

O CORPO QUE PEDALA: CONDICIONANTES SOCIOECONÔMICOS E CULTURAIS A PARTIR DO USO DA BICICLETA COMO MEIO DE LOCOMOÇÃO ENTRE TRABALHADORES

THE BODY THAT PEDALS: SOCIOECONOMIC AND CULTURAL CONDITIONERS FROM THE USE OF THE BICYCLE AS A MEANS OF LOCOMOTION AMONG WORKERS

Carla Vanessa Pacheco^I 

Gláucia Andreza Kronbauer^{II} 

Emerson Luís Velozo^{III} 

^I Universidade Estadual do Centro-Oeste, UNICENTRO, Irati, PR, Brasil. Doutoranda em Desenvolvimento Comunitário. E-mail: carla_vanessa.pacheco@hotmail.com

^{II} Universidade Estadual do Centro-Oeste, UNICENTRO, Irati, PR, Brasil. Professora no Programa de Pós-Graduação em Educação. E-mail: glaucia.kronbauer@gmail.com

^{III} Universidade Estadual do Centro-Oeste, UNICENTRO, Irati, PR, Brasil. Doutor em Educação Física. Professor dos Programas de Pós-Graduação em Educação e em Desenvolvimento Comunitário. E-mail: emersonvelozo@yahoo.com.br



DOI: <https://doi.org/10.31512/vivencias.v17i32.272>

Submissão: 20-05-2020

Aceite: 11-11-2020

Resumo: Os movimentos que estimulam o uso da bicicleta como meio de locomoção tornaram-se crescentes no Brasil. São diversas as finalidades de pedalar: diversão, lazer, passeio, locomoção diária, entre outros. As pesquisas científicas têm enfatizado que o uso do aparelho proporciona benefícios para a população, desde as questões econômicas, políticas, sociais e ecológicas. Os sentidos e significados atribuídos aos usos da bicicleta podem ser compreendidos através das representações sociais, históricas, econômicas e culturais que derivam desta prática corporal. O presente trabalho pretende investigar o uso da bicicleta e a vinculação profissional, os aspectos socioeconômicos e culturais relacionados ao uso da bicicleta como meio de locomoção entre trabalhadores, bem como, desvelar os significados associadas a tal prática, no município de Irati-PR. Para atender aos objetivos, foram realizadas entrevistas com quatro trabalhadores que usam o aparelho diariamente. Desta maneira, intenciona-se provocar e sensibilizar os leitores para a condição de invisibilidade que rodeia este grupo social, na tentativa de fazer repensar práticas naturalizadas no cotidiano, às quais reforçam a estratificação social e a desigualdade numa sociedade excludente.

Palavras-chave: Bicicleta. Meio de locomoção. Trabalhadores. Sentidos e significados.

Abstract: The movements that encourage the use of the bicycle as a means of locomotion have grown in Brazil. There are several purposes for cycling: fun, leisure, walking, daily walking, among others. Scientific research has emphasized that the use of the device provides benefits to the population, from economic, political, social and ecological issues. The meanings and meanings attributed to the uses of the bicycle can be understood through the social, historical, economic and cultural representations that derive from this corporal practice. The present work intends to investigate the use of the bicycle and the professional linkage, the socioeconomic and cultural aspects related to the use of the bicycle as a means of locomotion among



Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.

workers, as well as to unveil the meanings associated with this practice in the municipality of Irati-PR. To meet the objectives, interviews were conducted with four workers who use the device daily. In this way, it is intended to provoke and sensitize readers to the invisibility condition that surrounds this social group, in an attempt to rethink naturalized practices in daily life, to which they reinforce social stratification, reinforcing inequality in an excluding society.

Keywords: Bicycle. Means of locomotion. Workers. Senses and meanings.

Introdução

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

O artigo expõe as análises de entrevistas realizadas com quatro trabalhadores que utilizam a bicicleta como meio de locomoção diariamente, na cidade de Irati-PR. A partir de um olhar etnográfico, buscou-se fazer relações entre classe social e vínculo empregatício, bem como sobre as condições ambientais e justificativas relacionadas ao uso da bicicleta pelos trabalhadores participantes da pesquisa.

Compreende-se que os sentidos e significados atribuídos à bicicleta derivam dos múltiplos usos relacionados ao artefato. Como parte integrante da produção cultural, ao passo que produzimos cultura, somos, também produtos dela. Neste sentido, podemos dizer que representações sociais, históricas, econômicas e culturais podem ser compreendidas a partir dos diferentes usos da bicicleta.

Além disso, torna-se necessário refletir sobre os usos do corpo que pedala, pois este é constituinte da prática, e, se configura no próprio “motor” da bicicleta. Entretanto, o interesse pela bicicleta, neste estudo, está associado ao seu significado como um meio de locomoção entre trabalhadores. Sendo assim, o pedalar não está atrelado à finalidade da prática, mas pode ser entendido como um meio, por vezes, o único, de deslocamento diário para algumas pessoas.

Os movimentos que estimulam o uso da bicicleta como meio de locomoção tornaram-se crescentes no Brasil. Com objetivo de incentivar diversos fins, como, diversão, lazer, passeio, com a intenção de aprimorar a mobilidade urbana (SILVA, 2012). Neste contexto, as pesquisas científicas têm enfatizado que o uso do aparelho proporciona benefícios para a população, disseminando inúmeras justificativas que perpassam tanto por questões econômicas, quanto no campo político, social e ecológico. Desta forma, pretendem-se melhoras na qualidade de vida e ambiental, a redução dos congestionamentos, maior fluidez do tráfego, economia de espaço e dinheiro, diminuição da poluição do ar e sonora, diminuição do nível de estresse, enfim, a prática de pedalar promove o bem-estar individual e coletivo (AQUINO E ANDRADE, 2007).

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

Segundo Bacchiei, Gigante e Assunção (2005), o uso da bicicleta enquanto meio de locomoção, está estreitamente relacionado às classes sociais menos favorecidas, que não possuem automóveis. De acordo com Boltanski (2004), o comportamento corporal dos indivíduos está substancialmente condicionado pela esfera econômica. Assim, os hábitos e as relações com o corpo são distintas e condicionadas pelas estratificações sociais. A bicicleta parece ter se tornando um instrumento de trabalhador. A partir disso, qual a relação do uso da bicicleta e classe social?

Irati, Município no qual o estudo foi realizado, localiza-se na região Centro-Sul do Estado do Paraná, a 156 quilômetros da capital, Curitiba. Possui uma população com aproximadamente 60 mil habitantes, caracteriza-se como uma cidade pequena, com a economia baseada na agricultura e no comércio. Em relação aos aspectos territoriais, possui superfície bastante acidentada, sendo que, aproximadamente dois terços, são montanhosos. Os registros do IBGE (2012) mostram que o clima é temperado, com temperaturas variáveis e extremas. Durante o inverno registram-se fortes geadas. As chuvas caem com intensidade de setembro a fevereiro, e entre 2014 e 2015, enchentes atingiram a cidade e região nos meses de junho/julho, dezembro/janeiro/fevereiro; respectivamente, causando prejuízos à população. Em termos de estrutura viária, Irati possui vias extensas, compatíveis com sua extensão territorial de quase mil quilômetros quadrados, e longas distâncias a serem percorridas entre os bairros até o centro da cidade. Poucas ruas possuem ciclovias, e os acostamentos por onde circulam pedestres e ciclistas, quando existem, encontram-se em condições precárias e mal conservados.

Para o presente estudo, estes dados demonstram as adversidades às quais os ciclistas estão sujeitos durante os trajetos de deslocamentos até os locais de trabalho. Essas adversidades incidem especialmente sobre o corpo do condutor que está integralmente exposto sobre a bicicleta. No entanto, mesmo sob o sol escaldante ou o frio do rigoroso inverno, por vezes mais intenso em função de geadas, chuvas e neblinas, em meio ao trânsito do dia, no silêncio da noite ou pelo alvorecer, apesar do cansaço, das dores, dos riscos, a bicicleta continua sendo o meio de locomoção de muitos iratienses. Após este contexto, lançamos alguns questionamentos sobre o trabalhador que utiliza a bicicleta como meio de locomoção, em Irati: qual a relação entre classe social e vínculo empregatício? Quais as condições ambientais que o corpo do trabalhador está exposto? Quais são as justificativas relacionadas ao uso da bicicleta para deslocar-se ao trabalho?

Na tentativa de responder aos questionamentos expostos, este trabalho pretende apresentar e discutir as condições de invisibilidade que permeiam este grupo social de ciclistas,

composto por trabalhadores que necessitam da bicicleta para locomoção, e que, por vezes, passam despercebidos e/ou ignorados.

Caminhos metodológicos e o diálogo com os trabalhadores

Segundo Clifford Geertz, a cultura diz respeito à interpretação do modo como os grupos sociais atribuem sentido e significado às suas ações e aos fatos que os rodeiam. A cultura, portanto, constitui-se um sistema de signos passíveis de interpretação.

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

De acordo com Geertz (1989), o ser humano, como um ser cultural, é biologicamente incompleto, ele possui uma natureza cultural, eminentemente simbólica. Percebe-se que o estudo da cultura, portanto, está na compreensão dos significados das ações humanas, enfim, em trazer à tona as interpretações dos códigos produzidos na sociedade.

Conforme exposto anteriormente, este artigo apresenta e analisa as entrevistas realizadas com quatro trabalhadores que utilizam a bicicleta como meio de locomoção diariamente, sendo eles: Silvio (Frentista), Neide e Aline (Operárias – setor de produção de fábrica), Seu Neto (Servente de pedreiro).

O contato inicial com os participantes ocorreu por perceber que um dos frentistas de um posto de combustível, rotineiramente, utilizava uma bicicleta como meio de locomoção, pois nos encontrávamos diariamente nos mesmos lugares e horários. No referido posto, ao explicar sobre a pesquisa e solicitar a participação sua participação, *Silvio*, além de demonstrar interesse, indicou as outras duas participantes. Devido ao parentesco e a prática corporal em comum, *Neide* e *Aline* retornam juntas da fábrica onde estão empregadas, ambas utilizam a bicicleta como meio de locomoção durante o percurso, que se inicia às 00h30min, horário em que finalizam o expediente. *Seu Neto*, servente de pedreiro, o quarto entrevistado, foi indicado por um amigo que o conhecia.

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

Para preservar as identidades dos participantes da pesquisa, os nomes apresentados são fictícios. Além disso, optou-se por manter as expressões utilizadas pelos sujeitos, conforme anotadas no diário de campo. Portanto, não se tornam erros gramaticais ou de digitação, mas códigos regionais que marcam os sujeitos abordados, seus modos de vida, suas condições sociais, culturais e econômicas.

As entrevistas ocorreram entre os meses de maio e junho de 2015. Para tanto, me desloquei até as residências de cada um dos trabalhadores envolvidos, e com o consentimento dos pesquisados, marcamos data e horário, pois dessa forma eu não prejudicaria suas rotinas.

As entrevistas se constituíram a partir de 47 perguntas abertas, elaboradas e pensadas pelos pesquisadores, divididas em três eixos relacionados aos objetivos e questionamentos da presente pesquisa, sendo: 11 questões sobre *Classe Social e Vínculo Empregatício*, 26 perguntas sobre as *Condições Ambientais e Justificativas relacionadas ao uso da bicicleta*, e, 10 questionamentos relacionados ao *Deslocar-se ao trabalho de bicicleta em Irati*. As informações provenientes das entrevistas foram analisadas, buscando selecionar as questões relevantes para a discussão da temática abordada.

A seguir serão apresentadas as análises das mesmas, organizadas a partir dos objetivos propostos no presente trabalho, procurando responder aos questionamentos elencados.

O uso da bicicleta e vinculação profissional

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

Tabela 1- Escolaridade

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

Fonte: autores, 2020.

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

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

No sistema hierárquico social, quanto maior o nível de instrução, maior o uso do intelecto, e, menor o trabalho manual. Nas classes sociais elevadas, a força física não é tão prestigiada quanto nas classes sociais menos privilegiadas, na medida em que sobe a hierarquia

social, a preocupação com a aparência do corpo é mais exaltada, assim como a beleza, a graça, a forma física, os hábitos alimentares, o corpo magro, são colocados em detrimento à força física (BOLTANSKI, 2004).

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

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

Os indivíduos das classes populares possuem menor grau de instrução e devido à forma de hierarquia social, que nos separa em classes sociais, estes agentes são levados ao trabalho braçal, uma vez que a força física é sua principal moeda no mercado das trocas. Assim estabelecem-se outras relações com o corpo e seus usos sociais. Mesmo quando o corpo é pensado e discutido entre as classes menos privilegiadas, ele aparece sob regras morais, com a intenção talvez, de regulação, de domínio, na tentativa de impedir os sujeitos desta classe de estabelecer uma relação reflexiva, consciente e sensível consigo mesmo, uma relação de compreensão de apropriação de seus corpos (BOLTANSKI, 2004).

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

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

As práticas corporais dos esportes e do lazer também tomam rumos distintos na “hierarquia social”. Sendo que dentre os esportes mais praticados pelas classes populares são o futebol e a bicicleta, atividades de baixo custo e que não exigem movimentos especiais. Já, na classe superior, o esqui, a natação e o tênis são comumente praticados. Além de exigir posturas mais específicas, possuem alto custo financeiro, são praticados em lugares específicos, com equipamentos específicos, e trazem “status social”. São símbolos de prestígio social. As funções e relações que os indivíduos mantêm com seus corpos, são modificadas a partir de sua classe social (BOLTANSKI, 2004, p. 160).¹

De acordo com Boltanski (2004), as atividades de lazer nas classes menos privilegiadas estão relacionadas ao baixo custo financeiro. Podemos observar que entre as atividades de lazer

¹ Cabe mencionar que Boltanski realizou seus estudos na França, o que justifica citar algumas práticas corporais menos comuns no Brasil, como o esqui, a natação e o tênis.

realizadas pelos pesquisados, foram citadas tarefas que precisam ser realizadas em casa, ou seja, não caracterizam-se como práticas voltadas ao lazer, são obrigações sociais que precisam ser cumpridas para o manutenção do lar e da família. Além disso, Neide e Aline, por exemplo, falam do descansar e dormir, práticas que são fundamentais para o ser humano, são necessidades fisiológicas.

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

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

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

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

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

Porém, as entrevistas realizadas trazem à tona que os trabalhadores aqui abordados, realizam um lazer constituído por atividades de recuperação para o trabalho remunerado, é um lazer compensatório devido ao cansaço advindo das atividades profissionais, como o descansar e o dormir. A vida do trabalhador e suas condições trazem essa exigência, a de recuperação para a próxima semana de trabalho. Diferente de andar a cavalo, por exemplo, que pode proporcionar prazer para Seu Neto.

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

O uso da bicicleta e classe social

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

Tabela 2- Renda familiar aproximada.

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

Fonte: autores, 2020.

Em relação ao estado civil, os participantes são casados, e constituíram famílias. Desta maneira, na casa de Seu Neto moram 4 pessoas (casal mais 2 filhos). Com Silvio vivem 6 pessoas (casal mais 4 filhos), na residência de Neide moram 3 (casal mais 1 filho) e a Aline mora com seu marido, e, ajuda nas despesas mensais de seus 6 irmãos menores.

A renda total de cada uma das famílias apresenta variação entre 1 a 3 salários mínimos (vigente em 2015), e, quando dividida pelo número de integrantes que as constituem, têm-se valores entre R\$ 198,00 e R\$ 591,00 per capita. Ainda, pode-se apontar que a família de Neide, sobrevive com um salário mínimo mensal, tendo em vista que seu marido está desempregado e não recebe nenhum tipo de auxílio. Já na casa de Aline, apesar de residir apenas o casal, ela auxilia mensalmente nas despesas de seus 6 irmãos, que ainda são crianças e que moram com sua mãe numa pequena casa aos fundos de sua residência. Sua mãe não possui renda, porém as crianças recebem auxílio governamental, no entanto, Aline não sabia dizer os valores nem quais auxílios seus irmãos têm direito de receber.

Em relação aos meios de locomoção, somente na família de Seu Neto existe um automóvel, porém, o seu uso é restrito para casos de emergências relacionados à saúde ou para passeios a outros municípios. Os pesquisados afirmam que além deles, os demais membros da família, e grande parte de seus colegas de trabalho, utilizam a bicicleta como meio de transporte, sendo que o modelo mais utilizado é a “barra circular” ou as “de marchas” mais populares e baratas.

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

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

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

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

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

Sobre os pontos positivos de usar a bicicleta como meio de locomoção, a saúde, o preparo físico, o exercício e a economia foram citados. Entre os aspectos negativos foram mencionados o cansaço, a chuva, o frio, a geada, o calor intenso, o perigo da noite, o cumprimento de horários e, inclusive, a própria ação do pedalar.

Quando Neide e Aline falam que a ação de pedalar é um ponto negativo de se locomover de bicicleta, expressam o quão difícil o deslocamento se torna. Tal citação reafirma que estes trabalhadores não pedalam por prazer ou lazer. A questão é social, mais precisamente econômica. Porém, afirmam que *se acostumaram... Que o corpo acostumou e que se obrigam a fazer.*

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

Significados atribuídos à bicicleta como meio de locomoção

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Percebe-se que quando motoristas cometem uma infração como as apresentadas acima, estão, antes de cometer uma violação perante a lei, inferiorizando os demais agentes do trânsito. Um motorista descuidado, por exemplo, que abre a porta de seu veículo e derruba um ciclista, pode justificar esta ação pela sua falta de atenção, ou ainda, conforme já mencionado, porque os ciclistas tornaram-se agentes invisíveis no trânsito. No entanto, buzinas, insultos, risos que demonstram superioridade em relação aos mais vulneráveis no trânsito, não são causadas por descuido ou falta de atenção. São agressões.

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

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

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

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

“(silêncio) Pois... eu num sei” (Seu Neto).

“(silêncio) “Quando tem respeito me sinto bem... Quando não tem... “medo” (Silvio).

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

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

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

A partir da pluralidade de usos referentes à bicicleta, constroem-se múltiplos significados associados ao pedalar e ao próprio aparelho. Neste universo simbólico, Seu Neto disse que a bicicleta parecia fazer parte dele, Silvio diz que a bicicleta “é tudo, porque a gente sempre anda”. Estas expressões remetem-se ao aparelho como uma extensão do corpo que o pedala, parece

surgir daí uma associação que une o corpo e a bicicleta, tornando-os interdependentes. Para Neide, a bicicleta é uma diversão, um sonho de criança, que depois de adulta conseguiu realizar. Para Aline, é seu único meio de transporte. Além disso, os quatro pesquisados afirmaram gostar de andar de bicicleta, justificando que estão acostumados devido à obrigação: “*a gente se obriga, tem que ir né... se acostuma*” (*Seu Neto*). A rotina vivida por estes trabalhadores auxilia neste processo de automatização, de se acostumar e adaptar seus corpos conforme as condições que lhes são dadas.

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

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

“Sou Bicicleteiro”

De acordo com Boltanski (2004), a partir do modo como o sujeito se apresenta na sociedade, ele produz marcas, são estereótipos criados através de características físicas e comportamentais, por meio das quais poderá ser identificado o lugar que ocupa dentro de uma classe social, e a partir dela, serão construídos e adotados hábitos corporais condizentes com tal estratificação.

No caso deste estudo, vamos analisar dois estereótipos amplamente difundidos no contexto regional estudado: o ciclista e o bicicleteiro. Os códigos e significados que os constituem são estabelecidos por características como roupas, acessórios, tipo de bicicleta, finalidade do pedalar, entre outras, que demonstram quem é quem e o espaço a ser ocupado por cada um. Na tentativa de compreender essa dicotomia, torna-se necessária a interpretação desses códigos estabelecidos e construídos socialmente, ilustrados na figura a seguir.

Figura 1- Ciclista e Bicicleteiro



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

O ciclista é o sujeito que pedala por lazer, por esporte, ou por qualquer finalidade, exceto pra deslocamento ao trabalho. Sua atividade é uma escolha e está no próprio ato de pedalar a finalidade da sua ação. Este pode, por exemplo, em dias chuvosos, ou durante o inverno, ou quando ele quiser, tomar um ônibus, um táxi, ou se deslocar ao trabalho com seu carro próprio. O bicicleteiro, ao contrário, utiliza a bicicleta como um meio para se deslocar ao trabalho e, na maioria das vezes, é sua única opção: ele não pode em dias chuvosos ou de frio intenso, pagar pelo transporte coletivo, ou se deslocar de carro.

Em relação ao aparelho, a bicicleta do ciclista é leve, com marchas e freios bem regulados, apresenta bom estado de conservação; ele utiliza roupas específicas para a prática do ciclismo e equipamentos de segurança (luvas, óculos, capacete, entre outros). Já o bicicleteiro não. Sua bicicleta condiz com sua condição financeira: na maioria das vezes, é do tipo “barra circular”, ou uma bicicleta simples que pode ser adquirida com baixo custo, de ferro, com freio no pedal ou freios mal regulados, desgastada pelo uso e pela exposição às diversas condições climáticas, além de ser acessível financeiramente. O bicicleteiro não usa equipamento de segurança.

Torna-se importante ressaltar que essas ilustrações carregam consigo muito além de características provenientes do ciclista e do bicicleteiro, mas uma visão pejorativa em relação às classes menos abastadas que se ocupam da bicicleta como meio de transporte, por meio de uma imagem falsa e preconceituosa. Por exemplo, o fato de o bicicleteiro pedalar na contra-mão diz muito mais sobre sua condição de invisibilidade no trânsito e a necessidade de buscar um espaço em que se sintam mais seguros, do que sobre uma suposta atitude de desrespeito às leis de trânsito.

Mas a partir desses estereótipos, os indivíduos “rotulam” uns aos outros através de características físicas e comportamentais, sendo por meio de vestimentas, da comunicação verbal, do local onde reside, da família que pertence, do veículo que possui, do lugar onde trabalha, da profissão que exerce, ou ainda, do modelo, cor, estado de conservação ou utilidade que a bicicleta possui, bem como da maneira da qual cada indivíduo se apropria de seu corpo.

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

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

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

Além disso, eles desenvolvem seus próprios modos de enfrentar os riscos presentes no trânsito, como pedalar pela contramão ou por trajetos de fluxos menos intensos. Ou seja, eles têm consciência que por muitas vezes, estão em perigo.

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

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

Os trabalhadores afirmam não serem ciclistas, mas bicicleteiros, isto é, eles sentem-se pertencentes a um determinado grupo devido às condições pelas quais realizam o ato de andar

de bicicleta. Por não utilizar equipamentos de segurança, por trafegar com bicicletas de baixo custo, por necessitar se locomover fazendo uso da bicicleta mesmo em situações de intempéries, por não ter outra opção a não ser a bicicleta como meio de transporte, entre outras condições que podem ser levantadas. O termo ciclista e o termo bicicleteiro parecem ter se tornado dicotomias. O primeiro relacionado ao esporte e ao lazer das classes mais abastadas, e o segundo, sinônimo de pobreza e meio de transporte de trabalhador.

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

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

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

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

O corpo exposto às condições ambientais

É possível observar no cotidiano dos sujeitos que utilizam a bicicleta como meio de locomoção, a intensa exposição dos seus corpos às condições ambientais, como o sol, a chuva, o frio, o calor, o trânsito intenso, etc. As descrições destas condições tornam-se importantes para que possamos compreender como os trabalhadores adaptam seus corpos e comportamentos diante de tais situações.

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

Como forma de proteger o corpo das condições climáticas e ambientais adversas, como a exposição ao sol, chuvas, geadas, etc., o uso do chapéu, boné, capa de chuva, guarda-chuva, gorros, luvas, e muitas blusas, foram citados. Neide foi a única que respondeu que utilizava protetor solar. Os quatro participantes afirmaram utilizar sacolas plásticas para proteger e carregar seus pertences, ou ainda, embaixo das roupas.

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

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

Os quatro participantes afirmam que pedalam pela contramão para sua própria segurança, advertindo que em alguns trechos esta prática se dá devido à precariedade das vias, ao fluxo intenso no trânsito e o desrespeito por parte dos motoristas. Tal prática parece surgir como uma estratégia de defesa em meio ao trânsito.

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

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

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

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

Segundo a legislação brasileira, os veículos automotores devem dar prioridade aos ciclistas, assim como, guardar a distância de um metro e cinquenta centímetros ao passá-los ou ultrapassá-los (Artigo 201). Medidas como esta tem o objetivo de proteger vidas, e não de enfatizar a hierarquia produzida na pragmática do trânsito. No entanto, se tornou comum aos nossos olhos a hierarquização dos veículos automotores em relação às bicicletas e aos pedestres nos espaços públicos de circulação, constituindo-se uma espécie de disputa desigual em meio ao tráfego.

Para melhor explicar, parece haver uma disputa entre potências dos motores e, também, entre o tamanho dos veículos. Aquele sujeito que dirige um veículo de grande porte, como um ônibus ou um caminhão parece se sentir mais “dono/proprietário” de um determinado lugar na via, enquanto o cicleteiro e o pedestre, que também almejam seu lugar nas vias, estão em desvantagem. Eles, por sua vez, são mais vulneráveis em meio ao trânsito. Além de estarem expostos à maior perigo, são também corpos que estão menos protegidos, pois não estão envolvidos pela “bolha” produzida pela lataria dos automóveis.

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

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

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

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

O fluxo do cotidiano, com suas escansões/divisões costumeiras, tende a ocultar o jogo do corpo na apreensão sensorial do mundo, ambiente ou nas ações realizadas pelo sujeito. Situar o corpo através das pulsações da vida cotidiana implica insistir na aparência vital de suas mobilidades

próprias, de seu caráter de mediador entre o mundo exterior e o sujeito. A experiência humana, qualquer rosto insólito que ela assuma, repousa inteiramente sobre as operações do corpo. O homem habita corporalmente o espaço e o tempo de sua vida (LE BRETON, 2011, p. 156).

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

Palavras finais

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

De acordo com os objetivos propostos pela presente pesquisa, pode-se fazer as seguintes considerações:

a) Os vínculos profissionais dos sujeitos estudados possuem como característica comum à ênfase na realização de atividades manuais ou a utilização da força física. O nível de escolaridade destes sujeitos encontra-se em patamares inferiores ou médios. Isso fica visível quando observamos a tabela 1. Nenhum dos trabalhadores possui o Ensino Médio completo. Esta característica parece possuir relação com a necessidade precoce de inserção no mercado de trabalho, uma vez que estas pessoas deixaram de estudar para trabalhar, e assim, produzir renda para suprir as necessidades de suas famílias. As profissões que estes trabalhadores exercem não exigem um grau elevado de qualificação, visto que estão essencialmente relacionadas ao esforço físico e não a trabalhos intelectuais mais complexos.

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

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

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

d) O corpo do trabalhador que utiliza a bicicleta como meio de locomoção ao trabalho torna-se vulnerável, suscetível às adversidades, intempéries e precariedade das vias públicas, pois enfrenta a chuva, o frio, o calor, o cansaço, os perigos em meio ao trânsito, entre tantos outros condicionantes. Para além destes fatores, o presente estudo revela o caráter de obrigatoriedade neste grupo social, pois permite a compreensão de que o trabalhador não utiliza a bicicleta por escolha, mas pelo fato de que a bicicleta se constitui, muitas vezes, a sua única opção para se locomover ao trabalho.

Exposto isto, o vínculo profissional, a classe social e as condições ambientais e de significados relativos ao deslocamento de bicicleta se constituem como aspectos inter-relacionados.

Além dos quatro itens apresentados anteriormente, os quais derivam dos objetivos da pesquisa, ao longo do trabalho de campo surgiram dois aspectos importantes para a compreensão do contexto estudado: as noções de “bicicleteiro” e de “acostumar-se”.

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

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

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

O “acostumar-se” surge como uma característica comum nas falas dos sujeitos pesquisados, em diversos momentos do estudo. São corpos que se acostumaram a empurrar a

bicicleta sem marchas em trechos de alicive, a serem banhados de lama em dias chuvosos por motoristas, acostumaram com o rosto queimado de sol ou de frio. Estão acostumados a ceder aos automotores o pouco espaço que ocupam nas vias de circulação e a ouvir agressões verbais e buzinas.

Estão acostumados com o pedalar por obrigação, por necessidade. Apesar das dores e do cansaço, eles se esforçam, resistem, batalham. Acostumaram seus corpos a pedalar no desconforto logo após o almoço, ao medo e a insegurança do deslocamento durante a noite, durante o barulho e a movimentação do dia, na calmaria e no silêncio da madrugada. Acostumados com as situações de desrespeito e com a falta de humanidade, acostumaram com a invisibilidade social que os rodeia. A bicicleta faz parte de seu lugar social.

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

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

Referências

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

BACCHIERI, G.; GIGANTE, D. P.; ASSUNÇÃO, M. C. Determinantes e padrões de utilização da bicicleta e acidentes de trânsito sofridos por ciclistas trabalhadores da cidade de Pelotas, Rio Grande do Sul, Brasil. **Caderno de Saúde Pública**, v. 25, n. 5, p. 1499-508, 2005.

BRASIL, Ministério das Cidades. **A mobilidade urbana no planejamento da cidade**. Cartilha, Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana. 2007.

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

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (CTB). Disponível em:

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

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

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

IBGE. IPARDES. Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social. **Caderno Estatístico**, Município Irati-PR, 2012.

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

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

OLIVEIRA, D. S. P. **“Vou de Bike”**: Um estudo antropológico sobre o uso da bicicleta em Porto Alegre. 2013. 142 f. Trabalho de Conclusão de Curso em Ciências Sociais. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Departamento de Antropologia, 2013. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.ufrgs.br/da.php?nrb=000909170&loc=2013&l=f110b29b9a97478d>

PACHECO, C. V. **Corpos em trânsito**: o uso da bicicleta como meio de locomoção entre trabalhadores da cidade de Irati, PR. 2015. 100 f. Dissertação de Mestrado, UNICENTRO, 2015. Disponível em: <http://tede.unicentro.br:8080/jspui/bitstream/tede/221/1/PR%20CARLA%20VANESSA%20PACHECO.pdf>

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

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

SILVA, S. G.; DUCA, G. F. D.; SILVA, K. S.; OLIVEIRA, E. S.; NAHAS, M. V. Deslocamento para o trabalho e fatores associados em industriários do sul do Brasil. **Revista de Saúde Pública**, v. 46, n. 1, p. 180-184, 2012.

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