, skate, ciclismo, hip-hop, judô, ginástica artística e demais modalidades) (PORTO ALEGRE, 2022).

Demais resoluções contemplam a temática, especialmente relacionadas à oferta de profissionais e as do Eixo 4, que tratam de esforços transversais de gestão pública necessários para a garantia da oferta e realização dos Serviços Públicos contemplados nos Eixos 1, 2 e 3.

Compreendo que a recriação da Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Juventude (SMELJ) e a reedição da Conferência Municipal de Esporte e Lazer foram ações realizadas com forte protagonismo das Universidades, performando as Políticas Públicas de Esporte e Lazer que, se implementadas, performarão novas e múltiplas realidades do ciclismo/andar de bicicleta na cidade de Porto Alegre, além de outras práticas de AFEs.

8.4 O CICLOATIVISMO E A SOCIEDADE CIVIL ORGANIZADA PERFORMANDO OS CICLISMOS/ANDAR DE BICICLETA EM PORTO ALEGRE E EM DEFESA DA EDUCAÇÃO FÍSICA NA ESCOLA

Estudos apontam que uma grande mobilização dos movimentos ecológicos e cicloativistas reivindicou, em 1996, a inclusão de uma ciclovia no projeto de construção da III Perimetral. Um abaixo-assinado desse movimento chamado “Ciclovía já” foi feito e conseguiu reunir 3.500 assinaturas. Os resultados foram a inclusão do Plano Diretor Cicloviário no Plano de Desenvolvimento Municipal, assim como no contrato firmado com o Banco Interamericano de Desenvolvimento, que abrangia as obras da III Perimetral (FERRARI, 2008).

Já no início dos anos 2000, um grupo de pessoas começou a se encontrar e fazer pedais noturnos, semelhante aos grupos de pedal que se veem atualmente. Segundo o cicloativista E6 entrevistado, esse grupo não necessariamente fazia um ativismo, mas já participava de reuniões na recém-criada EPTC, como representantes do ciclismo, de quem pedalava, perante o poder público. Naquele momento, o grupo não teve uma grande repercussão, mas anos depois, a partir de

2010, esse grupo foi ganhando força, dando início a Massa Crítica em Porto Alegre. Os primeiros encontros da Massa Crítica (chamada de Bicletada em outras cidades brasileiras), foram entre janeiro e fevereiro de 2010. Já em meados de 2010, o Movimento chegou a reunir entre 400 e 500 pessoas.

A Massa Crítica não é um passeio ciclístico. As pessoas discutem o conceito de cidade em que a bicicleta está envolvida. Ela tem como símbolo o conceito de uma cidade mais humana, tanto que neste sentido, ao longo do pedal, são proferidas palavras de ordem. A Massa Crítica não tem liderança e um trajeto previamente definido. O local de encontro era no Largo Zumbi dos Palmares, toda a última sexta-feira do mês, às 18h30 da tarde. Ali se discutia o trajeto e se saía pedalando pela cidade, principalmente na região central, contam os cicloativistas.

Esse movimento foi crescendo muito até que, no dia 5 de fevereiro de 2011, aconteceu o atropelamento coletivo pelo motorista Ricardo Neis, que ganhou repercussão mundial. O crime classificado como tentativa de homicídio e lesão corporal, que levou à prisão o atropelador, naquele momento, mas depois respondeu em liberdade. Segundo o cicloativista E6, a partir desse dia trágico, muitas pessoas de Porto Alegre passaram a conhecer o movimento e somaram-se a ele. As edições seguintes da Massa Crítica foram enormes, em torno de mil pessoas, que se reuniam mensalmente. Gigantes! “Acho que era o maior movimento social daquele momento”, conta o cicloativista.

Porto Alegre ficou conhecida internacionalmente por ter sediado o 1º Fórum Mundial da Bicicleta (I FMB)¹²⁰, em 2012, como iniciativa de organizações da sociedade civil local que promovem a ciclomobilidade. O evento marcou o primeiro ano do atropelamento coletivo de ciclistas, próximo ao dia 25 de fevereiro. Segundo o cicloativista E6, que participou da organização do I FMB em 2012, a primeira edição contou com a participação do fundador da Massa Crítica em São Francisco, na Califórnia, há 30 anos atrás e de muitas pessoas de outros países. Em 2013, o II Fórum Mundial da Bicicleta se repetiu na cidade e, em 2014, foi realizado em Curitiba/Brasil. Depois deste ano, o evento passou a ser realizado em cidades de

¹²⁰ Memória Fórum Mundial da Bicicleta. Disponível em: <https://uniaodeciclistas.org.br/memoria-fmb/>. Acesso em: abril.2022.

diferentes países¹²¹ em Medellín, na Colômbia, depois Chile, Peru, Nepal, e em 2022, novamente na Colômbia.

Na percepção do cicloativista E6, o movimento do cicloativismo e do Massa Crítica estão em baixa no país. Na sua percepção, isso ocorreu porque as atuais pautas são as de sobrevivência. “Está todo mundo mais preocupado em comer, trabalhar, do que pensar em cidades melhores. São pautas imediatas, por sobrevivência, e essa é uma tendência de qualquer ser humano quando se encontra ameaçado”. Lutar por pautas como a da bicicleta e por uma cidade mais humana é um indicativo de uma melhor situação socioeconômica das pessoas, como comenta:

Hoje o cicloativismo está em baixa, do ponto de vista da organização. Não tem mais um movimento que se reúne. Minha explicação, é porque as pautas se tornaram muito mais essenciais. Então aquilo que se defendia, de uma cidade mais humana, das pessoas podendo se encontrar, isso é quando tu já tem a “barriga cheia”, e tu tá empregado. Mas quando tu está com risco de fome, desemprego, em situação de miserabilidade, como a gente está nesse momento. É difícil tu falar pra pessoa que a gente tem que lutar por uma cidade mais humana, se o pessoal não está conseguindo nem sair de casa. Então, realmente, espero que esse movimento volte, porque ele é um indicador de que as pessoas estão com a vida um pouco melhor resolvidas, que era como estava lá em 2010, 2011, 2012, 2013, 2014.” (ENTREVISTADO E6).

Compartilha, por fim, que a bicicleta não é um fim em si mesma. Ela é o conceito de uma cidade mais humana. Além de políticas públicas, expõe que é preciso que cada pessoa promova a cultura do cuidado, dando seu exemplo, especialmente no cotidiano do trânsito, do maior cuidando do menor, assim como é previsto no Código Brasileiro de Trânsito.

Acerca do Direito à Educação para esporte e lazer e sua democratização, entidades gaúchas instituíram um Fórum Permanente em defesa da Educação Física Escolar e seu papel estratégico na educação gaúcha. O Fórum foi organizado para fazer à Portaria 350/20211, da Secretaria de Educação do Estado do Rio Grande do Sul (SEDUC/RS, 2021) a qual impacta na carga horária da Educação Física, dos currículos do Ensino Fundamental e Médio (em média um período

¹²¹ Memória Fórum Mundial da Bicicleta. Disponível em: <https://uniaodeciclistas.org.br/memoria-fmb/>. Acesso em: abril.2022.

semanal), reduzindo drasticamente ou quase extinguindo-a. O Governo justifica a ação como uma adequação à lei do novo ensino médio, Lei 13.415/2017 (BRASIL, 2017). Este cerceamento do direito de aprendizagem às práticas corporais, foi denunciado pelas entidades que compõem o Fórum, na “Carta Aberta em Defesa da Educação Física no Rio Grande do Sul: um alerta à sociedade gaúcha sobre a Portaria 350”. A partir desta carta, as entidades que compõem o Fórum organizam uma agenda de mobilização no intuito de reverter a portaria e seus efeitos. Destaco o trecho da carta, a seguir:

Se o estudante não teve (no ensino fundamental) e continua não tendo (no ensino médio) a oportunidade de experimentar e conhecer, nas aulas de Educação Física, as práticas corporais, jamais ele terá a liberdade e autonomia para exercer o protagonismo juvenil e escolher, como projeto de vida ou itinerário formativo (e conseqüentemente) analfabetos corporais e inativos que desconhecem seus corpos e as culturas providas das práticas corporais (FÓRUM PERMANENTE EM DEFESA DA EDUCAÇÃO FÍSICA ESCOLAR, 2022).

O que está em jogo na escolha e decisão do Governo do Estado do Rio Grande do Sul em reduzir a carga horária semanal do componente curricular Educação Física no Ensino Básico (Fundamental e Médio)?

Percebo que o indivíduo que acessa e se apropria dos saberes, conhecimentos e práticas vinculadas ao esporte e lazer pela educação formal, tem suas condições de possibilidades ampliadas e uma maior liberdade e autonomia para fazer suas escolhas relativas às práticas corporais ao longo da vida. Para além dos saberes e conhecimentos, sabe-se que outros elementos são necessários a fim de que as escolhas se materializem e produzam seus sentidos e benefícios esperados a nível individual, dentre eles a saúde, aptidão física, competição, sociabilidade, diversão, risco e excitação, catarse, relaxamento e beleza corporal (PNUD, 2017) e, a nível coletivo, a promoção da qualidade de vida e o desenvolvimento humano.

A escola possui um papel central na construção de conhecimentos e hábitos da população para a prática de atividades físicas e esportivas, segundo o PNUD (2017). Uma abordagem diferenciada deve fazer das escolas um local em que o “mover-se” seja compreendido como uma capacidade humana valorosa na vida das

peças, sob a proposição de “Escolas Ativas¹²²”. Essa capacidade deve concretizar-se como oportunidade central a ser garantida na vida dentro da escola, protagonizada pelo componente curricular da Educação Física (EF)¹²³, mas além dele, o mover-se deve ser acolhido no cotidiano da escola pelo seu valor intrínseco, expresso nas várias dimensões compreendidas nas atividades físicas (deslocamento, lazer e tempo livre, ocupacionais etc). As estruturas e práticas escolares¹²⁴ devem garantir a liberdade para os corpos sujeitos dos alunos sejam ativos na direção de seu pleno desenvolvimento humano.

8.5 O MERCADO PERFORMANDO A ECONOMIA E AS REALIDADES DO CICLISMO/ANDAR DE BICICLETA

O mercado de bicicletas, que já vinha em alta no Brasil, nos últimos anos¹²⁵, teve um aquecimento durante o período da pandemia. Segundo a Associação Brasileira do Setor de Bicicletas - Aliança Bike¹²⁶, houve um aumento acumulado de

¹²² A ideia da Escola Ativa promotora das atividades físicas e esportivas (AFEs) em suas rotinas surge no final do século XX como uma resposta às políticas de Saúde Públicas voltadas para o combate ao sedentarismo na população mundial(...). Elas são orientadas para a promoção de AFEs não só no âmbito das aulas de Educação Física, mas no cotidiano escolar (nos intervalos entre aulas, nas pausas ativas durante aulas em sala, nos recreios etc.) e para além dele (com estímulo à mobilidade ativa para ir e vir escola-casa, a envolvimento em práticas esportivas regulares em clubes e parques etc.). Em alguns desses programas, a preocupação se estende a toda comunidade escolar e não somente aos alunos (PNUD, 2017, p. 215).

¹²³ Segundo o § 3º do Art. 26 da Lei de Diretrizes e Bases (BRASIL, 1996), a educação física, integrada à proposta pedagógica da escola, é componente curricular obrigatório da educação básica. Sua prática é facultada ao aluno que: cumpra jornada de trabalho igual ou superior a seis horas; seja maior de trinta anos de idade; esteja prestando serviço militar inicial; esteja amparado pelo Decreto-Lei no 1.044, de 21 de outubro de 1969; ou que tenha prole.

O relatório PNUD (2017, p. 241) esclarece que a concepção de Educação Física escolar que fundamenta o caráter facultativo em determinadas situações concebe esse componente curricular apenas a partir da noção de atividade e não em aspectos mais amplos da dimensão escolar e formativa. “Conhecer, experimentar, reconstruir e analisar as AFEs (jogos, esportes, danças, ginásticas, lutas, entre outras) possibilita às crianças, jovens e adultos que estão na escola interagir criticamente com esses saberes que ganharam relevância ao longo da história e nos constituem como sujeitos. Portanto, facultar a participação de quaisquer alunos e alunas nas aulas de Educação Física pode restringir a possibilidade de uma participação cidadã mais efetiva na sociedade.

¹²⁴ Entre as estruturas e práticas, destaca-se: a) a arquitetura dos espaços da escola; b) o mobiliário da escola; c) as técnicas corporais que constituem a Educação Física na escola; d) a organização do cotidiano escolar e; e) as regras de conduta no espaço escolar (PNUD, 2017).

¹²⁵ Produção de bicicletas aumenta 15,9% no Brasil. Folha de São Paulo. 14 de fevereiro de 2019. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/01/producao-de-bicicletas-aumenta-159-no-brasil.shtml>. Acesso em: fevereiro.2022.

¹²⁶ Criada em 2003 e formalizada em 2009, a Aliança Bike é uma associação que tem como missão fortalecer a economia da bicicleta e o seu uso por brasileiras e brasileiros, atuando em diversas

mais de 50% na venda de bicicletas no primeiro ano de pandemia¹²⁷, 118% somente entre junho e julho de 2020¹²⁸. Dentre os modelos mais vendidos, estão as bicicletas de entrada¹²⁹ (tanto urbanas, quanto Mountain Bikes aro 29”), com valores que variaram entre R\$ 800 e R\$ 2 mil.

A venda de bicicletas elétricas, as *e-bikes*, também aumentou na pandemia e quatro vezes mais ao longo dos últimos 6 anos, no Brasil e no mundo. Entre os meses de janeiro e agosto de 2021, foram 26.671 bicicletas elétricas produzidas e importadas, um volume 24,5% superior ao mesmo período de 2020. Já em 2021, o primeiro semestre mostrou uma alta de 34,17% nas vendas, em comparação com os primeiros seis meses de 2020.

Descobrir uma cadeia de suprimentos nacional é o desafio a ser enfrentado por quem atua no mercado brasileiro, como alternativa à dependência asiática, a fim de garantir produto para novos clientes e peças de reposição para o pós-venda¹³⁰. O desabastecimento de componentes vindos da China, de Taiwan e da Indonésia e o disparo do custo do frete marítimo dificultou o recebimento das peças para montar as bicicletas no país¹³¹.

Uma importante conquista do setor, segundo a Aliança Bike, foi o retorno da alíquota original do imposto de importação de bicicletas no Brasil, de 35% para 20%, no mês de fevereiro de 2021. No entanto, a redução que foi revogada por decisão do Comitê Executivo de Gestão (Gecex) da Câmara do Comércio Exterior (Camex), no mês seguinte, alterando a alíquota de 35% para 31,5%, por pressão dos Senadores do Estado do Amazonas, justificando perda de barreira tarifária que afetaria os produtores nacionais, especialmente os localizados em Manaus. Segundo a Aliança Bike, durante a elevada barreira tarifária de 35% (taxa máxima permitida pela Organização Mundial do Comércio – OMC) mantida de forma excepcional por 10

frentes de trabalho para promover o uso de bicicletas como transporte, esporte, turismo, lazer e logística. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/a-alianca-bike/quem-somos/>, Acesso em fevereiro de 2022.

¹²⁷ Aliança Bike. Venda de bicicletas registra aumento de 50% no ano de 2020 em comparação a 2019. 10 de fevereiro de 2021. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/vendas-2020/>. Acesso em: fevereiro.2022.

¹²⁸ Aliança Bike. Vendas de bicicletas no Brasil tiveram aumento de 118% em julho. 31 de julho de 2020. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/vendas-em-julho/>. Acesso em: dezembro. 2020.

¹²⁹ Bicicletas de entrada: bicicletas com valores que variaram entre R\$ 800 e R\$ 2 mil.

¹³⁰ <https://aliancabike.org.br/estrategias-para-aproveitar-o-crescimento-da-venda-de-bicicletas-eletricas/>

¹³¹ Bicicletas driblam falta de peças e aumentam vendas na pandemia. Disponível em: <https://www.correiodopovo.com.br/not%C3%Adcias/geral/bicicletas-driblam-falta-de-pe%C3%A7as-e-aumentam-vendas-na-pandemia-1.693264>. Acesso em: fevereiro.2022.

anos e pleiteada por empresas localizadas em Manaus, não houve o desenvolvimento de tecnologia e nem gerou a competitividade esperados. De acordo com os associados da Aliança Bike, o retorno da alíquota para o patamar original de 20% representaria uma redução de pelo menos 11% no preço final da bicicleta, tornando-as mais acessíveis aos brasileiros e estimulando o consumo e o uso delas, sendo este o principal objetivo de tal redução¹³².

Demais medidas reivindicadas pela Aliança Bike em 2021 foram aprovadas pela Camex em 2022. O imposto de importação de alguns componentes foi zerado por tempo determinado, alguns em decorrência do desabastecimento do mercado pela pandemia (freios, correntes e alguns tipos de quadros)¹³³ e outros como parte do pacote para redução da carga tributária para o setor de bicicletas, visando ampliar o acesso a bicicletas melhores e mais baratas pela população (pedivela e coroa, caixa de direção e cubos)¹³⁴.

Segundo o entrevistado E2, ciclista de longas distâncias que já atuou como comerciante de bicicletas, a alta carga tributária de importação dificulta o acesso a compra de bicicletas e, conseqüentemente, à prática do ciclismo enquanto esporte, além de estimular contrabando de peças e bicicletas completas.

Na bicicleta, você tem um imposto de 100% de importação. E carro, quase é uma mixaria de imposto ou quase sem, por esses acordos comerciais, e a bicicleta não. E aqui não tem fábrica, o que tem muito aqui é “fabrica brasileira”, mas não é uma fábrica, é uma montadora, que ela pega as peças, compra de fora, e por montar aqui ela consegue um preço melhor, paga menos. Tem muita montadora e Manaus que faz isso. A própria Caloi fabrica uns quadros mais simples, mas os quadros mais legais. (...) A Caloi, que é uma marca nacional, que fabricava aqui, agora é só montar. Você pega as bicicletas, “Made in China”, “Made in Japão”, que as peças mais legais são feitas no Japão, mas é tudo importado. Então, é uma marca nacional, mas que só monta. E com um imposto de importação deste, nenhuma fábrica vai querer se modernizar, porque tá precavida (...)

(...) Eu tenho uma bike que o grupo dela é de uma marca importada, aí você precisa de uma peça e tem que pagar 100% de imposto. Enquanto isso, você tem subsídio pra montadora de carro, teve um subsídio pra redução de imposto de vídeo games, que o Presidente fez agora, sabe¹³⁵. E

¹³² Governo Federal recua e imposto de importação de bicicletas terá redução de 10%, saindo de 35 para 31,5%. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/letec-bicicletas/>. Acesso em: abril.2022.

¹³³ Redução do imposto de importação de componentes de bicicleta terá início em 1º de junho. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/imposto-zero-componentes/>. Acesso em: dezembro.2022.

¹³⁴ Governo Federal oficializa novas reduções de impostos solicitadas pela Aliança Bike. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/reducao-imposto-componentes/>. Acesso em: dezembro.2022.

¹³⁵ Governo anuncia nova redução de imposto para videogames. Disponível em: <https://g1.globo.com/>

não tem pra bicicleta. Você tá aí pra fazer um esporte e tal, e é uma imbecilidade você botar a 100% (de imposto). Porque além de você dificultar (a compra), você vai incentivar muito o contrabando. Por que se você colocar um imposto de 30, 40%, já é alto, mas quase ninguém vai contrabandear. Então, legalmente o pessoal vai cobrar e você vai pagar. Agora, com 100%? Você vai incentivar o contrabando. Teria que botar 100% (de imposto) pra carro, wisky, cerveja. Só que é o contrário, eles liberam isso. Eles teriam que olhar de outra forma (ENTREVISTADO E2).

Em uma pesquisa realizada em Porto Alegre em 2020, pela Gaucha ZH, de dez empresas consultadas, nove apontaram alta nas vendas ou nos serviços de reparos durante a pandemia¹³⁶. Em decorrência da crise econômica, a procura por bicicletas novas mais baratas e a manutenção e reativação de bicicletas paradas têm sido expressivas¹³⁷.

Em Porto Alegre, no entorno da ciclovia da Avenida Ipiranga até a Orla do Guaíba, percebi que existem inúmeras revendas e oficinas de bicicletas. Por outro lado, em conversas informais com ciclistas e com mecânicos não vinculados a essas revendas, descobri que muitos praticantes também acabam adquirindo bicicletas, peças, componentes e vestuário via internet, por terem um custo mais acessível.

Acerca da “Economia da Bicicleta no Brasil” um estudo foi desenvolvido pela Aliança Bike e LABMOB-UFRJ com o objetivo de conceituar o que seria a economia da bicicleta, seus indicadores e dados principais. A pesquisa compreende a Economia da Bicicleta como um complexo econômico sistêmico composto, citando Gadelha (2006), além dos seus benefícios, de diversas atividades inseridas em setores produtivos da sociedade, industriais e de serviços” (ALIANÇA BIKE, LABMOB-UFRJ, 2018, p. 3)¹³⁸.

[economia/noticia/2022/06/17/governo-anuncia-nova-reducao-de-imposto-para-videogames.ghtml](https://g1.globo.com/brasil/brasil-economia/noticia/2022/06/17/governo-anuncia-nova-reducao-de-imposto-para-videogames.ghtml). Acesso em: outubro.2022.

¹³⁶ Para exercício físico ou meio de transporte, procura por bicicletas cresce em meio à pandemia do coronavírus. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2020/05/para-exercicio-fisico-ou-meio-de-transporte-procura-por-bicicletas-cresce-em-meio-a-pandemia-do-coronavirus-ckasoedki00pw015n9fy6l6lm.html>. Acesso em: junho.2020.

¹³⁷ Entregadores de aplicativos protestam em Porto Alegre. Disponível em: <https://www.correiodopovo.com.br/not%C3%Adcias/geral/entregadores-de-aplicativos-protestam-em-porto-alegre-1.443867>. Acesso em agosto.2020.

¹³⁸ O estudo trabalhou com oficiais e dados secundários em níveis de agregação. No entanto, reconhece que nem todos foram ideais para seu propósito, podendo assim limitar a possibilidade de uma análise mais detalhada do que pretendia mapear. Reconhece também a existência de uma dimensão informal da bicicleta que também não encontra correspondência direta e explícita nas informações coletadas (ALIANÇA BIKE, LABMOB-UFRJ, 2018).

Entre outros indicadores, o estudo aponta que em 2015 o país produziu e importou 69.810.467 milhões de peças, 5.422.721 milhões de bicicletas, totalizando um montante de R\$ 902,8 milhões¹³⁹. Observa-se que a importação de peças e de bicicletas é em média dez vezes maior do que o número de peças e bicicletas exportadas pelo Brasil. Além destes, um conjunto de outros indicadores, dimensões, subdimensões nas temáticas de políticas públicas, atividades e afins, transporte e benefícios são apresentados, a fim de mapear e monetizar a Economia da Bicicleta no Brasil.



Figura 28: A economia da bicicleta – dimensões e temáticas
Fonte: Aliança Bike e LABMOB-UFRJ (2018)

Especialmente no que se refere a dimensão Políticas Públicas, o estudo apresentou dados referente a indicou a participação econômica da bicicleta em seu tratamento na esfera pública, de forma direta, na provisão de infraestrutura cicloviária pela implantação de vias cicláveis, bicicletários e paraciclos e, de forma indireta, como no serviço de compartilhamento de bicicletas públicas. Estas atividades se mostram de responsabilidade do poder público – sobretudo da esfera municipal.

Em relação ao valor empregado na implantação de Infraestrutura de Circulação (ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e faixas compartilhadas) nas diferentes capitais brasileiras, o estudo revelou os custos médios por quilômetro de via implantada por região, obtidos por meio de fontes variadas, onde houvesse

¹³⁹ Dados obtidos através das bases disponibilizadas pelo Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), segundo Aliança Bike e LABMOB-UFRJ (2018).

indicativo do valor empregado na construção de vias cicláveis e sua quilometragem correspondente. Os valores apontam que a Região Sudeste apresenta os maiores custos por quilômetro de via construída.

O estudo aponta a pouca disponibilidade de dados referentes a infraestrutura de estacionamentos, como bicicletários e paraciclos, em fontes oficiais publicadas pelo poder público local. A provisão destas infraestruturas tendem a não ser realizada por meio da ação direta do poder público, mas sim por meio de incentivos, recomendações e leis que balizam a implantação pelo setor privado.

Região	Custo médio por km de via implantada (R\$)
Norte	210.000,00
Nordeste	-
Centro-Oeste	-
Sudeste	570.000,00
Sul	315.400,00

Tabela 5: Custo médio por km de via implantada (R\$)

Fonte: Aliança Bike e LABMOB-UFRJ (2018)

Já sobre o serviço público de bicicletas compartilhadas operado por empresas do setor privado, o estudo revela que há pouca atuação do Estado na regulamentação e fiscalização dos sistemas, de forma que a qualidade e tudo além que envolva a operação fique somente a cargo das operadoras. Também identifica que há poucos casos de subsídios do poder público à atividade, atuando no incentivo ao uso da bicicleta ou buscando tornar o sistema mais acessível por meio da redução das tarifas. A atividade apresenta boa lucratividade para as empresas operadoras e têm crescido a cada ano em receita gerada, afirmando-se como uma atividade com alto impacto e potencial econômico relacionada a um serviço público vinculado à bicicleta (ALIANÇA BIKE, LABMOB-UFRJ, 2018).

Na dimensão Transporte, o estudo avaliou a participação da bicicleta a partir do modo como é utilizada na esfera doméstica (Uso Pessoal) e na esfera comercial (Ciclogística). Na esfera doméstica, revela dados que apontam uma economia no orçamento familiar, mesmo onde apenas um membro passa a utilizar a bicicleta

como meio de transporte (uma economia média de R\$ 12.831,68 anuais). Já no âmbito da Ciclogística o estudo mostrou que uma empresa especializada em *bike courier* pode apresentar na faixa dos R\$ 3 milhões de faturamento.

Na dimensão Atividades Afins, dentre outros achados, apresentou dados acerca de organizações e coletivos que atuam em prol da mobilidade por bicicleta no Brasil e recebem recursos de programas de financiamento público e privado, bem como projetos de pesquisa com a temática "bicicleta". Traz também dados do Cicloturismo e sua operacionalidade em alguns roteiros do estado de Santa Catarina, assim como o Cicloempreendedorismo, abordando casos de empreendimentos perfilados como *bike cafés*.

Acerca de Eventos Esportivos envolvendo bicicleta, apresentou uma estimativa de custos que envolvem um evento (em média R\$ 457,00 por atleta) e suas fontes de financiamento (oriundo do poder público, em média 25%; patrocínios privados, em média 50%; e do valor de inscrição paga pelos participantes de acordo com a modalidade, em média 25%)¹⁴⁰. Também trouxe dados mostrando o impacto positivo gerado pelos Eventos Esportivos no Setor de Hotelaria e Hospedagens.

Na dimensão Benefícios, o estudo abordou os impactos diretos e indiretos da economia da bicicleta no meio ambiente e na saúde. Ele aferiu que o uso da bicicleta poderia evitar uma taxa de emissão total de 1.879.488 toneladas de CO₂ para automóveis particulares e 17.364.672 para ônibus da frota diesel ao ano no Brasil. Esses valores correspondem, respectivamente, a 0,08 e 0,76% dos 2,278 bilhões de toneladas brutas emitidas no total pelo país. Ressalta que o Brasil é signatário de Acordos Internacionais no contexto do desenvolvimento sustentável e que comprometeu-se em reduzir as emissões de gases de efeito estufa em 37% abaixo dos níveis de 2005, em 2025, e 43% em 2030. Os modais ativos são alternativas ao desenvolvimento sustentável, contribuindo na redução da emissão de gás carbônico, somadas a redução do desmatamento, da expansão da agricultura de baixo carbono e toda a agropecuária.

Os impactos da utilização da bicicleta na melhoria da saúde pública nacional a médio e longo prazos e sua monetização também são abordados no estudo, que

¹⁴⁰ Valores e percentuais estimados tendo como referência com Copa Internacional de Mountain Bike do ano de 2017 (ALIANÇA BIKE, LABMOB-UFRJ, 2018).

recorre ao estado da arte desta temática no campo científico brasileiro. Afirma que é indispensável considerar as políticas de mobilidade como políticas de saúde. A implementação de infraestrutura e aprimoramento do sistema cicloviário desenvolveriam um cenário estimulante para propagar variados benefícios e externalidades positivas do uso da bicicleta, segundo Lanziotti e Silva (2017), citados no estudo.

A redução no risco de obesidade, a melhora no condicionamento físico e na circulação sanguínea, redução dos riscos de doenças crônicas como as patologias ligadas ao coração, derrame, diabetes tipo dois e alguns tipos de câncer estão dentre as externalidades positivas do uso da bicicleta, apontadas no estudo. Além disso, auxilia no tratamento de problemas ligados à ansiedade, possibilita o desenvolvimento de neurônios e auxilia em tarefas de memória e aprendizado. Também proporciona aumento da autoestima, do humor, da qualidade do sono e da percepção de vigor, bem como a redução do risco de estresse, depressão, demência e doença de Alzheimer.

A exposição aos poluentes atmosféricos impacta na qualidade de vida da população, mas pode vir a acentuar, principalmente, os riscos de quem circula de bicicleta pela cidade, segundo Jeroen Johan Hartog, Hanna Boogaard, Hans Nijland e Gerard Hoeck (2011), da Universidade de Utrecht, na Holanda. O número de óbitos atribuídos à exposição de pessoas aos materiais particulados (MP) em 29 (vinte e nove) regiões metropolitanas brasileiras chega a 20.050, de acordo com Simone Miraglia e Nelson Gouveia (2014), um número que totaliza um impacto de US\$ 1,7 bilhão anuais no orçamento de gastos do Ministério da Saúde. Outro impacto negativo é a redução da expectativa de vida média da população em 3,5 anos, em São Paulo, conforme estudo realizado por Laís Fajersztajn, Mariana Veras e Paulo Saldiva (2014), do Laboratório de Poluição Atmosférica Experimental, da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (USP).

Tainio et al (2016) citados no estudo apontam que os benefícios das viagens ativas geralmente superam os riscos à saúde decorrentes da poluição do ar e, portanto, devem ser mais incentivados. A exposição à poluição do ar foi estimada por meio de mudanças nas concentrações de fundo de material particulado fino. Promover o ciclismo e a caminhada é justificado na grande maioria dos locais. Em

apenas um pequeno número de cidades com o maior índice de poluição do ar os riscos à saúde com a prática do ciclismo e caminhada podem se elevar. Já o estudo de Vieira et al (2012) apontaram que as pessoas que praticam exercício físico expostas à poluição, especialmente a partículas de exaustão do diesel, apresentaram níveis de inflamação pulmonar bem mais baixos que os verificados nas pessoas sedentárias sob a mesma poluição e bastante próximos daqueles que se exercitaram em ar mais limpo. Desta maneira, é possível observar a existência de um debate que critica a predominância dos veículos motorizados e da poluição atmosférica decorrente como fatores que podem ser prejudiciais à saúde do ciclista, pontuando, por outro lado, que o ato de pedalar deve ser incentivado justamente como estímulo à redução desses fatores, contribuindo para um meio ambiente do espaço urbano mais sustentável.

9 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O ressurgimento ciclismo/andar de bicicleta durante a pandemia Covid-19 foi, para esta pesquisa, uma oportunidade de investigar a complexidade do fenômeno da democratização das atividades físicas e esportivas, dimensão central desta tese, mas também de direitos como ir e vir, direito à educação, à saúde, à segurança e a um meio ambiente equilibrado, previstos na Constituição Federal do Brasil, e que podem ser garantidos promovendo-se esta prática. Compreender como o ciclismo/andar de bicicleta e suas políticas públicas são performadas, em tempos de pandemia, na cidade de Porto Alegre, foi principal desafio deste estudo que, penso ter sido atingido através dos dados produzidos em campo e analisados sob a lente das múltiplas realidades e ontologias políticas de Mol (2002; 2008), dentre outros autores.

A prática do ciclismo/andar de bicicleta, ressurgida durante a pandemia Covid-19, confirmou e lembrou ao mundo o potencial de transformação e os inúmeros benefícios da prática, seja para saúde física, mental e espiritual das pessoas, seja para seu bem-estar e qualidade de vida (nos seus tempos de lazer, de deslocamento e de trabalho), bem como para a qualidade do ambiente onde vivem.

A cidade acalmada, resultado dos Protocolos de distanciamento social para contenção do coronavírus, foi um dos fatores que encorajou muitas pessoas a iniciar ou retomar a prática como atividade física e esportiva e meio de locomoção, especialmente no primeiro ano da pandemia, adotando a bicicleta como importante aliada para diminuir os riscos de contaminação. O crescente número de praticantes foi visível em todo o mundo, exigindo das cidades e seus gestores adaptações e transformações no espaço público, especialmente para garantir a segurança das pessoas com bicicleta. A pandemia foi uma oportunidade para se promover uma mudança cultural, aproveitada por inúmeras cidades da Europa, seja por iniciativa de governos, seja por iniciativa ou pressão social, por meio: da redução da velocidade máxima, instalação de estruturas temporárias que se tornaram permanentes e ocupação das ruas pelas pessoas, em especial, pelas crianças, no deslocamento até a escola de bicicleta, entre outras iniciativas.

O aumento do número de praticantes do ciclismo/andar de bicicleta também

foi visível em Porto Alegre/RS, no período da pandemia, nas ruas e ciclovias e representado nas estatísticas de sinistros envolvendo bicicletas. A atual estrutura cicloviária é deficitária e, por isso, há uma demanda latente que, se atendida, levaria mais pessoas a pedalar, segundo pesquisas.

Acessar a(s) realidade(s) da prática em ambiente *indoor* ou mediada por artefatos digitais indicou pistas na fase exploratória das realidades concretas que puderam ser melhor compreendidas na interação com os pesquisados, no momento presente, presencial e nas intervenções, por meio da praxiografia. A observação participante, as entrevistas e a análise de documentos foram as técnicas adotadas e que contribuíram para a produção de dados em campo. A possibilidade da pesquisa de campo ocorrer de modo presencial, no segundo semestre de 2022 foi fundamental para a produção de dados, tanto na observação das práticas do ciclismo andar de bicicleta, que ocorrem em espaço aberto, quanto nas ações do Público Municipal, retomadas após o período crítico da pandemia Covid-19.

As práticas do ciclismo/andar de bicicleta ocorrem em Porto Alegre/RS desde final do século XIX, como opção de lazer, esporte, promoção da saúde e locomoção já que, naquele tempo, ainda não existiam automóveis na cidade. Com a chegada do automóvel na cidade, no início do século XX, as famosas corridas de bicicleta foram substituídas pelas corridas de carros na cidade, abrindo caminho para a substituição dos modais de transporte. Com o aumento exponencial dos automóveis na cidade, ao longo do século XX e XXI, a ocupação do espaço urbano passou a ser disputada, por ciclistas, pedestres e motoristas, prevalecendo a cultura “carrocentrista”, que priorizou e prioriza o automóvel em detrimento de outros modais.

As múltiplas realidades do ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre/RS, coexistentes no período da pandemia Covid-19 (período de 2020 a 2022) foram descritas no Capítulo 7. A partir de um retorno a realidade cotidiana na cidade, resultantes de um processo contínuo de manipulação na prática, por meio de instrumentos, materiais, associação de humanos e não-humanos, as realidades do ciclismo/andar de bicicleta identificadas foram: um ciclismo/andar de bicicleta pandêmico; um ciclismo/andar de bicicleta (inter) geracional; um ciclismo/andar de bicicleta utilitário e como mobilidade ativa; um ciclismo/andar de bicicleta como esporte amador, de rendimento e lazer e; um ciclismo/andar de bicicleta de risco.

A prática que inicia na infância, para a maioria dos pesquisados, geralmente é aprendida fora da escola, por incentivo de pessoas do convívio familiar e de amigos. Iniciativas da sociedade civil organizada, a exemplo da Escola Bike Anjo, auxiliam as pessoas de todas as idades que desejam aprender a pedalar, fazendo uso de bicicletas compartilhadas e com o auxílio de voluntários, em ruas abertas para as pessoas, aos finais de semana, de forma gratuita. A dinâmica das oficinas da Bike Anjo, com a abertura das ruas para as pessoas aos finais de semana, demonstram a necessidade de uma melhor distribuição e democratização do espaço público em Porto Alegre, especialmente nos bairros de baixa renda, para que a prática, enquanto esporte e lazer (nas suas múltiplas formas) e enquanto atividade física (deslocamento ativo) seja performada com mais segurança às pessoas de todas as idades.

Praticantes que já pedalavam antes da pandemia perceberam que a interrupção da prática, nos primeiros meses da Covid-19, quando a circulação e o distanciamento social se fizeram mais rígidos, causaram problemas à sua saúde mental e física. Esta percepção dos praticantes foi ao encontro do estudo de Gil et al (2023), que discute a necessidade de estímulo à prática de atividades físicas também durante a pandemia, a fim de prevenir os efeitos dos sintomas prolongados da doença (Covid Longa). Logo, o ciclismo/andar de bicicleta pandêmico, adaptado às condições sanitárias do período, deu visibilidade a importância da prática como promoção à saúde.

Os benefícios econômicos, de bem-estar, bom humor, rapidez e como modal não poluente são percebidos pelos praticantes do ciclismo/andar de bicicleta como mobilidade ativa. O ciclismo/andar de bicicleta enquanto transporte ativo, é economicamente e ambientalmente sustentável por contribuir para a redução da utilização de recursos não renováveis, diminuição da emissão de poluentes e redução no congestionamento do trânsito. A prática cotidiana de deslocamento ao local de trabalho, de estudo, de compras e de lazer torna-se um hábito e um modo de transitar pela cidade, que possibilita ao praticante vivenciar a cidade de Porto Alegre/RS de um modo diferente das pessoas que se deslocam de automóvel. Infraestruturas de apoio nos locais de trabalho e estudo, como vestiários com chuveiro, armários e bicicletários favorecem a cultura do uso da bicicleta para deslocamento. A existência de infraestruturas urbanas cicloviárias, segurança

pública e locais bem iluminados, bem como a intermobilidade com ônibus, trem e automóveis são elementos identificados no estudo que estimulam e encorajam as pessoas a utilizarem a bicicleta como meio de transporte e a superar, inclusive, o desafio das variações climáticas na cidade, performando assim um ciclismo/andar de bicicleta como atividade física pelo modal ativo.

Já a realidade do ciclismo/andar de bicicleta como esporte e lazer é performada pelos praticantes nas ruas de Porto Alegre/RS, nas ciclovias e arredores, com a presença ou ausência de suporte técnico, e com a presença ou ausência de incentivos financeiros e patrocínios. A prática nas ruas geralmente acontece nas primeiras horas da manhã, finais da tarde, à noite e aos finais de semana, no tempo livre dos praticantes, quando o trânsito de automóveis está mais acalmado e com o fechamento de algumas vias para o lazer. A geografia predominantemente plana da cidade contribui para a prática do ciclismo de estrada, mas o anel de morros também favorece o ciclismo de montanha. O acesso às bicicletas e equipamentos esportivos, bem como suporte técnico, locais seguros para treinos e passeio, recursos e incentivos financeiros, eventos competitivos e ciclovias ligando diferentes lugares de práticas de atividades físicas, esportivas e de lazer, são as condições que performam um ciclismo esportivo e de lazer na cidade.

O surgimento de novos praticantes na cidade evidenciou problemas existentes na sua educação para a prática e para o transitar, bem como conflitos na (inter) relação com ciclistas, pedestres e motoristas. O número de sinistros, segundo estatísticas municipais, acompanhou o aumento do número de praticantes no período da pandemia. O desconhecimento de sinais e regras de trânsito, somados a existência de obstáculos nas ciclovias; a ausência de estruturas cicloviárias para a demanda crescente; velocidades elevadas dos veículos automotores nas vias e; a inexistência de sinalização e fiscalização, amplificam o risco de sinistros com bicicletas, muitas vezes fatais, performando um ciclismo/andar de bicicleta de risco.

Essas múltiplas realidades do ciclismo/andar de bicicleta coexistentes em Porto Alegre/RS mantêm-se unidas por atores humanos e não humanos (infraestruturas urbanas, legislações, estatísticas e estudos, entre outros). O “andar de bicicleta” ou “pedalar” enquanto atividade física está presente em todas elas. Conhecer essas múltiplas realidades tornou-se importante para compreender as dimensões políticas das práticas evidenciadas nas opções, escolhas e tomadas de

decisão em diferentes sítios de interesse identificados no campo empírico, quais sejam: praticantes, Prefeitura Municipal de Porto Alegre (Câmara Municipal e Secretarias), Cicloativistas, Universidades e o Mercado, apresentados no Capítulo 8. Em cada um desses sítios, as realidades ou as condições de possibilidade (MOL, 2002; 2008) para as práticas do ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre/RS foram/são produzidas.

Dentre as opções e escolhas no sítio de interesse dos diferentes praticantes, que performam as múltiplas realidades do ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre, estão: ter/acessar uma bicicleta e acessórios de sinalização e proteção individual; ser educado e incentivado à prática; ter local adequado e seguro para a prática, especialmente próximo à residência, escola, trabalho, espaços de atividades físicas, esporte e lazer; aos pontos de ônibus/trem; às infraestruturas de vestiários e paraciclos. O conhecimento das normas de trânsito e sinalização viária também é uma condição importante à prática segura. Especialmente aos praticantes do ciclismo esportivo, “treinar” em horários de baixo fluxo de veículos (pela madrugada), aos finais de semana, em grupos ou pelotões, na Orla no Guaíba e Zona Sul da cidade são as opções mais seguras. A ausência de sinalização viária informando e alertando os motoristas da presença do ciclista nas vias, em rotas de treinamento consolidadas, como também a ausência de espaço adequado às práticas do ciclismo BMX Freestyle (bicicross estilo livre), têm sido a causa de acidentes e também motivo de reivindicações de grupos de ciclistas por mais segurança ao treinamento e ao lazer.

A Prefeitura Municipal de Porto Alegre (e suas Secretarias) e a Câmara Municipal são os sítios de interesse públicos onde as escolhas e decisões relativas às práticas do ciclismo/andar de bicicleta em ambiente público estão localizadas. As políticas públicas de esporte e lazer da atual Gestão Municipal para a prática, na cidade, corresponderam, no período da pandemia, a eventos inclusivos, promovidos ou apoiados pela SMELJ. Já as demandas do ciclismo/andar de bicicleta, identificadas na Conferência Municipal do Esporte e Lazer (promovida em parceria com a ESEFID/UFRGS), poderão performar as práticas no futuro, se passarem a compor um Plano Decenal do Esporte e Lazer Municipal, e se esse for transformado em Lei Municipal e implementado. Deste modo, o objetivo da promoção do desenvolvimento humano do PNUD por meio da democratização da(s) prática(s) de

atividades físicas e esportivas na cidade, poderá ser alcançado.

No sítio de interesse público da Câmara Municipal, as opções e decisões relacionadas a prática do ciclismo/andar de bicicleta relacionaram-se a aprovação o Plano Municipal de Mobilidade Urbana e a proposta de alteração do Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI). As duas situações observadas revelaram um deslocamento do sítio de interesse estatal para o sítio privado ou individual: a consulta e aprovação prévia de empresários e moradores à construção de novas ciclovias (PLCL nº 003/22); e a alteração dos objetivos do Programa de Mobilidade Segura, “aliviando” as metas para a cidade de Porto Alegre, reforçam realidade carrocêntrica e vão na contramão de medidas de *Traffic Calm* e das Cidades Educadoras, reconhecidas mundialmente como ações para o avanço civilizatório.

Já no sítio de interesse da Secretaria de Mobilidade Urbana (SMMU) a proposta de expansão da malha ciclovitária foi apresentada a diferentes setores da sociedade, priorizando novos trechos com o objetivo de conectar as “redes locais” existentes e a terminais, pontos de interesse, área educacional e saúde. A necessidade de revisão do PDCI é justificada pela SMMU pelo motivo do Plano ter completado mais de dez anos. A inação do Poder Público perante o tema, percebida pelos cicloativistas e praticantes ao longo das gestões municipais, tem gerado um descrédito nas reuniões promovidas pela SMMU com diferentes setores da sociedade, para apresentação do plano de expansão da rede. Segundo os cicloativistas, os planos se renovam mas não são executados. A ausência de prazos de implementação, fontes de financiamento dependentes do mercado e falta de vontade política são apontadas como as principais causas da estagnação da implementação do PDCI.

Os objetivos do atual PDCI vão ao encontro das condições de possibilidade para a prática do ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre, identificadas em campo, dentre elas a promoção da qualidade de vida e do meio ambiente saudável através da mobilidade urbana sustentável, acessibilidade universal e divisão do espaço público de maneira mais democrática e justa. Na prática, as ciclovias são espaços inclusivos, pois são utilizadas, além dos ciclistas, por pessoas que caminham, correm, passeiam com seus animais de estimação, andam de skate, patins, ambulantes, por pessoas em situação de rua que transportam seus carrinhos e por cadeirantes. Esse uso múltiplo é justificado pela regularidade do piso ser

melhor do que os passeios públicos e por proporcionar mais segurança do que transitar pelas vias públicas, junto aos carros.

A existência de conflitos entre os diferentes sítios de interesse (ciclistas, pedestres, comerciantes, poder público); as iniquidades no acesso e distribuição dos espaços públicos para mobilidade ativa (calçadas bem conservadas, espaço seguro para ciclistas nas vias públicas, ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas); e os múltiplos efeitos benéficos proporcionados pela prática, revelam que o ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre é um objeto complexo, exigindo a participação de outros sítios de interesse públicos, nas tomadas de decisão, na geração de opções e soluções a fim de performar uma política intersetorial que possa garantir os múltiplos direitos relacionados às práticas do ciclismo/andar de bicicleta.

As metodologias e instrumentos utilizados no conhecimento, diagnóstico e compreensão da realidade também performam realidades. Segundo atores presentes nas reuniões promovidas pela SMMU, a geração de opções, soluções e prioridades pelo Poder Público Municipal no processo de expansão e revisão do atual PDCI, devem basear-se em pesquisas, levantamento de dados e estudos para conhecer os usuários, seus comportamentos e quais alternativas lhes atenderiam. Ou seja, devem partir do lado da demanda e não da oferta, como vem ocorrendo na proposta de expansão da atual rede, cujo diagnóstico da realidade não tem representado a totalidade e complexidade do fenômeno em Porto Alegre. Indo ao encontro da proposta dos atores sociais, este estudo contribui com as “histórias de performance” de diferentes atores, sugerida por Mol (2002; 2008), as quais possibilitam revelar as múltiplas realidades e a complexidade do objeto. Desta forma, as “histórias de performance” podem ser adicionadas às ferramentas e métodos adotados pelo Poder Público para diagnosticar e compreender essas múltiplas realidade(s) e, assim, contemplá-las nas Políticas Públicas.

A realidade do ciclismo/andar de bicicleta esportivo, identificada por este estudo nas histórias de performance dos praticantes, não esteve presente na proposta de expansão apresentada pela SMMU. Isso revela um entendimento/compreensão das práticas do ciclismo/andar de bicicleta pela Prefeitura Municipal, prioritariamente, como um instrumento para mobilidade e fins utilitários, mesmo sendo as demandas dos ciclistas esportivos, de conhecimento da EPTC e SMMU, há mais de 10 (dez) anos, segundo cicloativistas. O texto do PDCI

vigente também não contempla a realidade do ciclismo/andar de bicicleta esportivo, como rotas de treinamento, sinalização viária específica e velocidades máximas nas vias que possibilitem a coexistência das realidades. Apenas traz os termos exercício físico ou lazer e ginásios esportivos, clubes e parques como polos cicloviários. Este estudo, contribui então, com a indicação de uma demanda do esporte e lazer a ser contemplada no processo de expansão da atual rede e revisão do plano, indicado pela Prefeitura Municipal, de modo a performar um ciclismo/andar de bicicleta esportivo e seguro aos praticantes, seus direitos individuais e sociais e a promoção do desenvolvimento humano por meio das AFEs.

Considerando as ações e decisões das últimas e atual Gestão Municipal, percebe-se que as políticas públicas presentes nas legislações (especialmente PDCI e PMMU) que performam o ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre, seguem o gênero cívico, sugerido por Mol (2002; 2008). Entretanto, a materialização dessas políticas tem sido dependente dos tempos e recursos do mercado. A inação do Poder Público, decorrente desta dependência, acaba por transferir a responsabilidade das escolhas, opções e decisões aos indivíduos. Esses precisam decidir entre os benefícios e os riscos de aderir (ou não) e permanecer (ou não) na prática do ciclismo/andar de bicicleta, considerando as condições de possibilidade incertas e inseguras, especialmente relacionadas ao acesso às bicicletas, à aprendizagem da prática, à educação para o trânsito e a deficitária infraestrutura urbana. Percebe-se também um conflito entre o estilo de política democrático e participativo proposto pela atual Gestão Pública Municipal (“ouvir a população”) e a prática cotidiana, percebida na execução das obras cicloviárias e oferta de bicicletas compartilhadas, sob critérios e conveniências de empreendimentos imobiliários e do mercado.

O forte protagonismo das Universidades no processo de recriação da Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Juventude (SMELJ) e na reedição da Conferência Municipal de Esporte e Lazer revelam ações e opções na performance de Políticas Públicas e de novas e múltiplas realidades do ciclismo/andar de bicicleta, quando implementadas na cidade de Porto Alegre. Já o movimento cicloativista, que teve forte presença na cidade em outros momentos de lutas pela pauta da bicicleta, esteve em baixa nos últimos anos, supostamente superado pelas pautas de sobrevivência e pela pandemia.

As ciências também são práticas que intervêm nos objetos. A Educação Física, que no Brasil ganhou legitimidade no campo acadêmico, enquanto componente curricular, vem sendo ameaçada pelas reformas educacionais e políticas neoliberais, perdendo força enquanto sítio de interesse no enfrentamento dos problemas postos pela realidade. Entre eles estão o analfabetismo corporal e inatividade física, a necessidade de democratização no acesso e permanência às práticas de atividades físicas, esportivas e de lazer e combate às iniquidades (PNUD, 2017). Movimentos da sociedade civil organizada, escolas e universidades lutam pelo Direito à Educação Física nas escolas, diante da drástica redução ou quase extinção da sua carga horária nos currículos do Ensino Fundamental e Médio.

O conhecimento das múltiplas realidades vai ao encontro de estilos de políticas democráticas, que buscam atender e concretizar as demandas e direitos sociais. Desta forma, este trabalho situado no campo da Administração, teve por intuito contribuir para a compreensão de um fenômeno complexo, por meio da interdisciplinaridade, produzindo conhecimentos que auxiliem no desenvolvimento de políticas públicas visando a democratização das práticas de Atividades Físicas, Esportivas e de Lazer e a promoção do desenvolvimento humano.

10 REFERÊNCIAS

ABNT. Associação Brasileira e Normas Técnicas. **ABNT NBR 10697 - Pesquisa de sinistros de trânsito — Terminologia**. Terceira edição. Rio de Janeiro. ABNT, 2020.

ALIANÇA BIKE. LABMOB-UFRJ, Laboratório de Mobilidade Sustentável. **A Economia da Bicicleta no Brasil**. Resultados 2018. Disponível em: <http://www.labmob.prourb.fau.ufrj.br/wp-content/uploads/2016/06/Booklet-240518-alta.pdf>. Acesso em: janeiro.2022.

ALRS. ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. Comissão de Educação, Cultura, Desporto, Ciência e Tecnologia. **Observatório da Educação Pública no Rio Grande do Sul**. Caderno nº 1. 2019a

ALRS. ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. Frente Parlamentar em defesa do Esporte, Recreação e Lazer. **Carta de Princípios da Frente Parlamentar**. Documento. Porto Alegre, 2019b.

ALRS. ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. Comissão de Economia, Desenvolvimento Sustentável e do Turismo. **Atividade física em tempos de Covid-19: atuação profissional, protocolos de reabertura de clubes, quadras, academias, Centros de Treinamento e outros espaços**. Reunião virtual. Cisco Webex Meeting, 2020. Disponível em: <https://alergs.webex.com/alergs/j.php?MTID=mb615a8f99cabad15fc6c4f084d33930b>.

ALRS. ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **Frente Parlamentar quer traçar o perfil do ciclista gaúcho**. Agência de Notícias, 2021. Disponível em: <http://ww1.al.rs.gov.br/issurkoch/Imprensa/DetalhesdaNot%C3%Adcia/tabid/4309/IdMateria/323160/Default.aspx>. Acesso em: setembro. 2021.

ALVESSON, Mats. SANDBERG, Jörgen. **Constructing Research Questions**. SAGE Publications Inc, 2013.

ANDRÉS, Fernando Cáceres. **O esporte em tempos de pandemia: um olhar desde ibero-américa**. UNESCO, Montevideu, Uruguai, 2020.

ANPEL. Associação Brasileira de Pesquisa e Pós-Graduação em Estudos do Lazer. **Sobre a ANPEL**. Disponível em: <http://anpel.com.br/sobre.php>. Acesso em jan. 2020

ASSMANN, Alice Beatriz. SILVA, Carolina F. da. MASO, Janice Zarpellon Mazo. O ciclismo na cidade: pedaladas pela capital do estado do Rio Grande do Sul/Brasil. **Revista Brasileira de Ciência e Movimento**. 2018;26(2):136-144.

ATHAYDE, Pedro. Prefácio. In STIGGER, Marco Paulo. MYSKIW, Mauro (org). **Políticas públicas de esporte e lazer: olhares e experiências na perspectiva do direito social**. Ijuí: Editora UNIJUÍ, 2019.

BOMPA, Tudor O. HAFF, G. Gregory. **Periodização: teoria e metodologia do treinamento**. [tradução Grace Kawali]. São Paulo: Phorte, 2012

BRACHT, Valter. **Sociologia crítica do esporte**. 2. ed. rev. Ijuí: UNIJUÍ, 2003.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em novembro de 2019.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em março.2022.

BRASIL. **Lei nº 9.615, de 24 de março de 1998**. Institui normas gerais sobre desporto e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9615Compilada.htm. Acesso em março.2022.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em novembro.2022.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso em: março.2022.

BRASIL. **Lei nº 13.415, de 16 de fevereiro de 2017**. Altera as Leis n ° 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional

entre outros. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13415.htm. Acesso em: maio.2022.

BRASIL. **Lei nº 13.724, de 4 de outubro de 2018**. Institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB) para incentivar o uso da bicicleta visando à melhoria das condições de mobilidade urbana. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13724.htm#art8. Acesso em março, 2022.

BRASIL. MINISTÉRIO DA SAÚDE. Secretaria de Vigilância em Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. **Política Nacional de Promoção à Saúde**. 3ª ed. Brasil, 2010b. Disponível em: http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/politica_nacional_promocao_saude_3ed.pdf. Acesso em dezembro. 2019.

BRASIL. MINISTÉRIO DA SAÚDE. Secretaria de Atenção à Saúde. Departamento de Atenção Básica. **Política Nacional de Práticas Integrativas e Complementares no SUS**. BRASIL, 2006c Disponível em <http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/pnpic.pdf>. Acesso em dezembro. 2019.

BRASIL. MINISTÉRIO DA CIDADANIA. SECRETARIA ESPECIAL DO ESPORTE. **Rede CEDES**. Brasil, 2019d. Disponível em: <http://arquivo.esporte.gov.br/index.php/institucional/esporte-educacao-lazer-e-inclusao-social/rede-cedes>. Acesso em dez.2019

BRASIL. MINISTÉRIO DOS ESPORTES. **Rede CEDES**. Brasil, 2019e. Disponível em: <http://portal.esporte.gov.br/sndel/esporteLazer/cedes/apresentacao.jsp>. Acesso em dez. 2019

BRASIL. MINISTÉRIO DA SAÚDE. Secretaria de Atenção Primária à Saúde. Departamento de Promoção da Saúde. **Guia de Atividade Física para a População Brasileira** [recurso eletrônico] / Ministério da Saúde, Secretaria de Atenção Primária à Saúde, Departamento de Promoção da Saúde.– Brasília: Ministério da Saúde, 2021

BUERGER, Christian. *Pathways to practice: praxiography and international politics*. **European Political Science Review**. FirstView Article / October 2013, pp 1 - 24 DOI: 10.1017/S1755773913000167

BUEGER, Christian. *Pathways to practice: praxiography and international politics*. *European political science review*, v. 6, n. 3, p. 383-406, 2014

BUEGER, Christian; GADINGER, Frank. *International Practice Theory*. Palgrave macmillan, 2018.

BUSSULAR, C. Z.; BURTET, C. G.; ANTONELLO, C. S. *The actor-network theory as a method in the analysis of Samarco disaster in Brazil*. **Qualitative Research in Organizations and Management**, v. 14, n. 4, 2019.

CANAN, Felipe (org). **Direito ao esporte: perspectivas nacionais e internacionais**. Curitiba: CVR, 2021.

CANAN, Felipe. STAREPRAVO, Fernando A. (2019): O significado e a abrangência do direito ao esporte a partir de documentos internacionais, **Fair Play. Revista de Filosofia, Ética y Derecho del Deporte**, vol. 15, p.1-36

CANGUILHEM, G. *The normal and the pathological*. New York: Zone Books.[1966] 1991

CAPLAN, A. L., H. T. ENGELHARDT, Jr. *Scientific Controversies: Case Studies in the Resolution and Closure of Disputes in Science and Technology*. Cambridge, Cambridge University Press, 1987.

CARDOSO, Bianca Breyer. **Por onde andam as crianças? Da estrutura socioespacial às práticas cotidianas em Porto Alegre**. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Arquitetura. Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional – PROPUR, 2012.

CARNEIRO, Fernando Henrique Silva. MASCARENHAS, Fernando. O financiamento esportivo brasileiro: propostas de metodologia crítica de análise. **Pesquisas e Políticas sobre Esporte**. Número Especial, Brasília, E-legis, nov. 2018.

CARNEIRO, Fernando Henrique Silva. PINTOS, Ana Elenara. O financiamento do lazer no Brasil pelos diferentes entes Federados. **Licere**, Belo Horizonte, v.24, n.3, set/2021. DOI: <https://doi.org/10.35699/2447-6218.2021.36296>

CASPERSEN, C. J.; POWELL, K. E.; CHRISTENSON, G. M. Physical Activity, Exercise and Physical Fitness: Definitions and Distinctions for Health-Related Research. **Public Health Reports**, Boston, v. 100, n. 2, p. 126, march/april, 1985, in PNUD. Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. Relatório de Desenvolvimento Humano Nacional – Movimento é vida: atividades físicas e esportivas para todas as Pessoas. Brasília: 2017.

CASTELLANI FILHO, Lino. As práticas corporais e seu processo de re-significação. In: SILVA, Ana Márcia. DAMIANI, Iara Regina (org). **Práticas corporais - Gênese de um Movimento Investigativo em Educação Física**. Vol. 1. Florianópolis: Nauembla Ciência & Arte, 2005.

CASTRO, Rafael Barreto de. **Dispositivos de segurança: performances de governo articuladas às câmeras de vídeo**. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Psicologia, Programa de Pós-Graduação em Psicossociologia de Comunidades e Ecologia Social - EICOS, 2013.

CBCE. Colégio Brasileiro de Ciências do Esporte. **A história do CBCE**. Disponível em: <http://www.cbce.org.br/historia.php>. Acesso jan. 2020.

CBCE. Colégio Brasileiro de Ciências do Esporte. Práticas corporais em tempos de distanciamento social e coronavírus. **Nota Técnica 5 – GTT “Atividade Física e Saúde”**, Direção Nacional do CBCE: Porto Alegre, 2020a. Disponível em: <https://www.cbce.org.br/upload/biblioteca/GTT%20AFS%20-%20CBCE%20em%20tempos%20de%20coronav%20C3%ADrus.pdf>

CBCE. Colégio Brasileiro de Ciências do Esporte. Práticas corporais em tempos de distanciamento social e coronavírus. **Nota Técnica 8 – GTT “Formação Profissional e Mundo do Trabalho”**, Direção Nacional do CBCE, Porto Alegre: 2020b. Disponível em: <https://www.cbce.org.br/upload/biblioteca/Nota%20t%20C3%A9cnica%208%20-%20CBCE%20em%20tempos%20de%20coronav%20C3%ADrus.pdf>.

CBCE. Colégio Brasileiro de Ciências do Esporte. Práticas corporais em tempos de distanciamento social e coronavírus. **Nota Técnica 4 - GTT Políticas Públicas do CBCE**, Direção Nacional do CBCE, Porto Alegre: 2020c. Disponível em: <https://www.cbce.org.br/upload/biblioteca/GTT%20Pol%20C3%ADticas%20P%20C3%ABlicas%20-%20CBCE%20em%20tempos%20de%20coronav%20C3%ADrus.pdf>

CONTRAN. Conselho Nacional de Trânsito. **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito: Volume VIII – Sinalização Cicloviária**. CONTRAN - DENATRAN. 1ª edição – Brasília: CONTRAN, 2021. Disponível em: <https://observatoriodabicicleta.org.br/acervo/manual-sinalizacao-cicloviaria-viii/>. Acesso em: novembro. 2022.

COOPER, R.; LAW, J. Organization: distal and proximal views. **Research in the Sociology of Organizations**, v. 13, p. 237-274, 1995.

CREA-ES. **Ciclovias**. Disponível em:

http://www.creaes.org.br/creaes/Portals/0/Documentos/cartilhas/folder_ciclovias.pdf. Acesso junho.2020.

DE CAMILLIS, Patricia Kinast; ANTONELLO, Claudia Simone. Da translação para o enactar: contribuições da Teoria Ator-Rede para a abordagem processual das organizações. **Cadernos EBAPE**, v. 14, nº 1, Artigo 4, Rio de Janeiro, Jan./Mar. 2016.

DE LAET, Marianne; MOL, Annemarie. The Zimbabwe Bush Pump: Mechanics of a Fluid Technology. **Social Studies of Science**, Vol. 30, No. 2, Sage Publications, Apr., 2000, pp. 225-263.

DUANY, A. 2015. Foreword. In: M. LYDON; A. GARCIA, **Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change**. 1ª ed., New York, Island Press, p. XI-XII.

DUARTE, M. F.; ALCADIPANI, R. Contribuições do organizar (organizing) para os estudos organizacionais. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM ADMINISTRAÇÃO, 37. **Anais**, 2013, Rio de Janeiro. Anais. Rio de Janeiro: EnAnpad, 2013.

ELIAS, Norbert. *Escritos & Ensaio*s, v. 1, Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2006.

ELIAS, Norbert. *O processo civilizador*, v 2, Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1993.

EPTC. **Vítimas fatais envolvendo ciclistas**. Disponível em: http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/4-6-2020_estatisticas_de_acidentes_bicicletas.pdf. Acesso em jun. 2020.

FERRARI, Régulo. Plano Diretor Cicloviário Integrado de Porto Alegre – a questão da institucionalização. ANTP. In: XXIII **Congresso da ANPET**. Fortaleza: 2008. Disponível em: http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/congresso_antp_plano_diretor_cicloviario_integrado_porto_alegre.pdf. Acesso em jun.2020.

FERRAZ, Claudia P. ALVES, André Toledo Porto. **Da Etnografia Virtual à Etnografia Online**. ANPOCS, 2017.

FGV PROJETOS. **Desafios e Perspectivas do Esporte após a Pandemia do Covid-19**. Webinar. Disponível em: <https://www.youtube.com/channel/UCID0fyUBPuGkvkdGYL7MdSQ>. Acesso em maio. 2020.

FLEETWOOD, Steve. ***Ontology in Organization and Management Studies: A Critical Realist Perspective***. Organization, 2005. Vol. 12, N°. 2, 197-222.

FONTES, Adriana Sansão. Urbanismo tático para requalificação gradual do espaço público metropolitano: O Caso do *Park(ing) Day* no Rio de Janeiro. **Arquiteturarevista**. Vol. 14, n. 1, p. 91-104, jan/jun 2018. Unisinos, 2019.

FORELL, Leandro. **Participando na cidade: um estudo etnográfico sobre a participação em Políticas Públicas de Esporte e Lazer no Parque Ararigbóia em Porto Alegre/RS**. Tese (Doutorado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Escola de Educação Física. Programa de Pós-Graduação em Ciências do Movimento Humano (PPGMCH), Porto Alegre, 2014.

FÓRUM PERMANENTE EM DEFESA DA EDUCAÇÃO FÍSICA ESCOLAR. **Carta Aberta em Defesa da Educação Física no Rio Grande do Sul: um alerta à sociedade gaúcha sobre a Portaria 350**. Disponível em: https://crefrs.org.br/comunicacao/noticias/docs/Carta%20Aberta_versao%2001_02.pdf. Acesso em: maio.2022.

FOUCAULT, M. ***Discipline and punish***. Translated by Alan Sheridan. New York: Vintage.1979.

FRAGA, Alex Branco. Concepções de gênero nas práticas corporais de adolescentes. **Movimento** (Porto Alegre), v. 2, n. 3, p. 35-41, 1995. DOI: <https://doi.org/10.22456/1982-8918.2197>. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/Movimento/article/view/2197/918>.

FRAGA, Alex Branco. CARVALHO, Yara M. de. GOMES, Ivan Marcelo (org). **As práticas corporais no campo da saúde**. Vol. 1. São Paulo: Editora Hucitec, 2013.

GADELHA, C. A. G. Desenvolvimento, complexo industrial da saúde e política industrial. **Rev. Saúde Pública**, n. 40, pp. 11-23, 2006.

GEIPOT. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. **Planejamento cicloviário: uma política para as bicicletas**. 2ª ed. Brasília, 1976, 109 p. Disponível em: <https://observatoriodabicicleta.org.br/uploads/2021/03/PolAticaparaBicicletas-1980Geipot.pdf>. Acesso em: março, 2022.

GIL, Saulo. GUALANO, Bruno. ARAÚJO, Adriana Ladeira de. OLIVEIRA JR, Gersiel Nascimento de. DAMIANO, Rodolfo Furlan. PINNA, Fabio. IMAMURA, Marta. ROCHA, Vanderson. KALLAS, Esper. BATISTELLA, Linamara Rizzo. Forlenza, Orestes V. CARVALHO, Carlos R. R. de. BUSATTO, Geraldo Filho, ROSCHEL, Hamilton & HCFMUSP COVID-19 Study Group. Post-acute sequelae of SARS-CoV-2 associates with physical inactivity in a cohort of COVID-19 survivors. **Scientific Reports** | Nature. (2023)

GOFFMAN, E. ***The social presentation of self in everyday life***. Harmondsworth, U.K.: Penguin. [1959] 1971.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. **Modelo de Distanciamento Controlado do RS**. Protocolos Bandeira Preta. Disponível em: <https://estado.rs.gov.br/upload/arquivos/dc-protocolos-bandeira-preta.pdf>. Acesso em: março.2021.

HASS-KLAU, C. (1990). **An Illustrated Guide to Traffic Calming**. Friends of the Earth, London.

HINE, Christine. **A Internet 3E: uma internet incorporada, corporificada e cotidiana**. Nova York: Bloomsbury Academic, 2015.

HOWLETT, Michael; RAMESH, M. ***Studying public policy: policy cycles and policy subsystems***. Toronto: Oxford University, 1995.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios. Práticas de esporte e atividade física: 2015**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

KRAUS, Sebastian. KOCH, Nicolas. *Effect of pop-up bike lanes on cycling in European cities*. **Arxiv Physics**. Cornell University. arXiv:2008.05883v2 [physics.soc-ph] 5 Sep 2020

LAVE, J. WENGER, E. **Situated Learning: Legitimate Peripheral Participation**, Cambridge: Cambridge University Press, 1991.

LAW, J. **Aircraft Stories: Decentering the Object in Technoscience**, Durham: Duke University Press, 2002

LAW, John. MOL, Annemarie. *Embodied Action, Enacted Bodies: The Example of Hypoglycaemia*. **Body & Society**, Vol. 10(2–3): SAGE Publications, 2004, 43–62.

LAW, John; MOL, Annemarie. Notas sobre el materialismo. (Traducción: Juan M. Iranzo). **Política y Sociedad**, 14/15 (1993-1994), Madrid (pp. 47-57)

LAZZAROTTI FILHO; Ari. SILVA; Ana M. ANTUNES, Priscila de C. SILVA, Ana Paula S da S.; LEITE, Jaciara O. O termo práticas corporais na literatura científica brasileira e sua repercussão no campo da Educação Física. **Movimento**. Porto Alegre, v. 16, n.01, janeiro/março de 2010, p. 11.29.

LEITÃO, Débora K. GOMES, Graziela. Etnografia em Ambientes Digitais: perambulações, acompanhamentos e imersões. **Antropolítica**, nº 42, 2017

LICHT, H. **Ciclismo no Rio Grande do Sul 1869-1905**. Porto Alegre (RS): Editora UFRGS; 2002

MACIEL, Marcos G. SARAIVA, Luiz Alex Silva. CARVALHO, Mariana Nunes de. Avaliação de programas sociais de atividade física: notas Conceituais sobre a efetividade como parâmetro de desempenho. **Licere**, Belo Horizonte, v.20, n.2, jun/2017

MALINA, R. M; LITTLE, B. B. Physical Activity: The Present in the Context of the Past. **American Journal of Human Biology**, S.I., v. 20, p. 373-391, jul./ago. 2008, in PNUD. Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. Relatório de Desenvolvimento Humano Nacional – Movimento é vida: atividades físicas e esportivas para todas as Pessoas. Brasília: 2017.

MACHADO, Laura; PROLO, Felipe; SANTOS, Cristiano Lange dos. Políticas Cicloviárias, Ativismo e Perfil do Ciclista de Porto Alegre. In ANDRADE, V. et al (org.) **Mobilidade por Bicicleta no Brasil**. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2016.

MANSKE, George Saliba. Práticas corporais como conceito? **Movimento**, v. 28, e28001, 2022. DOI: <https://doi.org/10.22456/1982-8918.118810>.

MARCELLINO, N.C. **Estudos do Lazer: uma introdução**. 4ed. Campinas: Autores Associados, 2006.

MARCUZZO, Sílvia Franz. ALFONSIN, Tiago de Moraes. **Manual do Ciclista de Porto Alegre**. Ilustrações de Moa. Porto Alegre: SMAM, 1996. Disponível em: <https://silviamarcuzzo.com.br/2021/09/22/manual-do-ciclista/>. Acesso em: março.2022.

MARICATO, Glauca. Ordenando sujeitos. Histórias performadas da lei 11.520/2007. In: FONSECA, Claudia; MACHADO, Helena (org.). **Ciência, identificação e tecnologias de governo**. Porto Alegre: Editora da UFRGS/CEGOV, 2015, pp. 96-120.

MARRES, Noortje. *Testing Powers of Engagement Green Living Experiments, the Ontological Turn and the Undoability of Involvement*. **European Journal of Social Theory**, [S.l.], v. 12, n. 1, p. 117-133, 2009.

MARTIN, Denise. SPINK, Mary Jane. PEREIRA, Pedro Paulo Gomes. Corpos múltiplos, ontologias políticas e a lógica do cuidado: uma entrevista com Annemarie Mol. **Interface: Comunicação Saúde Educação**, 2018; 22(64):295-305. DOI: 10.1590/1807-57622017.0171

MATHER, Charles. *Avian influenza multiple: Enacting realities and dealing with policies in South Africa's farmed ostrich sector*. **Journal of Rural Studies**. Elsevier, 2014, 99 e 106s

MAZO, Janice. GAYA, Adroaldo. As associações desportivas em Porto Alegre, Brasil: espaço de representação da identidade cultural teuto-brasileira. **Revista Portuguesa de Ciências do Desporto**. 2006; 6(2): 205-213.

MELLO NETO, Reinaldo Lyrio de. **Paisagem cicloviária em Porto Alegre – RS: análise do sistema cicloviário e das políticas públicas de ciclomobilidade**. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Arquitetura. Programa de Pós Graduação em Planejamento Urbano e Regional. Porto Alegre, RS – BR, 2020.

MINISTÉRIO DA CIDADANIA. SECRETARIA ESPECIAL DOS ESPORTES. **Rede CEDES**. Disponível em: <http://arquivo.esporte.gov.br/index.php/institucional/esporte-educacao-lazer-e-inclusao-social/rede-cedes>. Acesso em set. 2019.

MOL, Annemarie. **The body multiple: ontology of medical practice**. Durham: Duke University Press, 2002.

MOL, Annemarie. Política ontológica: algumas ideias e várias perguntas (Tradução: Gonçalo Praça). In: Nunes, J. A.; Roque, R. (Eds). **Objectos impuros: experiências em estudos sociais da ciência**. Porto: Edições Afrontamento, 2008. p. 63-78

MOLL, Jaqueline. Reflexões introdutórias ao monográfico «Cidade Educadora: olhares e práticas»Pela utopia de cidades educadoras: por um mundo onde todos

tenham lugar. **Kult-ur**. Vol. 6, nº11, 2019 - pp. 27-38. Disponível em: <https://www.e-revistas.uji.es/index.php/kult-ur/article/view/3777/3244>. Acesso em: dezembro.2022.

MORAES, M.; ARENDT, R.. Contribuições das investigações de Annemarie Mol para a psicologia social, in **Psicologia em Estudo** v.18, n.2 Abr/Jun 2013. Disponível em < http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-73722013000200012#nt01 > acesso em 06out2018.extraído de RHEINGANTZ, Paulo Afonso e colaboradores. Glossário de Termos e Métodos De Pesquisa. Grupo Lugares e Paisagens (ProLUGAR). [versão atualizada em 16ago2021]

MORAES, Ronaldo Dreissig de. **O ciclismo nos clubes de Porto Alegre/RS : entre o passado e o presente**. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Escola de Educação Física, Programa de Pós-Graduação em Ciências do Movimento Humano, Porto Alegre, 2014.

MOUFFE, C. **The return of the political**. London: Verso.1993.

MÜLLER, Sophie Merit. 2016. *Becoming the Phenomenon? An Alternative Approach to Reflexivity in Ethnography*. **Qualitative Inquiry** 22 (9): 705–717

OBSERVATÓRIO DA BICICLETA. **Programa Bicicleta Brasil: agora vai?** Notícia de 21 de agosto de 2021. Disponível em: <https://observatoriodabicicleta.org.br/programa-bicicleta-brasil-agora-vai/>. Acesso em março, 2022.

PACHOT ZAMBRANA, Karel Luis, “El derecho constitucional al deporte en la doctrina y el derecho comparado”, Cuestiones Constitucionales. **Revista Mexicana de Derecho Constitucional, México**, núm. 35, p. 131, julio-diciembre de 2016

PAIVA, Fernanda Simone Lopes de. Notas para pensar a Educação Física a partir do conceito de campo. **Revista Perspectiva**, Florianópolis, v. 22, n. Especial, p. 51-82, jul./dez. 2004.

PARSONS, T. **The social system**. New York: Free Press.1951.

PEDRO, R.. Sobre redes e controvérsias: ferramentas para compor cartografias psicossociais In: Ferreira, A.; Freire, L. Moraes, M. & Arend, R. (orgs). **Teoria Ator-Rede e Psicologia**. Rio de Janeiro: NAU, p. 78-96, 2010

PEREIRA, Potyara A. P. Discussões conceituais sobre política social como política pública e direito de cidadania. In: BOSCHETTI, I.; BEHRING, E. R.; SANTOS, S. M.

M.; MIOTO, R. C. T. **Política social no capitalismo: tendências contemporâneas**. São Paulo: Cortez, 2008. p. 87-108.

PEREIRA, Maria Cecília Gomes. **Água e convivência com o semiárido: múltiplas águas, distribuições e realidades**. Tese (Doutorado). Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getulio Vargas. São Paulo, 2016.

PNUD. Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. **Relatório de Desenvolvimento Humano Nacional – Movimento é vida: atividades físicas e esportivas para todas as Pessoas**. Brasília: 2017.

PORTO ALEGRE. CONSÓRCIO OFICINA-LOGIT-MATRICIAL. **Plano Diretor Cicloviário Integrado De Porto Alegre - Relatório Final**. Porto Alegre, 2008. Disponível em:

http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/pdci_relatorio_final.pdf. Acesso: dezembro.2021.

PORTO ALEGRE. **Lei complementar nº 626, de 15 de julho de 2009**. Institui o Plano Diretor Cicloviário Integrado e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rs/p/porto-alegre/lei-complementar/2009/63/626/lei-complementar-n-626-2009-institui-o-plano-diretor-cicloviario-integrado-e-da-outras-providencias>. Acesso em: dezembro.2021

PORTO ALEGRE. **Plano Diretor Cicloviário Integrado de Porto Alegre**. Sítio eletrônico. Disponível em: http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=227. Acesso em dezembro.2021.

PORTO ALEGRE. **Lei complementar nº 744, de 28 de outubro de 2014**. (Regulamentada pelo Decreto nº 18.848/2014). Cria o Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário (FMASC). Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rs/p/porto-alegre/lei-complementar/2014/75/744/lei-complementar-n-744-2014>. Acesso em: dezembro.2021.

PORTO ALEGRE.. Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Juventude. **3ª Conferência Municipal de Esporte e Lazer**. Porto Alegre: SMELJ, 2022.

PROBYN, Elspeth. *The ocean returns: Mapping a mercurial Anthropocene*. **Social Science Information**. Vol. 57(3) 386–402, SAGE, 2018. DOI: 10.1177/0539018418792402

PROTZEN, Gabriel Völz. **Práticas de treino de atletas brasileiros de mountain bike olímpico**. Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação em Educação Física, Escola Superior de Educação Física, Universidade Federal de Pelotas. Pelotas, 2021.

RHEINGANTZ, Paulo Afonso et al. **Glossário de Termos e Métodos de Pesquisa. Grupo Lugares e Paisagens (ProLUGAR)**. Programa de Pós-graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro. UFRJ. [versão atualizada em 16ago2021]

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria do Esporte e Lazer. **SEL discute etapas da Conferência Estadual do Esporte 2020**. Disponível em: <https://esporte.rs.gov.br/sel-discute-etapas-da-conferencia-estadual-do-esporte-2020>. Acesso em jan. 2020.

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria do Esporte e Lazer. **SEL adia datas das conferências regionais do esporte com início para 15 de abril em Pelotas**. Disponível em: <https://esporte.rs.gov.br/sel-adia-datas-das-conferencias-regionais-do-esporte-com-inicio-para-15-de-abril-em-pelotas>. Acesso em abril. 2020a.

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria do Esporte e Lazer. **Governo do Estado, SEL e FGF se reúnem para tratar da possibilidade do retorno do futebol no RS**. Disponível em: <https://esporte.rs.gov.br/governo-do-estado-sel-e-fgf-se-reunem-para-tratar-da-possibilidade-do-retorno-do-futebol-no-rs>. Acesso em maio. 2020b.

RUPPERT, Evelin; LAW, John; SAVAGE, Mike. (2013). *Reassembling social science methods: the challenge of digital devices*. **Theory, Culture & Society**. Vol.30, n.4: pp.22–46.

SANTOS, Hamilton Toldo dos. **A democratização do esporte e lazer em Porto Alegre: um estudo das políticas públicas no período de 1989 a 2000**. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Escola de Educação Física. Programa de Pós-Graduação em Ciências do Movimento Humano (PPGMCH), Porto Alegre, 2003.

SEDUC/RS. Secretaria da Educação – Gabinete do Secretário. **Portaria SEDUC/RS nº 350/2021**. Dispõe sobre a organização curricular do ensino fundamental e do ensino médio no âmbito das escolas da rede pública estadual de ensino do Estado do Rio Grande do Sul. Disponível em: <https://www.diariooficial.rs.gov.br/materia?id=661880>. Acesso em: Maio.2022.

SILVA, Ana Márcia. Uma Política Científica para a Educação Física ou de Alice e a Toca do Coelho. In: CARVALHO, Yara Maria de; LINHALES, Meily Assbú. (Org.). **Política científica e produção do conhecimento**. Goiânia: Editora da UFG, 2007.

SILVA, Renata Signoretti da. **Formas contemporâneas de ativismo político: etnografia do movimento Massa Crítica**. Trabalho de Conclusão (Graduação em Ciências Sociais) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011.

SILVEIRA, Raquel da. **VIVENDO CIÊNCIAS: As (co)existências de diferentes ontologias científicas da Educação Física**. Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Escola de Educação Física, Programa de Pós-Graduação em Ciências do Movimento Humano, Porto Alegre, 2016.

SOLAR CUBILLAS, Luis Vicente (2015). El “deporte para todos”, cuestión de Estado. El deporte para todos en Europa y en España (I) 1/2. **Revista Española de Educación Física y Deportes**, 209(LXVII), 65-91. Disponível em: <https://www.reefd.es/index.php/reefd/article/view/102>

STAREPRAVO, Fernando Augusto. Souza, Juliano de. MARCHI JR, Wanderley. Políticas Públicas de Esporte e Lazer no Brasil: Uma Proposta Teórico- Metodológica de Análise. **Movimento**, Porto Alegre, v. 17, n. 03, p. 233-251, jul/set de 2011.

STIGGER, Marco Paulo et al. Investimentos e desinvestimentos nas políticas de esporte e lazer em Porto Alegre: da criação da SME até sua extinção. In STIGGER, Marco Paulo. MYSKIW, Mauro (org). **Políticas públicas de esporte e lazer: olhares e experiências na perspectiva do direito social**. Ijuí: Editora UNIJUÍ, 2019.

STIGGER, Marco Paulo. MYSKIW, Mauro (org). **Políticas públicas de esporte e lazer: olhares e experiências na perspectiva do direito social**. Ijuí: Editora UNIJUÍ, 2019.

STOPPA, Edmur Antônio. **Gestão de Esporte e Lazer: análise dos espaços e equipamentos de esporte e recreativo e lazer em Ermelino Matarazzo, zona leste de São Paulo**. São Paulo. Editora Plêiade, 2011.

STRATHERN, M. **After nature: English kinship in the late twentieth century**. Cambridge: Cambridge University Press. 1992.

SOUZA, Iara Maria de Almeida. A noção de Ontologias Múltiplas e suas Consequências Políticas. *Ilha*, v. 17, n. 2, p. 49-73, ago./dez. 2015

STEIGLEDER, Annelise Monteiro; PICCININI, Livia Teresinha Salomão. Concertação Urbanística em Projetos Urbanos: O caso de Porto Alegre. In: **II Simpósio Nacional de Gestão e Engenharia Urbana: Singeurb**, 2019, São Paulo. Anais... Porto Alegre: ANTAC, 2019. Disponível em: <http://pdf.blucher.com.br.s3-sa-east-1.amazonaws.com/engineeringproceedings/singeurb2019/07.pdf>.

SULLIVAN, Mark. *In what sense is contemporary medicine dualistic?* **Culture, Medicine, and Psychiatry** 10:331-50.1986.

TAINIO, M.; NAZELLE, A. J.; GÖTSCHI, T.; KAHLMEIER, S. et al. *Can air pollution negate the health benefits of cycling and walking?* **Preventive Medicine**. n.87 (2016) 233–236

TRANSPORTE ATIVO. LABMOB-UFRJ. Laboratório de Mobilidade Sustentável da Universidade Federal do Rio de Janeiro. **Pesquisa Nacional sobre Mobilidade por Bicicleta - Perfil Ciclista Brasileiro 2021**. Disponível em: <http://ta.org.br/perfil/perfil21.pdf>. Acesso em fevereiro.2022.

UNESCO, 2015. **Carta Internacional de la Educación Física, la Actividad Física y el Deporte – 2015**. Disponível em: http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL_ID=13150&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html

VAZ, Alexandre Fernandez. Educação do corpo, conhecimento, fronteiras. **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**. Campinas, v.24, n.2, p.161-172 jan. 2000.

VIEIRA R.P., TOLEDO A.C, SILVA L.B., et al. *Anti-inflammatory effects of aerobic exercise in mice exposed to air pollution*. **Medicine and Science in Sports and Exercise**. 2012 Jul44(7):1227-1234. DOI: 10.1249/mss.0b013e31824b2877

VIVANCO, Luis A. *Reconsidering the Bicycle An Anthropological Perspective on a New (Old) Thing*. 1st Edition.Routledge, 2013.

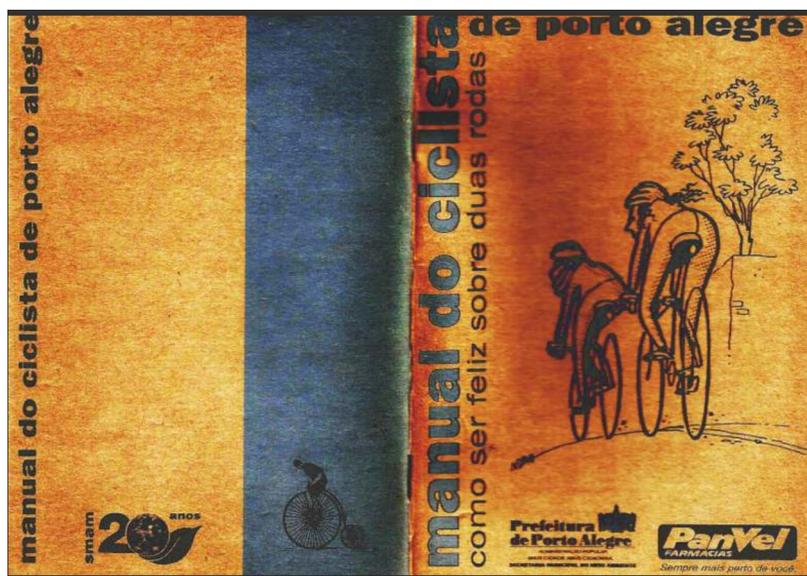
VIVEIROS DE CASTRO, Eduardo and. Manchester Papers. **Social Anthropology**, [S.l.], v. 7, p. 1-20, 2003.

WACQUANT, Loïc. **Corpo e alma: notas etnográficas de um aprendiz de boxe**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002.

WEBBER-RITCHEY, Kashica J. SIMONOVICH, Shannon D, SPURLARK, Roxanne S. COVID-19: *Qualitative Research With Vulnerable Populations*. ***Nursing Science Quarterly***. 2021, Vol. 34(1) 13–19. Doi: 10.1177/0894318420965225.

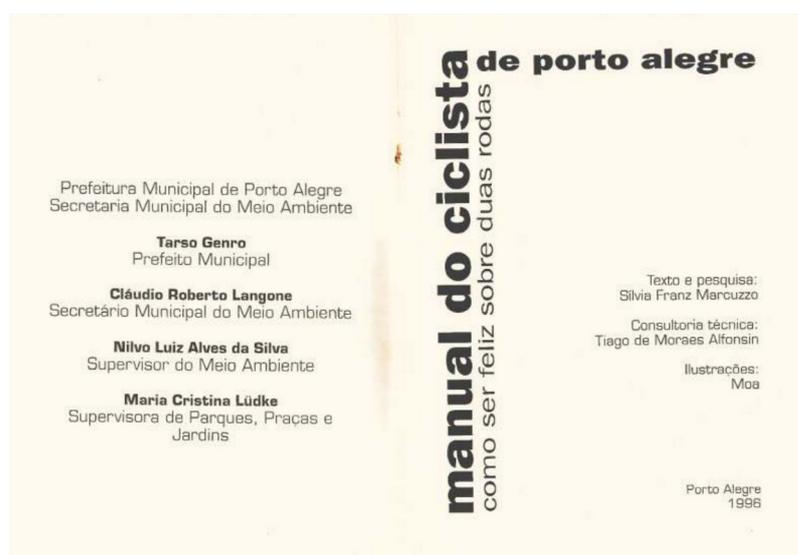
WHO. World Health Organization. ***Moving around during the COVID-19 outbreak***. Regional Office for Europe, 2020. Disponível em: <https://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/publications/2020/moving-around-during-the-covid-19-outbreak>. Acesso em junho.2020

ANEXO 1: MANUAL DO CICLISTA DE PORTO ALEGRE



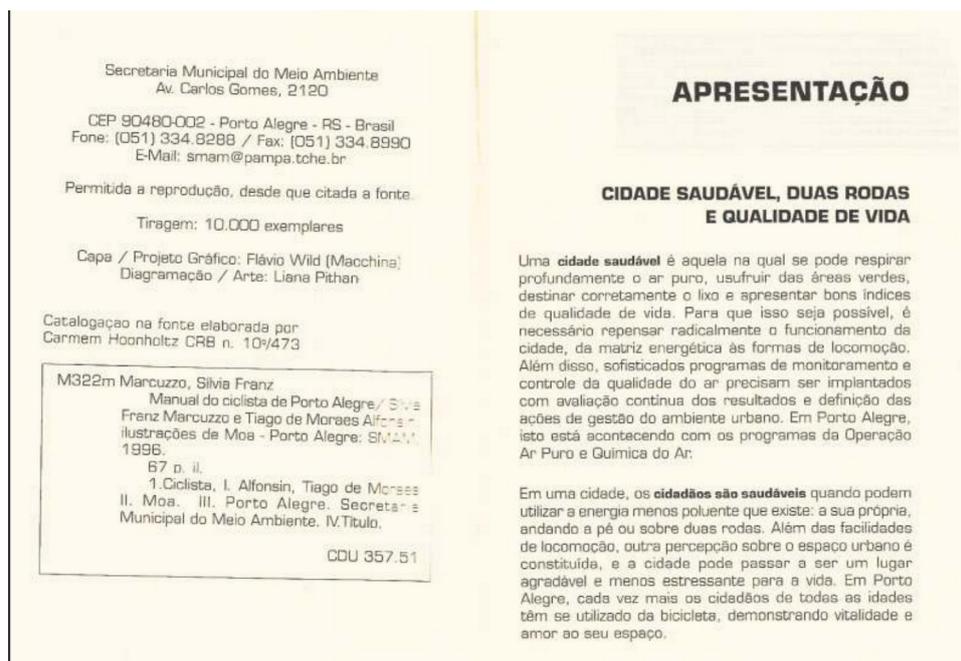
Manual do Ciclista de Porto Alegre

Fonte: <https://silviamarquzzo.com.br/2021/09/22/manual-do-ciclista/>



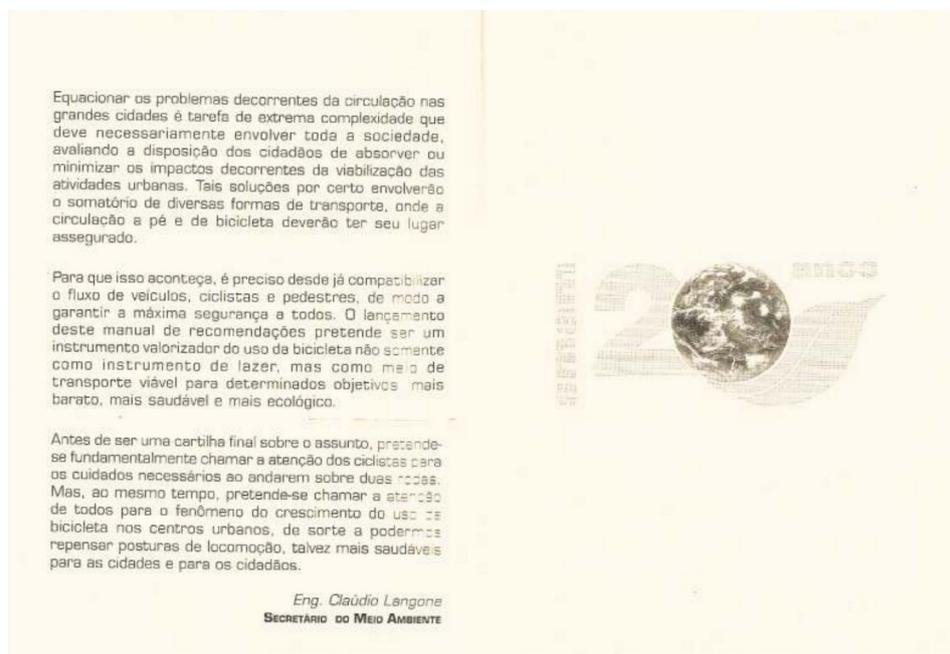
Manual do Ciclista de Porto Alegre - identificação da gestão

Fonte: <https://silviamarquzzo.com.br/2021/09/22/manual-do-ciclista/>



Manual do Ciclista de Porto Alegre - apresentação

Fonte: <https://silviamarquzzo.com.br/2021/09/22/manual-do-ciclista/>



Manual do Ciclista de Porto Alegre – apresentação – cont.

Fonte: <https://silviamarquzzo.com.br/2021/09/22/manual-do-ciclista/>

Desenho:	
Yoshichika Ando (bicicleta da página 32)	
Consultores:	
Charly Fernando Genro Camargo - professor de Cirurgia do Trauma no Hospital Cristo Redentor e diretor científico da Associação Médica do Rio Grande do Sul;	
Eduardo D'Agord Schaan - engenheiro civil, mestrando em Engenharia de Transportes, com dissertação sobre as possibilidades do uso da bicicleta na cidade;	
Geraldo Gomes da Silveira - médico, ciclista e preparador físico de ciclistas;	
Jandira Lorenzini Cunha - chefe do Setor de Documentação e Estatística do HPS;	
Luciano Farias Soares - assessor administrativo do DETRAN;	
Marco Telöken - traumatologista do Hospital de Pronto Socorro e ciclista;	
Centro de Informações ao Cidadão da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul.	
Colaboradores:	
Carmem Hoonholtz, Eliana Menegat, Gerson Almeida, Ibanez Lemos, Paulo Garcia, Rualdo Menegat, Coletivo Sindical de Cultura.	
Revisão:	
Luciana Lee	
Apoio:	
Secretaria Municipal de Esportes, Recreação e Lazer Secretaria Municipal dos Transportes	
SUMÁRIO	
1. Introdução	13
2. Por que andar de bicicleta	17
3. Os perigos da desatenção	21
4. O equipamento e a postura do ciclista	25
Da compra aos longos percursos	25
5. Os cuidados com o seu veículo	33
Soluções fáceis e inteligentes	34
de manutenção	34
6. Como se manter nas ruas	39
com segurança	39
6.1. Orientações de trânsito	39
6.2. Onde reduzir a velocidade	49
6.3. Pedalar nas quatro estações	53
7. Roteiros em Porto Alegre	57
7.1. Áreas de lazer	58
7.2. Grupos de ciclistas	62
8. Referências Bibliográficas	65

Manual do Ciclista de Porto Alegre - Sumário

Fonte: <https://silviamarcuazzo.com.br/2021/09/22/manual-do-ciclista/>

ANEXO 2: ROTEIROS DE ENTREVISTAS

1. Entrevista semi-estruturada Cicloativistas:

Nome:

Idade:

Profissão/ocupação:

Gênero:

Questões norteadoras:

a) Conte-me sua história com o ciclismo/andar de bicicleta.

b) Como é sua de pedalar em Porto Alegre?

c) Conte-me sua relação com o movimento cicloativista.

d) Como você percebe (ou não) e pratica (ou não) as políticas/práticas implementadas pelo governo municipal para o ciclismo/andar de bicicleta?

e) Como você percebeu o ciclismo/andar de bicicleta durante a pandemia em Porto Alegre?

2. Entrevista semi-estruturada Ciclistas de mobilidade ativa

Nome:

Idade:

Profissão/ocupação:

Gênero:

Questões norteadoras:

a) Conte-me sua história com o ciclismo/andar de bicicleta.

b) Como é sua experiência de pedalar em Porto Alegre?

c) Como você percebe (ou não) e pratica(ou não) as políticas/práticas implementadas pelo governo municipal para o ciclismo/andar de bicicleta?

d) Como você percebeu o ciclismo/andar de bicicleta durante a pandemia em Porto Alegre?

3. Entrevista semi-estruturada Ciclistas esportistas e de lazer

Nome:

Idade:

Profissão/ocupação:

Gênero:

Questões norteadoras:

a) Conte-me sua história com o ciclismo/andar de bicicleta.

b) Como é sua experiência de pedalar em Porto Alegre?

c) Quais estruturas/equipamentos esportivos você utiliza/frequenta para a sua prática na cidade?

d) Recebes apoio financeiro/patrocínio para realizar sua prática?

e) Como você percebe (ou não) e pratica(ou não) as políticas/práticas implementadas pelo governo municipal para o ciclismo/andar de bicicleta?

f) Tens conhecimento da ação conjunta da Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Juventude (SMELJ) com a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) para monitoramento da Avenida Edvaldo Pereira Silva (Beira-Rio), para treinamento esportivo de ciclistas, triatletas e corredores, em dia e horário determinados? Participaste deste processo? De que forma ocorreu?

f) Como você percebeu o ciclismo/andar de bicicleta durante a pandemia em Porto Alegre?

4. Entrevista semi-estruturada – Gestor (a) da Secretaria do Esporte, Lazer e Juventude de Porto Alegre (SMELJ)

Nome:

Idade:

Profissão/ocupação:

Gênero:

Questões norteadoras:

- a) Como a SMELJ enxerga a prática do ciclismo/andar de bicicleta em Porto Alegre?

- b) Como é a relação da SMELJ com os ciclistas de Porto Alegre?

- c) Quais são as ações/políticas públicas para a prática do ciclismo/andar de bicicleta que a SMELJ vem desenvolvendo em Porto Alegre?

- d) De que modo essas políticas são desenvolvidas? (demandas, desenho, dados/informações/conhecimentos envolvidos/pesquisas, implementação e avaliação)

- e) Quais as estruturas/equipamentos esportivos a cidade de Porto Alegre dispõe para a prática ciclismo, em suas diferentes modalidades?

- f) De que forma ocorreu a ação conjunta da Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Juventude (SMELJ) com a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) para monitoramento da Avenida Edvaldo Pereira Silva (Beira-Rio), para treinamento esportivo de ciclistas, triatletas e corredores, em dia e horário determinados?

- g) Como a SMELJ percebeu o ciclismo/andar de bicicleta durante a pandemia em Porto Alegre?

- h) De que forma a SMELJ está participando do processo de revisão do PDCI em Porto Alegre?

ANEXO 3: TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Você está sendo convidado a participar de uma pesquisa cujo objetivo é compreender como ciclismo/andar de bicicleta e suas políticas públicas são performados em tempos de pandemia, na cidade de Porto Alegre/RS.

A coleta de dados para a pesquisa ocorrerá através de entrevistas com praticantes do ciclismo/andar de bicicleta, cicloativistas, servidores e gestores públicos de diferentes Secretarias/Empresas da Prefeitura Municipal de Porto Alegre, comerciantes, entre outros atores relacionados neste contexto, que podem fornecer dados que contribuam com a consecução deste estudo. A metodologia utilizada será de entrevistas em profundidade ou não estruturadas, consistindo em uma forma especial de conversação, a fim de ouvir os entrevistados sobre sua experiência com a prática do ciclismo/andar de bicicleta, especialmente em Porto Alegre, bem como percebem (ou não) e praticam (ou não) as políticas/práticas implementadas pelo governo municipal.

Mediante seu consentimento sua participação se dará através de entrevista feita pela pesquisadora, tendo duração média de 40 minutos e que, com sua autorização, será gravada.

Sua participação é muito importante, pois este estudo visa trazer importantes contribuições para o campo da Administração e da Educação física, para o avanço das pesquisas científicas acerca das práticas do ciclismo/andar de bicicleta e de suas políticas públicas.

Todas as informações coletadas serão utilizadas apenas para fins científicos e tratadas de forma sigilosa. Nenhum dado que induza sua identificação, da instituição da qual faça parte ou sua identidade será revelado, preservando-se de forma total a organização e seus servidores, quando for o caso.

Sempre que julgar necessário, você poderá solicitar à pesquisadora esclarecimentos adicionais sobre a metodologia de pesquisa utilizada, bem como ter acesso livre aos dados coletados durante suas entrevistas.

A pesquisadora do projeto é a aluna Adriana Pancotto, estudante de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Administração, da Escola de Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, sob orientação da prof. Dra. Fernanda Tarabal Lopes.

E-mail da pesquisadora Adriana Pancotto: adri.pancotto@gmail.com

E-mail da prof. Dr^a Fernanda Tarabal Lopes: fernanda.tarabal@ufrgs.br

Eu, _____, concordo com o teor deste termo e declaro que aceito participar desta pesquisa sobre o ciclismo/andar de bicicleta e suas políticas públicas na cidade de Porto Alegre/RS.

_____/_____/_____
Assinatura do Participante

_____/_____/_____
Assinatura da Pesquisadora

*Documento em duas vias, uma para o pesquisador e outra para o participante.

ANEXO 4: OFÍCIO À SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE PORTO ALEGRE (SMMU)



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO

CARTA DE ANUÊNCIA PARA REALIZAÇÃO DE PESQUISA

Ilmo Sr. Adão de Castro Junior
Secretário Municipal de Mobilidade Urbana da Prefeitura Municipal de Porto Alegre

Solicitamos autorização institucional para a realização da pesquisa intitulada “Como as políticas públicas e o ciclismo/andar de bicicleta são performados na cidade de Porto Alegre, em tempos de pandemia”, ser realizada pela pesquisadora Adriana Pancotto, acadêmica do curso de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Administração, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, sob orientação da professora Dra. Fernanda Tarabal Lopes.

A pesquisadora utilizará como metodologia a observação participante, entrevistas e análise documental, necessitando desta Secretaria:

- a) ter acesso ao calendário de reuniões, debates e seminários acerca do Projeto de Expansão da Rede Cicloviária e revisão do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI);
- b) ter autorização para participar destes eventos como ouvinte/contribuente;
- c) ter acesso aos dados, documentos e registros gerados pela SMMU;
- d) entrevistar servidores da Secretaria, que se voluntariem a contribuir com a pesquisa.

Ao mesmo tempo, solicitamos a autorização para que o nome desta instituição possa constar na tese, bem como em publicações futuras, sob a forma de artigo científico. Asseguramos que os dados coletados nesta instituição serão utilizados tão somente para a realização deste estudo.

Na certeza de contarmos com a colaboração e empenho desta Secretaria, agradecemos antecipadamente a atenção, ficando à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários e aguardamos um retorno.

Porto Alegre, 27 de julho de 2022

Adriana Pancotto
Pesquisadora

Dra. Fernanda Tarabal Lopes
Profa. Orientadora