

Nikolas Olekszechen

**MOVER-SE NA CIDADE:
PRODUÇÃO DA IDENTIDADE DE LUGAR EM CICLISTAS**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do Grau de Mestre em Psicologia.

Orientadora: Prof^a. Dr^a Ariane Kuhnen

Florianópolis

2016

Nikolas Olekszechen

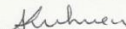
Mover-se na cidade: produção da identidade de lugar em ciclistas

Dissertação aprovada como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Psicologia, Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina.

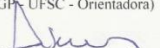
Florianópolis, 01 de fevereiro de 2016.



Dra. Carmen Leontina Ojeda Ocampo Moré
(Coordenadora - PPGP/UFSC)



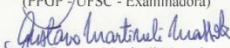
Dra. Ariane Kuhn
(PPGP - UFSC - Orientadora)



Dr. Roberto Moraes Cruz
(PPGP - UFSC - Examinador)



Dra. Andrea Vieira Zanella
(PPGP - UFSC - Examinadora)



Dr. Gustavo Martineli Massola
(PPGPS - IPUSP - Examinador)

Dra. Lucienne Martins Borges
(PPGP - UFSC - Suplente)

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Olekszechen, Nikolas
Mover-se na cidade : produção da identidade de lugar em
ciclistas / Nikolas Olekszechen ; orientadora, Ariane
Kuhnen - Florianópolis, SC, 2016.
204 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa
Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa
de Pós-Graduação em Psicologia.

Inclui referências

1. Psicologia. 2. psicologia ambiental. 3. identidade
de lugar. 4. cidade. 5. bicicleta. I. Kuhnen, Ariane. II.
Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós
graduação em Psicologia. III. Título.

À Leticia, que durante a caminhada me ensinou que compartilhar não é dividir, mas multiplicar.

AGRADECIMENTOS

Na “arte dos encontros”, a vida me aproximou de algumas pessoas que, sem as quais, faltaria o *ânimo* necessário para cumprir a tarefa. Sob o risco assumido de esquecimentos, deixo aqui meus agradecimentos a algumas delas, respeitando o fluxo dos afetos.

À Ariane, que confiou em meu trabalho desde o início e abraçou minhas ideias sem restrições. Nas orientações, pelas palavras de conforto, de inquietação e de incentivo. Por me ensinar a pensar a psicologia por outro ângulo.

Ao professor Roberto Moraes Cruz pela leitura atenta do trabalho no exame de qualificação e na defesa. À professora Andrea Zanella e ao professor Gustavo Massola por se disporem a avaliar o trabalho final apesar das dificuldades. Ao professor Arnaldo Debatin Neto pelas contribuições na elaboração do projeto de pesquisa.

Aos meus pais, João Mário e Júlia, e meus irmãos, Diego e Náthalie, pelo amparo e amor sem restrições. Por não medirem esforços para me proporcionarem a melhor formação possível. Por me mostrarem que a luta diária constrói trajetórias e redesenha histórias, que a persistência e o desejo caminham juntos. Pelo alicerce.

À tia Hilda, que em muitos momentos foi mãe e é merecedora de todo o carinho que houver.

À minha companheira, Letícia, que nos últimos anos compartilhou comigo todos os momentos importantes da jornada acadêmica e de vida. A ela dedico este trabalho e meus dias.

À família que ganhei com a namorada. Edson, Hilka e Isadora, que desde sempre abriram as portas de casa, acolheram e cuidaram. Se encerro mais um ciclo, atribuo a eles parte das conquistas e agradeço pelos ensinamentos nos tropeços.

À Camila e ao Gustavo, que são família, lar fora de casa, alegria sem ter hora nem motivo.

Aos amigos que, durante minha caminhada, ampararam e acolheram sem porquês. À minha família agrego novos irmãos e irmãs: Lucas, Rafael, Jorge, Octávio, Bruno, André e Eloá, que me deram abrigo e comigo compartilharam os melhores e os piores momentos. Agradeço por me ensinarem sobre a amizade.

Às amigas do LAPAM, que mesmo na aridez do meio acadêmico me mostraram a possibilidade de ilhas de companheirismo e comprometimento grupal. Aos amigos e amigas que fiz durante essa caminhada, por ajudarem a tornar a vida mais suave.

Aos professores do PPGP, por ensinarem sobre a densidade e a potência do “ser mestre”. Aos funcionários do PPGP pela prontidão e disposição em ajudar.

Aquelxs que participaram da pesquisa, cederam seu tempo e compartilharam histórias.

Aos quilômetros rodados que acumulei de Florianópolis. Por ser campo e inspiração.

À CAPES, pelo financiamento da pesquisa.

Nikolas Olekszechen. **Mover-se na cidade: produção da identidade de lugar em ciclistas**. Florianópolis, 2016. Dissertação de Mestrado em Psicologia – Programa de Pós Graduação em Psicologia. Universidade Federal de Santa Catarina.

Orientadora: Prof^a Dr^a Ariane Kuhnen

Data da defesa: 01/02/2016

RESUMO

Em um mundo cada vez mais urbanizado, a circulação de bens e o ir e vir de pessoas dão o tom à vida nas cidades. Subsidiária da vida simbólica de seus moradores, elas se organizam como rede de lugares, admitindo-se a produção da identidade atrelada a esse espaço físico mesmo em tempos em que estar em movimento é uma condição. Aliada ao contexto de mobilidade, as dinâmicas urbanas se dão em movimento, demandando outras maneiras de compreender a relação das pessoas com seu entorno. No que tange ao deslocamento de pessoas, entende-se o uso da bicicleta como meio de transporte como um modo de produzir afecções e vínculos entre pessoa e cidade. Sob o enfoque da psicologia ambiental, analisaram-se as características da identidade de lugar em ciclistas, buscando explorar as características ambientais à sua disposição, descrever as barreiras e facilitadores para o uso da bicicleta, caracterizar a afetividade na relação do ciclista com a cidade e identificar os modos como essas pessoas se apropriam do espaço. Tratou-se de um estudo de natureza qualitativa, de caráter descritivo e exploratório e contou com a participação de dezoito pessoas. Os dados foram produzidos a partir de duas etapas de pesquisa. A primeira centrou-se na exploração do ambiente e dos aparelhos à disposição dos ciclistas no entorno da universidade, e a segunda no discurso dos ciclistas sobre sua relação com a cidade de Florianópolis, orientada por roteiro de entrevista semiestruturada e questionário desenvolvidos para os fins desta pesquisa. A organização dos dados pautou-se na análise de conteúdo, que possibilitou sintetizá-los em três categorias, compostas por subcategorias e elementos de análise. A primeira categoria tratou dos aspectos afetivos da relação entre ciclista-cidade e reuniu conteúdos sobre os sentimentos provocados, a imagem da cidade, a posição do ciclista no espaço, elementos da história pessoal, os encontros promovidos pela bicicleta e o que é ser ciclista. A segunda categoria tratou das características cognitivas dessa relação, incluindo os motivos, benefícios e barreiras do uso da bicicleta, as finalidades da pedalada, as

avaliações sobre as estruturas ciclísticas à disposição, características do ciclismo ideal e as cognições sobre o ambiente. A terceira categoria reuniu os atributos comportamentais na relação do ciclista com a cidade, os modos de pedalar, os hábitos de saúde atrelados ao ciclismo e as práticas de segurança que os ciclistas adotam nas ruas. Os resultados apontaram para a possibilidade de tomar a afetividade como categoria analítica na compreensão da relação do ciclista com a cidade e na construção da identidade de lugar. Nos contextos urbanos, a ela indica a possibilidade de as pessoas se apropriarem dos espaços e se identificarem com eles, o que implica na criação de modos mais solidários de uso do espaço e de condutas que visem à conservação do ambiente. Sob a ótica do ciclista, trata-se da possibilidade de produzir lugares que resistam àquilo que é somente concreto na cidade. Desse modo, o transporte “lento” é uma maneira de estar em contato, de se permitir afetar pelo entorno, de vivenciar o lugar e estar aberto à relação com os outros e com o ambiente, com toda a ambivalência que isso possa sugerir.

Palavras-chave: psicologia ambiental, identidade de lugar, cidade, bicicleta.

Nikolas Olekszechen. **Se déplacer dans la ville: production de l'identité de lieu en cyclistes.** Florianópolis, 2016. Mémoire de Master en Psychologie – Programa de Pós Graduação em Psicologia. Universidade Federal de Santa Catarina.

RÉSUMÉ

Dans un monde chaque fois plus urbanisé, la circulation de biens et de personnes donnent le ton à la vie dans les villes. Subsidaire de la vie symbolique de ses habitants, elles s'organisent comme un réseau de lieux, admise la production de l'identité attachée à cet espace physique même en temps où être en mouvement est une condition. Liées au contexte de mobilité, les dynamiques urbaines se font en mouvement et demandent d'autres manières de comprendre le rapport des personnes à leur entourage. À propos du déplacement de personnes, l'usage du vélo comme un moyen de transport est compris comme un mode de production d'affections et de liens entre personne et ville. Dans la perspective de la psychologie environnementale, les caractéristiques de l'identité de lieu en cyclistes ont été analysées, à fin d'explorer les caractéristiques environnementales à leur disposition, de décrire les barrières et les éléments facilitateurs à l'usage du vélo, de caractériser l'affectivité du rapport du cycliste à la ville et d'identifier les manières dont ces personnes s'approprient l'espace. L'étude a été de nature qualitative, descriptive et exploratoire avec la participation de dix-huit personnes. Les données ont été produites à partir de deux étapes de recherche. La première a été centrée sur l'exploration de l'environnement et des appareils à disposition des cyclistes dans les entourages de l'université, et la deuxième sur le discours des cyclistes à propos de leur rapport avec la ville de Florianópolis, orientée par guide d'entretien semi-directif et questionnaire développés pour les finalités de cette recherche. L'organisation des données s'est appuyée sur l'analyse de contenu, ce qui a rendu possible leur synthèse en trois catégories, composées par des sous-catégories et des éléments d'analyse. La première catégorie a abordé des aspects affectifs du rapport entre cycliste-ville et a rassemblé des contenus à propos des sentiments évoqués, l'image de la ville, la position du cycliste dans l'espace, des éléments de l'histoire personnelle, les rencontres permis par le vélo et ce qu'est être cycliste. La deuxième catégorie a abordé les caractéristiques cognitives de ce rapport, y compris les motifs, bénéfiques et barrières à l'usage du vélo, les finalités du pédalage, les évaluations des structures

disponibles pour le cyclisme, les caractéristiques du cyclisme idéal et les cognitions de l'environnement. La troisième catégorie a rassemblé les attributs comportementaux du rapport du cycliste à la ville, les manières de pédaler, les habitudes de santé liées au cyclisme et les pratiques de sécurité adoptées par les cyclistes dans les rues. Les résultats ont indiqué la possibilité de considérer l'affectivité comme catégorie analytique dans la compréhension du rapport du cycliste à la ville et dans la construction de l'identité de lieu. Dans les contextes urbains, l'affectivité indique la possibilité pour les personnes de s'approprier les espaces et s'identifier à eux, ce qu'implique la création de formes plus solidaires de l'usage de l'espace et de conduites qui visent la conservation de l'environnement. Sous l'optique du cycliste, c'est la possibilité de produire des lieux qui résistent à ce que n'est que du béton dans la ville. Ainsi, le transport "lent" est une manière d'être en contact, de se permettre affecter par l'entourage, de vivre le lieu et être ouvert au rapport avec les autres et avec l'environnement, avec toute l'ambivalence que cela peut suggérer.

Mots-clé: psychologie environnementale, identité de lieu, ville, vélo.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Dimensões e conceitos relacionados à identidade de lugar	84
Figura 2. Bicicletário em frente à CERTI – UFSC	90
Figura 3. Exemplo de suporte para bicicleta - CDS	90
Figura 4. Exemplo de suporte para bicicleta – CCB	91
Figura 5. Exemplo de suporte de bicicleta - CCA	91
Figura 6. Exemplo de suporte de bicicleta - EFI.....	92
Figura 7. Paraciclo sobre área descoberta e não pavimentada	92
Figura 8. Paraciclo CCJ	93
Figura 9. Paraciclo CFH	93
Figura 10. Locais alternativos para estacionar bicicletas	94
Figura 11. Passagens de pedestres e ciclistas sob a avenida	95
Figura 12. Trecho da ciclovia experimental.....	95
Figura 13. Mapa de localização das ciclovias e paraciclos da UFSC	96
Figura 14. Estêncil na entrada da UFSC	124
Figura 15. Rótula da UFSC pela Rua Lauro Linhares	124
Figura 16. Rua Deputado Antônio Edu Vieira.....	139

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Divisão dos artigos de acordo com categorias de análise.....	60
Tabela 2. Identificação dos aspectos metodológicos das pesquisas	70
Tabela 3. Caracterização dos participantes	85
Tabela 4. Caracterização dos deslocamentos diários	86
Tabela 5. Quantidade de paraciclos e vagas para bicicletas encontradas na UFSC.....	88
Tabela 6. Apresentação das categorias, subcategorias e elementos de análise	97
Tabela 7. Motivos para a escolha da bicicleta.....	130
Tabela 8. Sugestões para bicicletários e paraciclos.....	158

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	15
2. OBJETIVOS.....	19
2.1 Objetivo geral.....	19
2.2 Objetivos específicos.....	19
3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	21
3.1 Sobre mobilidade urbana.....	21
3.1.1 A psicologia ambiental e o urbano.....	23
3.1.2 Mobilidade como experiência urbana.....	32
3.1.3 A possibilidade do lugar na mobilidade urbana.....	38
3.2 Sobre identidade de lugar.....	45
3.2.1 Identidade como categoria de análise.....	45
3.2.2 Identidade de lugar: história, conceito e pesquisas.....	48
3.2.3 Afetividade como categoria norteadora da identidade de lugar.....	54
3.2.4 Identidades, lugares e mobilidades.....	57
3.3 Revisão sistemática da literatura: o uso de bicicletas nos estudos pessoa-ambiente.....	58
4.MÉTODO.....	75
4.1 Caracterização da pesquisa.....	75
4.2 Considerações sobre o campo de pesquisa.....	75
4.3 Participantes.....	78
4.4 Etapas da pesquisa (Instrumentos e Procedimentos).....	79
4.4.1 Etapa 1 (centrada no ambiente).....	79
4.4.2 Etapa 2 (centrada na pessoa).....	80
4.5 Procedimentos Éticos.....	82
4.6 Análise dos dados.....	83
5.RESULTADOS.....	85
5.1 Caracterização dos participantes.....	85
5.2 Caracterização do campo de pesquisa.....	88
5.3 Apresentação das categorias, subcategorias e elementos de análise.....	96

6.DISSCUSSÃO.....	99
6.1 Categoria 1 – Aspectos afetivos da relação ciclista-cidade.....	99
6.2 Categoria 2 – Aspectos cognitivos da relação ciclista-cidade.....	125
6.3 Categoria 3 – Aspectos comportamentais da relação ciclista-cidade... 	147
6.4 Síntese dos atributos definidores da identidade de lugar em ciclistas. 	152
7.CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	157
REFERÊNCIAS.....	163
APÊNDICES.....	177
ANEXOS.....	202

1. INTRODUÇÃO

A psicologia ambiental, disciplina que investiga as transações pessoa-ambiente, utiliza-se do conceito de *identidade de lugar* para caracterizar um aspecto da identidade do sujeito que descreve o modo como este se relaciona com o mundo físico (Twigger-Ross & Uzzel, 1996). Consiste em cognições sobre o mundo físico que representam memórias, sentimentos, atitudes e significados de comportamentos e experiências e se relacionam com a complexidade dos ambientes, garantindo a existência cotidiana do ser humano (Proshansky, Fabian & Kaminoff, 1983). Ponte, Bomfim e Pascual (2009) partem do conceito de afetividade para compreender a construção da identidade de lugar, pautando-se na racionalidade ético-afetiva como motor das relações pessoa-ambiente.

Nesse sentido, a temática mobilidade-identidade se mostra correlata à do espaço-lugar, entendendo espaço como aquele relacionado ao movimento, liberdade e multiplicação de possibilidades e lugar aquele que produz o sentido de estabilidade, pertencimento e apego emocional (D'Mello & Sahay, 2007). Para Tuan (1983), espaço remete à liberdade e lugar à segurança; estamos ligados a estes, mas desejamos aquele. Desse modo, identificar-se implica em vivenciar a tensão existente entre espaço e lugar, a fixidez e a mobilidade, produzir significados na relação com os contextos, sejam físico, social ou econômico.

Investigar a categoria de identidade entendendo-a na qualidade daquilo que é idêntico e imutável parece não condizer com os modos de vida atuais. Seja pela velocidade com que a realidade se produz ou pela necessidade de estar sempre em movimento, a identidade e seu caráter de permanência devem ser constantemente tensionados. Quando atrelada aos espaços urbanos contemporâneos, esse questionamento se torna ainda mais evidente, pois a mobilidade se apresenta não apenas como uma necessidade, mas como condição.

Estar em movimento implica na vivência do espaço e do tempo de maneira particular, na necessidade de cruzar a maior distância possível em tempo mínimo. No cenário urbano atual, a inclinação ao movimento tem gerado problemas para a circulação humana e impactos ambientais severos, decorrentes principalmente da emissão de poluentes dos veículos automotores. Assim, na tentativa de atenuar as consequências humano-ambientais características desse contexto, alternativas têm sido propostas para otimizar a relação espaço-tempo e simultaneamente reduzir os impactos ambientais. Nesse sentido, a

bicicleta tem sido pontuada como um meio de transporte não poluente e sustentável, além de ser uma maneira de praticar exercícios físicos diariamente (Gatersleben & Haddad, 2010; Passafaro et al., 2014).

Um dos desafios que se impõem no contemporâneo é o de responder “quem sou eu” em contexto de mobilidade. Dixon e Durrheim (2000) pontuam que a resposta a esse questionamento implica em responder também à pergunta “onde estamos”, indicando que as formações de identidade estão sempre atreladas à significação do entorno físico. Portanto, interessa compreender os desdobramentos do uso da bicicleta como meio de transporte na produção da identidade nesse contexto.

Nas produções acadêmicas atentas às transações pessoa-ambiente, poucos são os trabalhos que tratam das conexões entre identidade e uso da bicicleta como meio de transporte. A fim de identificar essas publicações, buscou-se nas bases de dados *Science Direct*, *PePSIC*, *SciELO* e *Bireme* utilizando o período entre 2004 e 2014 como marcador temporal e os descritores identidade de lugar (“*place identity*”), identidade (*identity*), emoção (*emotion*), cognição (*cognition*) aliado à bicicleta (*bicycle*) com uso do *booleano* AND. Quatro artigos corresponderam à busca nas bases nacionais e internacionais, o que indica que até o presente momento pouca atenção foi dada à articulação entre os dois temas.

Nestes estudos, as relações entre identidade e uso de bicicleta se expressam nas influências de políticas para mobilidade com bicicletas na construção da identidade relacionada à cidade, proporcionando um ‘sentido de lugar’ (Jensen, 2013), em fatores sociais que implicam na produção de estereótipos do ‘ciclista típico’ (Gatersleben & Haddad, 2009) e no papel das emoções, hábitos e normas sociais no desejo de uso da bicicleta (Passafaro et al., 2014).

Outras produções no campo das relações pessoa-ambiente indicam a possibilidade de melhor compreender a relação do uso de bicicleta como meio de transporte e a identidade de lugar. Devine-Wright e Clayton (2010) expõem que o fenômeno de identidade de lugar possui implicações nas esferas cognitiva, afetiva e comportamental, além de se associar com comportamento pró-ambiental, conexão com a natureza e apego. Relações entre identidade e afetividade também são demonstradas em estudos sobre o ambiente urbano (Casakin, Hernández & Ruiz, 2015; Hernández, Hidalgo, Salazar-Laplace & Hess, 2007) e indicam a possibilidade de a escala da cidade estar atrelada à intensidade do vínculo construído.

Ainda que não haja unanimidade teórica e epistemológica nas investigações sobre uso de bicicletas e identidade de lugar, os estudos apontam para a existência de lacunas na compreensão da relação entre lugar e identidade (Twigger-Ross & Uzzel, 1996) e na apreensão dos significados associados à escolha do meio de transporte (Murtagh, Gatersleben & Uzzel, 2012). Heinen, van Wee e Matt (2010), indicam que os estudos sobre uso de bicicleta, de maneira geral, têm prestado pouca atenção na potencialidade desse modal como meio de locomoção. Além disso, recomendam que as pesquisas se atentem à compreensão dos fatores psicológicos envolvidos na frequência do uso da bicicleta. Investigações anteriores sugerem a condução de estudos qualitativos para auxiliar na compreensão da relação entre escolha do meio de transporte e identidade (Murtagh et al., 2012).

Estudos que envolvem ciclistas e locomoção com bicicletas também investigam barreiras e facilitadores para seu uso (Daley & Rissel, 2011; Daley, Rissel & Lloyd, 2007; Engbers & Hendriksen, 2010), comportamento de risco e acidentes de trânsito com ciclistas (Bacchieri, Barros, dos Santos & Gigante, 2010), características comportamentais do ciclista (Araújo et al., 2009a), transferência modal e uso de bicicleta (Araújo et al., 2009b), identidade e escolha do meio de transporte (Murtagh et al., 2012) e a importância do uso da bicicleta em ambientes universitários (Bonham & Koth, 2010).

No contexto de Florianópolis - SC, local onde foi conduzido este estudo, o ano de 2014 marcou o alinhamento do município e de sua região metropolitana à Política Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012). Impulsionada pela crescente importância da mobilidade urbana sustentável, o que inclui o uso de bicicletas, iniciou-se o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (PLAMUS), que visou apresentar propostas para solucionar questões referentes à mobilidade urbana de 13 municípios.

Aliada a essa demanda do município, em 2014 a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), por meio da Administração Central, encaminhou à Prefeitura Municipal de Florianópolis um projeto ciclovitário que propõe a integração dos onze Centros de Ensino do campus UFSC - Florianópolis. Essa proposta tem como base estudo de caracterização das viagens realizadas para este campus universitário feito em 2010 que demonstrou grande potencial para a utilização da bicicleta nesse trajeto (Subcomitê de Mobilidade UFSC, 2012).

Desse modo, preocupações a respeito da mobilidade urbana sustentável e do uso de bicicletas como meio de transporte nas cidades têm sido recorrentes. Iniciativas em nível político interessam uma vez

que podem contribuir para a construção de uma “cultura da mobilidade”, que coloca a bicicleta como mais uma alternativa viável à cidade e favorece encontros, relações sociais e a produção de um “sentido de lugar” (Jensen, 2013).

Parte-se da importância da mobilidade como exploração para o desenvolvimento e bem estar humanos (Günther, 2003) para compreender os modos como ciclistas se vinculam à cidade e se identificam com ela, bem como as contingências de suas escolhas por esse modal. Esse entendimento pode auxiliar na apreensão dos estilos de vida contemporâneos e contribuir para a construção de modos mais sustentáveis e saudáveis de estar nas cidades. Para a cidade de Florianópolis, compreender a vivência do ciclista pode fornecer subsídios para a elaboração de políticas públicas que beneficiem não só os ciclistas, mas todos os participantes do trânsito, incluindo a sustentabilidade urbana como preocupação para o município.

Entende-se que o estudo da categoria identidade de lugar em contexto de mobilidade pode contribuir para o desenvolvimento teórico e prático nas pesquisas em psicologia ambiental. Além disso, a produção desse conhecimento pode auxiliar na compreensão dos fenômenos humano-ambientais e fortalecer o diálogo entre os estudos conduzidos pelo Laboratório de Psicologia Ambiental (LAPAM) e pela área de concentração “Saúde e Desenvolvimento Psicológico” do Programa de Pós-Graduação em Psicologia da UFSC.

Por fim, parte-se das definições de identidade de lugar e a emergência do uso da bicicleta como meio de transporte como um fenômeno a ser compreendido e se busca responder: quais as características da identidade de lugar em ciclistas que utilizam a bicicleta como meio de transporte?

2. OBJETIVOS

2.1 Objetivo geral

Analisar características da identidade de lugar em ciclistas que utilizam a bicicleta como meio de transporte.

2.2 Objetivos específicos

- Descrever as variáveis humano-ambientais relacionadas ao uso da bicicleta;
- Caracterizar a relação dos ciclistas com a cidade;
- Analisar os atributos definidores da identidade de lugar à luz da afetividade;
- Relacionar o uso da bicicleta como meio de transporte e a produção da identidade de lugar;

3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

3.1 Sobre mobilidade urbana

São diversos os fios condutores que podem iniciar uma discussão sobre o uso de bicicletas nas cidades. Uma possibilidade seria tratar de sua invenção a fim de tentar compreender como, ao longo da história, o uso da bicicleta foi se modificando até ser tratado como uma alternativa para o transporte individual. Outro ponto a ser explorado poderia ser o tema do transporte sustentável, uma vez que esse modal se insere em uma classe de meios de locomoção que produzem baixo impacto ambiental e de baixa emissão de poluentes, ao lado, por exemplo, da caminhada.

Nessa lista de possibilidades os itens poderiam ser enumerados às dezenas e serem complementares no entendimento de como esse objeto tem se configurado como uma alternativa para as cidades. No entanto, opta-se por tratar da mobilidade urbana, um tema abrangente que tem no uso da bicicleta como meio de transporte um dos focos de interesse. A mobilidade urbana não se restringe às questões do transporte, pois envolve o planejamento e desenvolvimento das cidades, formas de usar e ocupar o solo e as experiências das pessoas na cidade veiculadas por um modal específico.

Como campo de interesse da psicologia, parte-se da perspectiva daquele que experimenta a cidade pelo ir e vir em suas conjunções com a concretude urbana. Desse modo, entende-se que uma discussão desse teor deve ser organizada sob dois eixos principais: a respeito daquilo que se entende por *urbano*, explorando seus aspectos históricos até a atual formatação do espaço das cidades; e sobre o que se entende por *mobilidade* na sociedade contemporânea, bem como seus desdobramentos na vida cotidiana.

Nesse cenário, não se considera a mobilidade como um imperativo contemporâneo, principalmente quando se trata da realidade brasileira. A cidade não é acessível a todos, e em um nível superficial de análise, vê-se que a crise que toma conta dos sistemas de transporte das grandes cidades brasileiras se dá principalmente por políticas que privilegiam alguns (modais e grupos sociais) em detrimento da maioria da população. Assim, a partir do momento em que a desigualdade marca a mobilidade urbana e o acesso às cidades, não é possível tratá-la de maneira universal, ainda que existam esforços políticos na tentativa de requalificar essa condição, a exemplo da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012).

Entretanto, não se nega que o panorama – ético e político – global convoca à mobilidade (Hardt & Negri, 2001). Com o atual desenho do sistema capitalista, as barreiras entre os territórios nacionais estão cada vez mais porosas, as relações econômicas e sociais, entre pessoas e entre Estados estão cada vez mais voláteis. Transformações nessas esferas têm implicações diretas na circulação de riquezas, mercadorias e pessoas.

Em nível individual, essas modulações do contexto sócio-político se desdobram na experiência espaço-temporal, uma vez que existe a possibilidade de trânsito por uma vasta extensão do globo terrestre em tempo mínimo. Por outro lado, a questão urbana interessa pois remete ao contexto das cidades. Estas, atravessadas pelas diversas contradições dos modos de vida contemporâneos, também são subsidiárias da vida simbólica de seus habitantes. Em um mundo cada vez mais urbanizado, a circulação, os encontros e as relações se dão nas cidades. Elas são vetores privilegiados da produção de subjetividade, derivando daí o interesse pelo tema, caro à psicologia.

Assim, entende-se que as noções de mobilidade e de urbano confluem. Nas cidades, a mobilidade se desenha de maneira paradoxal, pois ao mesmo tempo em que é possível transitar rapidamente pelas ruas, encurtar distâncias e ter a liberdade de traçar o próprio itinerário, o negativo dessa situação cria vulto na figura da “imobilidade” (Rolnik & Klintowitz, 2011). Engarrafamentos, más condições de infraestrutura de trânsito e ineficiência no transporte coletivo não só dificultam o deslocamento de pessoas, mas colocam grande parcela da sociedade à margem do acesso às cidades e aos equipamentos sociais nela dispostos, e por consequência, do acesso às políticas públicas.

Nesse horizonte, o uso da bicicleta como meio de transporte se insere como uma possibilidade de enfrentamento à situação. Ainda que o volume de pessoas transportadas por esse modal seja inferior ao dos transportes coletivos, por exemplo, pedalar pode ser uma alternativa para o transporte individual, além de apontar para a possibilidade de o ciclista se relacionar de outras maneiras com o espaço urbano e com os demais integrantes do trânsito.

Tendo esse cenário como horizonte conceitual do trabalho e a psicologia ambiental como alicerce, propõe-se uma discussão que articule os dois conceitos, inicialmente sobre o que se entende pelo urbano e como a forma das cidades, ao longo da história moderna, auxiliou na construção de modos de circulação, de socialização e de produção de subjetividade. Em segundo lugar, explica-se o entendimento sobre a mobilidade, naquilo que a caracteriza como experiência urbana, um modo de ser e estar nas cidades. Por fim,

articulam-se os dois conceitos para encaminhar à possibilidade de construção de significados na relação pessoa-cidade, delineando o olhar lançado ao lugar.

3.1.1 A psicologia ambiental e o urbano

Atualmente, a população mundial vive predominantemente em ambientes urbanos. De acordo com o levantamento do Departamento dos Assuntos Econômicos e Sociais das Nações Unidas (Organização das Nações Unidas, 2014), 54% das pessoas em todo o território mundial habitam as cidades, porcentagem que se prospecta para 66% até 2050. Em números absolutos, estima-se que serão mais de seis bilhões de pessoas povoando as cidades até a primeira metade do século XXI, o que contrasta com os quase quatro bilhões de pessoas em 2015.

A progressiva concentração de pessoas nas cidades aliada ao atual padrão de produção e consumo referentes ao sistema capitalista impactam de maneira significativa não só nos ambientes urbanos, mas na vida das pessoas, no modo como elas ocupam e circulam por esses espaços. Nesse sentido, o manejo do solo, do lixo e das águas, saneamento básico, moradias irregulares e a circulação das pessoas têm sido alguns dos problemas que inquietam os governantes, acadêmicos e a comunidade, demandando soluções aos problemas decorrentes da urbanização e que colocam em risco a manutenção da vida no planeta (Guattari, 1999).

Disciplinas como a arquitetura, urbanismo, geografia e psicologia, por exemplo, têm expandido seus horizontes habituais de análise e se dedicado à compreensão do modo como as pessoas agem sobre o ambiente e são por ele afetados. A psicologia ambiental, que emergiu como demanda histórica do período pós segunda guerra mundial, tem sido convocada a responder questionamentos de ordem prática, principalmente decorrentes dos desequilíbrios ambientais causados pela ação humana. Portanto, seu domínio perpassa o campo interdisciplinar do conhecimento das referidas áreas do conhecimento.

Nesse sentido, a investigação da relação recíproca entre o ambiente e as pessoas é a marca distintiva da psicologia ambiental, uma vez que não se centra em relações unidirecionais, que ora vai da pessoa para o ambiente, ora do ambiente para a pessoa (Günther, 2003). Tratar da reciprocidade das relações pessoa-ambiente implica em considerá-las em seus diversos vetores de composição (ambiental, social, econômico, político, afetivo, etc.), considerando o homem como complexidade. Entende-se, portanto, que a psicologia ambiental lida com as

experiências humanas em sua concretude (Tassara, Rabinovich & Goubert, 2004), definindo-as em seus aportes ambiental, histórico e psicossocial.

Nas cidades, para além de sua infraestrutura material, considera-se que a relação pessoa-ambiente se dá de maneira concreta, estabelecida na experiência urbana do morador com os espaços percorridos. Estes, por sua vez, não existem isoladamente, senão a partir do sentido atribuído a ele por um grupo social. Uma vez que a psicologia ambiental se volta às questões de ordem prática, a intervenção na esfera ambiental deve se embasar na vivência das pessoas no urbano, expressa pelas subjetividades ali engendradas, gestadas no espaço e no tempo (Tassara & Rabinovich, 2001).

A ideia da co-construção pessoa-cidade, bem como a interface existente entre produção da subjetividade e da cidade, reforçam a premissa da psicologia ambiental a respeito da transacionalidade (Rivlin, 2003; Valera, 1996). Nesse sentido, compreende-se que as relações pessoa-ambiente são definidas de maneira mútua e dinâmica, considerando que estabilidade e transformação são coexistentes e que as transações humano-ambientais constituem uma via de mão dupla (Valera, 1996).

No que tange à produção de subjetividade, compreender a realidade como complexidade entra em conflito com a vertente teórica e epistemológica mentalista (Simões, Gonçalves, Corgozinho & Lopes, 2011). Sob esse ponto de vista, considera-se a existência de um espaço psíquico interno, que coincide com aquele da individualidade, presente em todas as pessoas. Assim, o sujeito se funda na cisão inconciliável entre o objetivo e o subjetivo, o natural e o social, o interno e o externo.

Essa compreensão da subjetividade separa-a do mundo e a essencializa ao colocar o outro e o ambiente em um plano secundário em seu processo de constituição. Desse modo, Simões et al. (2011) propõem a torção nas linhas que atravessam a subjetividade, a transformação dos limites entre dentro e fora que produz uma dobra subjetiva. Essa dobra, à qual denominaram “subjetivação origami”, alude exatamente à superfície complexa que engendra a subjetividade, em que:

[...] o dentro e o fora, o familiar e o estranho, o estriado e o liso não mais seriam entidades repartidas, portadoras de naturezas distintas e, uma vez hipostasiadas, garantidoras de processos substancialmente díspares. Seriam, antes, efeitos, dobras de uma só e mesma superfície,

compartilhantes de processos complexos (Simões et al., 2011, p. 361).

Ao se referir à concepção de subjetividade como dobra, Rolnik (1997b) enfatiza seu caráter processual e em constante transformação. Para a autora, a dobra produz uma figura de subjetividade, uma formação singular que não é puramente subjetiva, agenciada pela cultura e pela ética. Esse modo de compreender a subjetividade é também uma tentativa de retirá-la da mente (Simões et al., 2011) e de considerá-la em suas transversalidades, composta por forças sociais, políticas, econômicas e éticas, advindo daí seu caráter inacabado, sempre como devir.

Guardados seus horizontes teóricos e epistemológicos, esse recurso conceitual potencializa a compreensão de que subjetividade e cidade são produtos e produtoras dos mesmos processos, atravessadas por forças que ora se formatam de maneira concreta, ora se dissipam para a produção de outros modos de ser, ao encontro da perspectiva transacional delineada pela psicologia ambiental. Com isso, coloca-se em discussão o ponto em que o subjetivo e o urbano confluem, tendo em vista também as dissonâncias produzidas nesse campo, o que aponta para a subjetividade como um processo produtivo, e não de espelhamento, em que o ambiente é antes um componente subjetivo do que pano de fundo sobre o qual figuram as pessoas.

Desse modo, entende-se que a cidade como ambiente construído é um artifício importante na produção dos modos de ser das pessoas, que se modificam reciprocamente durante a história. Ao resgatar o histórico de cidades ocidentais, Gehl (2010) expõe que a estrutura urbana, a forma das cidades e seu planejamento constituem os modos de agir das pessoas. No caso do deslocamento humano, por exemplo, o autor argumenta que modos de circulação se diferenciam de acordo com o uso do solo. Se os equipamentos da cidade, como as praças e mercados, forem dispostos de maneira compacta (à maneira das cidades medievais europeias), incentiva-se a caminhada. Por outro lado, a expansão urbana e a criação de grandes vias de conexão entre as partes da cidade demandam outros meios de locomoção e produzem outros usos da cidade (no caso das cidades modernas).

Sob a perspectiva histórica da constituição das cidades europeias modernas, Sennet (2003) defende que a forma dos espaços urbanos é correlata às vivências corporais específicas de cada povo. O autor explora o exemplo da cidade de Paris no período revolucionário que, contagiada pelo lema da “liberdade, igualdade e fraternidade” passou

por reformas urbanas consideráveis nos anos subseqüentes à revolução de 1789.

Com o objetivo de consolidar os ideais da revolução e afastar as memórias do regime monárquico, os novos governantes propuseram um recomeço à cidade de Paris e à sua formatação urbana, uma vez que a garantia da liberdade de ir e vir exigia o fluxo e a movimentação constante das pessoas. Daí a prioridade para grandes áreas de circulação e praças amplas para os eventos públicos importantes. O que resultou dessa fórmula foi que o livre fluir das multidões na cidade facilitou a dissipação de grupos que eventualmente ameaçassem a consolidação do novo regime. Assim, o espaço previsto para a liberdade acabou por pacificar o corpo revolucionário (Sennet, 2003).

Do século seguinte, o exemplo utilizado é o da cidade de Londres (Sennet, 2003). Em tempos de aprimoramento da produção fabril e de desenvolvimento do sistema de produção capitalista, o modo de vida dos londrinos foi transformado pelas intervenções na forma da cidade. Conduzidos pelo modelo do sistema circulatório do corpo humano, a ideia dos urbanistas da época era que, com circulação pelas grandes ruas-artérias, as pessoas passassem por parques e áreas verdes para respirarem ar puro. Assim, tanto as ruas como os parques foram adaptados para atenderem às demandas de sua época, que previam um modelo de saúde, de circulação, de produção de riquezas e de modos de ser na cidade.

No que tange à circulação de pessoas no período analisado por Sennet (2003), o modelo de “cidade da caminhada” foi o dominante na época compreendida entre o medievo e meados do século XIX (Schiller, Bruun & Kenworthy, 2010). Essa forma de organização da cidade prevê que o deslocamento de pessoas se dá em função de sua densidade e uso misto do solo. Desse modo, a forma das cidades medievais priorizava modos de transporte lentos (entendido como caminhada e tração animal), com a acessibilidade e proximidade como princípios organizadores e a localização dos destinos desejados no raio de 30 minutos de deslocamento.

Planejadas ou não, intencionais ou não, a construção de grandes vias e as reformas executadas nas cidades modernas produziram uma cisão mecânica no cenário urbano. Para Sennet (2003) essa divisão impactou na distribuição territorial das populações, separando os bairros pobres dos ricos, por exemplo. Além disso, o direcionamento do fluxo de pessoas, aliado às transformações urbanas e à velocidade por elas imprimida, não favoreciam que as pessoas se dessem conta do efervescer da vida moderna e de todas as suas contradições.

De maneira geral, a dinâmica originada pelo deslocamento nas cidades sugere ao menos dois aspectos importantes para a compreensão do cenário atual das cidades. Em primeiro lugar, a criação de espaços delimitados para atenderem necessidades específicas. As ruas e os espaços públicos eram entendidos como locais de passagem e de velocidade, enquanto que os cafés e pubs eram locais de permanência e de intercâmbios, indicando a separação entre as esferas pública e privada na cidade.

Em segundo lugar, ao favorecer o livre fluir das pessoas e imprimir velocidade na vida das cidades, o planejamento urbano acabou fomentando um “sentimento de estranheza geral” entre as pessoas (Sennet, 2003), que tem expressão na figura do individualismo. Assim, a movimentação nas cidades isolou os indivíduos, decorrência importante do desenvolvimento de tecnologias do final do século XIX.

Sennet (2003) entende que o aperfeiçoamento de tecnologias e dos bens disponíveis na época, como a luz elétrica, elevadores em construções verticais e o transporte de pessoas sobre trilhos, facilitou o amortecimento do corpo moderno, não permitindo seu vínculo a nada com que tenha contato. Nesse cenário, as cidades “orientadas para o trânsito” (Schiller et al., 2010) foram organizadas para atender à demanda da industrialização e do espalhamento urbano.

Na esteira do historiador francês Alexis de Tocqueville, Sennet (2003, p. 64) ressalta que os “corpos individuais que transitam pela cidade tornam-se gradualmente desligados dos lugares em que se movem e das pessoas com quem convivem nesses espaços, desvalorizando-os através da locomoção e perdendo a noção de destino compartilhado”. Assim, a fórmula que conjuga individualismo, velocidade e desenvolvimento de tecnologias tem como resultado a “ética da indiferença” na sociedade moderna: indiferente ao outro e ao lugar por onde transita. Aliás, a alienação entre indivíduo e espaço, promovida pela velocidade, homogeneiza a experiência urbana que possa emergir nesse contexto. Nesse sentido, o espaço percorrido é antes de tudo um entrave ao exercício da liberdade individual, que deve ser superado imediatamente e com igual velocidade.

No horizonte do bem estar individual e da garantia dos ideais modernos, o desenvolvimento tecnológico se voltou para assegurá-los de maneira plena e eficaz. Assim, lançou-se mão das tecnologias de locomoção, de saúde, de conforto e de planejamento dos espaços urbanos para privilegiar as demandas individuais em detrimento daquelas das massas (Sennet, 2003). Exemplo de como a comodidade e

o conforto se relacionam com o bem estar individual é o automóvel, que surgiu no cenário urbano no final do século XIX.

O advento dessa máquina tornou-se um retrato da vida moderna: com ela, possibilitou-se que as pessoas passassem pelas ruas da cidade confortavelmente sentadas, indiferentes às mazelas da realidade externa ou entregues aos devaneios pessoais. Nesse sentido, os argumentos de Gehl (2010) e Sennet (2003) convergem ao enfatizarem que o favorecimento do movimento e da velocidade (desdobramentos dos ideais da revolução francesa), culminou na separação do uso da cidade, afastamento e desvinculação com esse espaço e, por fim, no reforço do individualismo.

Esse panorama das cidades modernas, que com o passar do tempo aliou repetidamente velocidade, desenvolvimento de tecnologias, individualismo e se desdobrou na separação entre as pessoas e as cidades (Sennet, 2003), parece ter se tornado ainda mais crônico no início do século XX, início do movimento modernista. Nas palavras de Short e Pinet-Peralta (2010), as cidades foram reimaginadas e reprojctadas para garantir a alta velocidade, que por sua vez se tornou emblema de um modo de circulação: o motorizado.

Novamente na imagem do automóvel, o traçado das cidades passou a ser feito para atender à centralidade que esta máquina adquiriu na vida das pessoas e no desenvolvimento urbano. Modelo de planejamento que data da década de 1940 e perdura até os dias atuais, a “cidade do automóvel” (Schiller et al., 2010) se caracteriza pela expansão territorial da cidade, deixando de lado a compactação das localidades e segregando o uso do solo. Com a velocidade proporcionada pelo automóvel, a cidade projetada para automóveis cria diversas condições para o deslocamento de uma parcelada população, mas produz e mantém desigualdades de mobilidade e acessibilidade para grande parte dela.

Nesse panorama, Short e Pinet-Peralta (2010) sinalizam a importância do movimento futurista na concretização desse modo de vida. Neste, a expressão artística faz um elogio ao movimento, e a velocidade se tornou sinônimo não só de coragem e audácia, mas de desenvolvimento e progresso. Nesse horizonte estético e ideológico, a cidade modernista criou forma.

Poetizada por Marinetti¹ e concretizada por Le Corbusier², foi concebida também à imagem de uma máquina, mas uma máquina de

¹ Filippo Tommaso Marinetti (1876-1944) foi um escritor e poeta italiano, precursor do movimento futurista.

habitar. A intenção era produzir o espaço urbano de modo que atendessem à demanda dos automóveis, e para tanto as cidades tiveram sua paisagem recortada por autoestradas e arranha-céus. Aos cidadãos que ali transitavam, caberia a adaptação ao novo estilo de vida e aos novos formatos da cidade.

Nesse ponto, não se pode negar que o desenvolvimento de tecnologias para a locomoção (com ênfase no carro), além de imprimir velocidade no cotidiano das pessoas, permitiu o encurtamento da relação entre espaço percorrido e tempo gasto nos deslocamentos, aliando conforto e praticidade às suas vidas. No entanto, houveram consequências importantes dessas transformações urbanas, como o risco corporal ao se submeter a essas condições, expresso pelos “acidentes de trânsito” (Short & Pinet-Pertalta, 2010), e novamente a ênfase no indivíduo e na indiferença em relação ao ambiente urbano (Sennet, 2003; Gehl, 2010).

No que tange ao ambiente construído, Sennet (2006) expõe que a arquitetura moderna produziu cidades frágeis, pois ao conceber outras formas de urbanização, rompeu com os modelos antecessores. Assim, não houve modificação processual do uso da cidade, tampouco a urbanização se adequou aos novos modos de vida modernos. Para o autor, houve uma ruptura com as estruturas anteriores e construção de outras (mantendo a referência ao ideal futurista), ou seja, as construções foram destruídas ao invés de serem adaptadas.

Desse modo, perdeu-se a noção de processo, continuidade e de história no desenvolvimento urbano. Para Sennet (2006), a cidade frágil é um sintoma que representa uma visão do espaço urbano como um sistema fechado, que prevê o equilíbrio e integração. No mesmo sentido, Gehl (2010) enfatiza a urgência de revisão desse modo de planejamento, sugerindo um modelo de cidade para pessoas, que não seja palco de disputas entre indivíduos e que leve em consideração as reais necessidades dos cidadãos, ressaltando aquilo que chamou de “dimensão humana”.

Ao analisar as abordagens sobre as cidades contemporâneas, o pano de fundo exposto por Magnani (2002) a respeito do entendimento sobre o urbano não parece ser muito favorável. Por um lado, diagnósticos com base em indicadores e variáveis sociais indicam a cidade à beira do colapso: violência, crises no transporte, saneamento básico e moradia. Por outro lado, a profusão de signos, imagens e

² Pseudônimo do franco-suíço Charles-Edouard Jeanneret-Gris (1887-1965), um dos arquitetos e urbanistas mais importantes do século XX.

simulacros, inerentes às cidades do capitalismo pós-industrial, produzem mais rupturas do que coesão na vida social. Para o autor, o que essas duas imagens sugerem é a deterioração dos espaços públicos, privatização da vida coletiva e prevalência da vida virtual em detrimento dos contatos e encontros. No entanto, defende Magnani (2002), nem tudo é caos e indiferença na cidade, e a dinâmica urbana, bem como as relações nela engendradas, se evidenciam no olhar “de perto e de dentro”.

Assim, seja do ponto de vista arquitetônico, psicológico ou antropológico, o que se defende é a necessidade de promover a vida na cidade. Sennet (2006) sugere, em oposição à cidade fechada, a *cidade aberta*, que flerta antes com a complexidade e a diferença do que com a estabilidade. Esse modelo se embasa em três aspectos principais: *cidade como território de passagem*, sendo a experiência de passagem um modo de conhecer a cidade como um todo; *formas incompletas*, que favoreçam outros usos dos mesmos espaços; e *narrativas de desenvolvimento*, lembrando que o desenvolvimento de algo se dá por dissonâncias, conflitos, progressões e regressões, englobando o movimento da história. Resultado disso, conclui o autor, é uma experiência democrática do urbano, que propicia elementos para a convivência, conectando lugares e pessoas.

A proposta de Gehl (2010) para a invenção de outros modos de planejamento urbano aponta para a concretização de quatro objetivos: a produção de uma cidade habitável, segura, sustentável e saudável. É necessário que a cidade convide seus habitantes a ocupá-la, partindo do pressuposto de que as estruturas urbanas produzem uma demanda e usos específicos da cidade. Assim, quanto maior a quantidade de estradas, mais estimulado será o uso de automotores, da mesma maneira que o aprimoramento de condições para ciclistas aumenta a quantidade de pessoas pedalando. Além disso, a melhoria das condições para a caminhada não beneficia apenas uma parcela da população que opta por esse modo de se transportar, mas sim a vida na cidade. Para tanto, é necessário criar condições de permanência e circulação na cidade, com estruturas compactas, áreas verdes e espaços públicos atraentes, todos na escala humana (Gehl, 2010).

Entende-se que a cidade aberta, proposta por Sennet (2006) vai ao encontro da cidade para pessoas de Gehl (2010), pois ambas pressupõem a vida na cidade, que por sua vez reforça a vida social. É o (re)começo para a produção de outras formas de socialização, que emergem como exemplos nas grandes metrópoles contemporâneas.

Herdeiras de seu tempo histórico, cidades como Nova York, Londres, Paris e Melbourne foram erguidas como templos da segregação, individualismo e culto à velocidade. No entanto, diante do cenário de globalização, o advento de outras formas de movimentação econômica, migrações, multiculturalismo e a hibridização da produção dos sujeitos, o planejamento urbano teve de se alinhar a essa realidade. Assim, a formatação heterogênea possibilitou o descentramento da cidade e o favorecimento de diversos pontos de encontro. O desenho urbano, portanto, sugere outros modos de socialização que emergem das formas particulares de produção de subjetividade e relações sociais características do contemporâneo.

São casos de cidades que têm se preocupado com a criação de condições para que seus moradores explorem e vivenciem a cidade, usando seu território como ponto de encontros e aperfeiçoamento das condições de vida. Ainda assim, os exemplos de desenvolvimento urbano citados por Gehl (2010) e Sennet (2003, 2006) não podem ser compreendidos isoladamente. Trata-se de cidades situadas em países de economia e vida social mais ou menos estáveis. Ao levar em consideração metrópoles de países em desenvolvimento (como São Paulo, Bogotá e Cidade do México, por exemplo) a situação adquire outros contornos: a vida cotidiana é pressionada por motivos diversos, assim como a prioridade política e o uso da cidade são outros. Apesar de não ser possível repetir experiências bem sucedidas em contextos diferentes, parece ser consenso que as cidades vêm se abrindo para seus moradores, facilitando o fluxo e experiência do lugar.

O passeio pela história termina com o espalhamento urbano, que tem propiciado a circulação por automóveis, mas também a pulverização de suas centralidades, produzindo cidades heterogêneas e multicentradas (Sennet, 2003). Ao mesmo tempo em que a facilidade de circular e a garantia de livre exercício da individualidade marcam as cidades contemporâneas, esse modelo de mobilidade se torna paradoxalmente insustentável. Diante do panorama da imobilidade no transporte (Rolnik & Kintowitz, 2011), cada vez mais se pensa em meios de desconstruir o modo de circulação motorizado.

Seja pela cidade como sistema aberto (Sennet, 2006), seja com o projeto de cidades para pessoas (Gehl, 2010), a meta é imprimir outra dinâmica (que não a do automóvel) às cidades. Estimular modos alternativos de se deslocar gera a possibilidade de encontros, de acasos e de estar em contato com o ambiente urbano. Essa experiência urbana é eminentemente corporal (Short & Pinet-Peralta, 2010; Sennet, 2003):

velocidades, sensações, experimentações e afetos reverberam todos no corpo, produzindo sentidos diversos na relação pessoa-cidade.

3.1.2 Mobilidade como experiência urbana

A discussão conduzida até o momento sugere uma polarização na compreensão da mobilidade urbana. Por um lado tem-se uma estrutura urbana massiva, responsável por produzir, ao longo da história, corpos desligados do ambiente e indiferentes à presença do outro. Por outro, o desenvolvimento dos modos de circulação motorizados, hegemônicos nas cidades atuais, é tido como um dos responsáveis pela segregação em seu uso e como representação principal do individualismo na sociedade contemporânea.

Sem desconsiderar o impacto desses argumentos, é necessário pensar a mobilidade como uma prática cotidiana atravessada sim por esses fatores, mas também produtora de significados e de culturas (Jensen, 2009). Com isso, não se pretende desconsiderar os desdobramentos ambientais, sociais e psicológicos do privilégio da circulação de automóveis e do individualismo nas práticas urbanas, mas principalmente apontar para a compreensão da mobilidade urbana como um modo de experimentar e estar na cidade.

Para além do embate que opõe modos de deslocamento motorizados e não motorizados, procurou-se destacar que o curso da história moderna produziu condições de circulação de automóveis, não de pessoas. Isso porque as dinâmicas sociais instigam a aceleração dos modos de vida pela flexibilização do trabalho, incorporação de novas tecnologias ao cotidiano (incluindo o automóvel), bem como a possibilidade de transpor longas distâncias em tempo curto (Araújo, 2004). O carro, portanto, é utilizado como ilustração daquilo que representa não só uma maneira de produzir cidades e mobilidade, mas modos de agir e pensar.

Entender a mobilidade como objeto derivado de práticas sociais particulares exige visualizá-la como práticas reais de mobilidade, que se dão na co-presença, no contato entre os atores e que implicam em formas de habitar o espaço e ocupar o tempo (Araújo, 2004). No que tange aos aspectos subjetivos da mobilidade, faz-se necessário pensar em como as experiências no espaço e no tempo reverberam nas pessoas e produzem subjetividade.

Sob o enfoque da psicologia ambiental, Moser (2012) expõe que a mobilidade em larga escala transforma a proximidade em uma

“distância no tempo”. Ela depende das instalações dispostas na cidade, bem como da acessibilidade e uso desses elementos urbanos. Na articulação entre espaço e tempo, defende-se que nas cidades a acessibilidade se tornou multifacetada e a proximidade multidimensional. Desse modo, a mobilidade permite a construção de uma rede de escolhas e usos em um ambiente urbano cada vez mais heterogêneo, possibilitando apropriações diversas desses espaços.

Nesse horizonte, o estudo de Gatersleben e Uzzel (2007) é ilustrativo, pois demonstra como usuários de diversos meios de transporte se sentem em seus deslocamentos diários de acordo com o modal escolhido (carro, transporte público, bicicleta, a pé), com destaque para os aspectos afetivos provocados nas viagens. Ao tomar os deslocamentos motorizados como exemplo, os resultados indicam que os usuários de transporte público, mesmo fazendo viagens com duração e distância semelhantes às dos motoristas de carro, sentem que o trajeto foi muito longo ou demorado quando comparado com os motoristas. O que esse resultado sugere, entre outros aspectos, é que a experiência do espaço e do tempo na mobilidade urbana está atrelada a uma complexa trama de fatores que envolve o motivo da viagem, o modal escolhido e o espaço por onde transita.

Jensen (2009) aponta para a existência de uma dualidade na compreensão da mobilidade, com polos situados no nomadismo e no sedentarismo, no território e na desterritorialização, lugares e não-lugares. Para o autor, compreender a mobilidade para além desses dualismos implica em rever a relação entre os elementos urbanos que produzem movimento e que ligam espaços (*armatures*³) e aqueles fixos e delimitados, que promovem a fricção do movimento (*enclaves*⁴).

Desse modo, a via para uma compreensão crítica da mobilidade implica no reconhecimento de que o espaço e o lugar, o móvel e o estável, o fluxo e seu impedimento coexistem e são interdependentes, uma vez que os seres humanos móveis também precisam da proteção do lar. Como ação cotidiana, esse entendimento sobre mobilidade vai além do deslocamento entre dois pontos no espaço e enfoca aquilo que ocorre no “entre-lugares”. Como prática cotidiana, a mobilidade aponta ainda para a dimensão política: em movimento o espaço é produzido e

³ Em relação com o português, a tradução de *armatures* que mais se aproxima do que o conceito sugere está relacionada a um rotor ou um componente elétrico que induz corrente.

⁴ De maneira análoga, *enclaves* sugerem um território de fronteiras inteiramente delimitadas dentro de outro e remetem à fixidez.

reproduzido, sujeitos se conectam e se desconectam, são localizados e deslocados, em complexas teias de relações que ligam o urbano, o sujeito e o outro, abrindo caminhos para a construção diária da identidade dos moradores da cidade, bem como para a produção de vínculos afetivos e experiências sensíveis diversas nos espaços de trânsito (Jensen, 2009).

No que tange à experiência sensível do urbano, Hissa e Nogueira (2013) defendem que há algo na cidade que não é somente piche e concreto. Ela é dotada de uma pulsação constante, é desenhada por misturas, contradições e heterogeneidades, de modo que viver a vida urbana implica não somente em ver a cidade, mas experimentá-la. Para os autores, “ver a cidade é viver a cidade, experimentá-la em seu terreno” (Hissa & Nogueira, 2013, p. 56), que é um convite inevitável ao deslocamento do corpo. Assim, as vivências da / na cidade são antes de tudo corporais, há uma relação estreita entre o próprio corpo e o corpo da cidade. Movimento, afetos, experiências, todos gravados em sua superfície: na pele, na rua.

Se em Sennet (2003) há uma correspondência entre a forma urbana e as vivências corporais ao longo da história, Hissa e Nogueira (2013) propõem que a cidade é corpo. Para os autores:

A vida urbana é feita das relações corpo-cidade, espaço-movimento, afeto-ação. A *cidade-terreno* é a cidade no nível da rua, produzida por corpos e movimentos, do que está sendo feito da vida urbana. O corpo experimenta a cidade. A cidade vive por meio do corpo dos sujeitos. A cidade é cidade-corpo. (Hissa & Nogueira, 2013, p. 56).

Nesse sentido, o movimento do corpo torna-se um convite à experiência da cidade, de modo que não se mover implica na redução do campo do sensível e no fechamento do corpo para a cidade (Hissa & Nogueira, 2013). Experimentá-la requer, portanto, estar em contato e em constante circulação, abertura para suas paisagens políticas, estéticas e sociais, o que é inviabilizado, novamente, pela circulação motorizada.

Para estender o diálogo entre os autores, Sennet (2003) entende que à medida que as vias são cada vez mais expressas e bem sinalizadas, o motorista precisa cada vez menos dar-se conta das pessoas e das construções para prosseguir no seu movimento. Os deslocamentos são mais rápidos num ambiente cujas referências tornaram-se secundárias. Para Hissa e Nogueira (2013), a circulação com automóveis na cidade

encarna as contradições do modo de produção capitalista e da ordem a ele subjacente, promovendo, sobretudo, experiências privadas.

Assim, a organização do espaço, o traçado das cidades e a direção das ruas parecem prenunciar a experiência que se tem da cidade e, por sua vez, a configuração subjetiva de seus moradores. No espaço racionalizado, a pressa dita o ritmo do movimento e o automóvel figura não só como meio hegemônico de circulação, mas como um modo de manutenção do poder e da ordem.

No entanto, toda estratégia de manutenção do poder e da ordem vigentes gera a possibilidade de seu avesso (Hardt & Negri, 2003). Resistir à velocidade do automóvel e à cidade da pressa escancara a possibilidade de outras experiências urbanas, diferentes e imprevisíveis. E a resistência ganha consistência na lentidão, ou nos “homens lentos” (Hissa & Nogueira, 2013; Santos, 2014).

Entendidos como aqueles que desviam do modo capitalístico de produção de subjetividade, interpelam as regras e organizações cotidianas da cidade, principalmente no que tange à mobilidade urbana, produzindo novos sentidos na cidade. Assim, sejam os homens lentos (Santos, 2014), os imigrantes clandestinos (Augé *apud* Silva, 2011) ou os vagabundos (Bauman, 1999), o que está em jogo para essas pessoas que se movem à margem das vias instituídas é a possibilidade de retorcer o sentido preestabelecido para o espaço (aquele racional e planejado) e desafiar territórios.

Para Hissa e Nogueira (2013), a lentidão interessa a partir do momento em que ela faz sentir, pensar e experimentar, ampliando o campo perceptivo. No contexto em que a velocidade e a indiferença dão a tônica da experiência urbana, os homens lentos caminham no contra fluxo, reatando os pedaços da cidade que parece fragmentada, sem referências, esquizofrênica. Nesse sentido, é necessário enfatizar: a lentidão subverte os territórios estabelecidos e confere outros sentidos ao movimento e ao espaço. O que permanece é o movimento, um fluxo que produz sentidos e culturas, criam e recriam a noção de eu e de outro (Jensen, 2009).

Ao transpor essa discussão para o uso de bicicletas como meio de se mover na cidade, Jensen (2013) considera que o movimento favorece encontros e sensações, mas o foco de sua análise recai na dimensão política da mobilidade por bicicletas. Na análise das políticas que priorizam esse modal na cidade de Copenhague, a autora traz à tona os aspectos discursivos que fundamentam modos específicos de ser habitante/ciclista e de circular naquela cidade.

Atualmente, estima-se que 50% dos habitantes daquela cidade realizam deslocamentos com bicicletas, número que a mantém como uma das principais referências no uso cotidiano desse modal. Esse patamar foi alcançado pela produção de políticas e pela elaboração de planos de médio e longo prazos que priorizam a circulação de bicicletas, o que viabiliza o tempo de viagem, segurança e conforto, o estilo de vida dos cidadãos e, em suma, a vida urbana como um todo (Jensen, 2013).

Assim, existe a interlocução entre o discurso das políticas e os modos de ser dos moradores de Copenhagen, uma vez que as ações políticas reforçam a imagem da cidade como modelo para o ciclismo urbano, além de compor a identidade dos moradores de Copenhagen. Jensen (2013) entende que o alvo dessas políticas são pessoas que desejam se deslocar de maneira rápida e fácil, uma experiência que proporcione ao mesmo tempo contato com o ambiente e que favoreça o movimento, sem desperdício de tempo nas longas filas de congestionamento. Ou seja, acesso direto, otimização do tempo e experiência urbana sem fricção.

No caso da cidade de São Paulo o discurso se mantém, ainda que demonstre o avesso da situação exposta por Jensen (2013). Desde o início do século XX, as políticas para a cidade priorizaram a mobilidade dos modos motorizados, em um processo que aliou a ampliação das estruturas de trânsito, modernização e transformações urbanas decorrentes de processos econômicos, políticos e arquitetônicos. Rolnik e Klintowitz (2011) pontuam que não é ao acaso que, na cidade de São Paulo, a questão da imobilidade se apresente como congestionamentos, pois ao mesmo tempo em que as políticas priorizaram a construção de estruturas para favorecer a circulação, a cidade foi inundada por veículos particulares, inviabilizando seu trânsito. Existe nessa cidade uma forte interlocução entre os discursos das políticas de mobilidade e a maneira como as pessoas circulam na cidade.

Nesse sentido, os discursos das políticas de Copenhagen (Jensen, 2013) e São Paulo (Rolnik & Klintowitz, 2011) se encarregam de produzir tipos particulares de cidade e modos particulares de ser e estar nesses espaços. Se inicialmente as infraestruturas urbanas foram projetadas para favorecer o movimento e diminuir a fricção – *armatures*, conforme definição de Jensen, (2009) –, as análises demonstraram a produção de culturas distintas, senão antagônicas, a partir das políticas para a mobilidade elaboradas para cada cidade.

Assim, os argumentos de Jensen (2009) e Jensen (2013) se complementam, pois as infraestruturas da cidade que produzem

mobilidade, ao cumprirem sua função de conectar lugares e pessoas, também reforçam que espaços de mobilidade também podem ser experienciados e significados pelos sujeitos que se movem. Existe aí o entrelaçamento das dimensões política, urbana e subjetiva que legitimam o “sentido de lugar” (Jensen, 2013), ou seja, a produção da identidade pessoal referente ao lugar por onde transita.

Desse modo, seja pelo fluxo (Jensen, 2009) ou pela lentidão (Santos, 2014), evidencia-se a possibilidade de viver a cidade de outras maneiras, de escapar à aceleração que produz indiferença e de anunciar a possibilidade de estabelecimento de laços com o espaço, resistindo à velocidade com que a vida contemporânea se produz. Não por acaso, Gatersleben e Uzzel (2007) identificaram em seu estudo que os deslocamentos feitos por pedestres e ciclistas são mais divertidos e relaxantes quando comparado àqueles dos usuários do transporte motorizado público ou privado.

Para retomar a noção de dobra, Hissa e Nogueira (2013, p. 73) sugerem que ao invés de cindir o tecido urbano, “[...] é possível dobrá-lo de modo que não se rasgue, mas cresça em volume e se multiplique. Essas dobras da cidade são feitas no tear de redes de lugares, de apropriações múltiplas, com os corpos plurais que agem e tecem desenhos no mundo”. Portanto, na tessitura urbana são os lugares que garantem consistência à experiência da pessoa na cidade. Trata-se do encontro entre pessoa e espaço que deixa uma marca, que afeta. Jensen (2013) sugere que a mobilidade confere significado aos lugares, o que indica que existe algo de permanência no movimento. Em suma, os deslocamentos diários podem ser acontecimentos significativos, para além da instrumentalidade do ir e vir cotidiano.

Desse modo, a linha de argumentação construída tem sustentado que na relação pessoa-cidade, os deslocamentos podem ser considerados vivências importantes, principalmente quando contestam espaços de poder, discursos políticos e modos de ser historicamente canonizados pelos meios motorizados de locomoção. A proposta de tornar a vida nas cidades mais lentas e promover o fluxo - de pessoas e de sentidos - se refere não somente à possibilidade colocar as pessoas em contato íntimo com o ambiente urbano, mas também de verificar a igualdade no uso das cidades.

Assim, se a mobilidade é uma prática cotidiana, está inscrita no registro da política. De maneira análoga, se é uma experiência subjetiva, está inscrita no registro do sensível, dos afetos. Compreendê-la nesses termos pode auxiliar no entendimento de como os espaços de uso diário

podem se tornar significativos mesmo estando em movimento, enriquecendo os significados da relação pessoa-cidade.

3.1.3 A possibilidade do lugar na mobilidade urbana

Na concretude da cidade, é possível medir seu espaço de maneira objetiva em metros quadrados, quilômetros, decibéis. No entanto, quando se trata da experiência urbana é necessário inscrever a cidade no regime das sensibilidades: corpo-cidade (Hissa & Nogueira, 2013). Nesses termos, Thibaud (2004; 2012) desloca a noção de meio ambiente (aqui entendido como meio ambiente urbano) para a de ambiência, o que sugere outra maneira de conceituar e experimentar a cidade. Para o autor, ambientar um espaço significa ressaltar seus aspectos sensíveis, o que convoca à dimensão estética e social da qualidade de vida e bem estar dos moradores da cidade (Thibaud, 2012). Em outros termos, ambientar é criar condições para que um lugar se torne habitável.

A ambiência remonta à dimensão da percepção, mas não de elementos isolados ou sobrepostos, tampouco convida a uma atitude contemplativa diante da realidade. Ela não é uma localidade precisa, mas antes de tudo algo que se destaca em um campo difuso. Não é um objeto da percepção, mas aquilo que “dá o tom” aos territórios (Thibaud, 2012). Nas palavras de Thibaud (2012, p. 32): “ambiência é o que dá vida a um meio ambiente, o que lhe confere um valor afetivo”.

Desse modo, se a ambiência implica na abertura para o regime do sensível e dos afetos, assim como dispara a capacidade de agir nos espaços, ela apresenta um modo de experimentar a cidade e faz referência ao espaço vivido. Se essa linha de raciocínio for adequada, a ambientação urbana pode ser um convite à reflexão do lugar na cidade. Hissa e Nogueira (2013), na esteira de Milton Santos, definem que lugar é onde a vida acontece, sendo que cada lugar é, à sua maneira, o mundo (Santos, 2014).

Do ponto de vista da geografia humana, lugar e espaço estão intimamente relacionados e não podem ser definidos separadamente. Para Tuan (1983), o espaço é dado pela capacidade de se mover: é possível tomar consciência dele pelo simples esticar dos braços e das pernas. O lugar, por sua vez, é a parada, a pausa no movimento, o que permite que este se torne um centro de valoração para aquele que o experimenta (Tuan, 1983).

Por se tratar da experiência humana no espaço, a dimensão do lugar remete aos significados e ao universo simbólico das pessoas em seus entornos. A definição de espaço e lugar aludida por Tuan (1983)

pode sugerir uma polarização entre movimento e parada, trânsito e pausa, mobilidade e imobilidade. Discussão também proposta por Sennet (2000), o vínculo que as pessoas estabelecem com os lugares pode, por vezes, ser entendido pela imagem do enraizamento. Frequentemente referida como um modo de captar a identidade grupal em uma localidade específica, a noção de enraizamento confunde a imobilidade com o senso de pertencimento a um lugar particular no mundo, o que reforça a noção de identidade como algo estagnado e minimiza o movimento inerente à vida nas cidades.

No entanto, se espaço e lugar são conceitos que não podem ser definidos separadamente, é necessário inserir o movimento e a parada no próprio lugar. Santos (2014) entende que os lugares são feitos de fixos e fluxos, e o movimento é aquilo de vivo que os reveste (Hissa & Corgosinho, 2006). Assim, o lugar aglutina significados, histórias individuais e coletivas, subsidia a construção de identidades e refuta tudo mais que sugere encerramento, finalidade ou que dê o caráter de permanência.

Entretanto, a possibilidade de acessar o lugar se dá em ato, em sua experiência. O lugar é o terreno dos encontros, do cotidiano e das histórias, não sendo, portanto, o movimento o que retira seu estatuto de existência. O lugar é a tensão existente entre movimento e parada:

Mesmo movimentando-se, a maioria dos homens encontra-se em um lugar. Ali, no lugar, a existência dos homens adquire o sentido da vida. Não é o trânsito, não são os ritmos e os fluxos que retiram a condição de existência dos lugares, recortados pelas estruturas moventes, vivos (Hissa & Corgosinho, 2006, p. 12).

Desse modo, se o lugar é aquilo que permanece mesmo em movimento, é possível pensá-lo como uma construção constante. Ele é produzido por relações sociais, tecido por uma rede de significados vinculados ao espaço e se amalgama à história civilizatória e individual (Carlos, 2007). Nesse sentido, o lugar pode ser definido nos seguintes termos:

[...] o lugar é, em sua essência, produção humana, visto que se reproduz na relação entre espaço e sociedade, o que significa criação, estabelecimento de uma identidade entre comunidade e lugar, identidade essa que se dá por meio de formas de apropriação para a vida. O

lugar é produto das relações humanas, entre homem e natureza, tecido por relações sociais que se realizam no plano de vivido, o que garante a construção de uma rede de significados e sentidos que são tecidos pela história e cultura civilizadora produzindo a identidade (Carlos, 2007, p. 67).

Definir o conceito de lugar por esse prisma exige pensá-lo concomitantemente em termos objetivos e subjetivos. Da mesma maneira como é admitida a existência de um substrato material e concreto referente à espacialidade do lugar, essa superfície espacial é recoberta por uma camada de vida, o lugar só existe na e pela experiência das pessoas ao longo do tempo: é o lugar pensado, apropriado, vivido (Carlos, 2007), e a vida só é possível em ato. Assim, por ser uma construção social e histórica, o lugar é um disparador dos processos de produção de subjetividades, identidades e de apropriação do espaço, que têm a afetividade como aspecto constitutivo.

No mundo contemporâneo, o delineamento dos lugares se acirra no contexto da globalização. Além da compressão espaço-tempo e da tensão entre espaço e lugar, outro conflito que cria vulto nos territórios da cidade se dá entre o local e o global. Em uma época em que se pressupõe a derrocada da região e do lugar em detrimento do fenômeno global e a globalização como um processo hegemônico (Hissa & Melo, 2008), os acontecimentos em escalas micropolíticas parecem perder seu espaço e visibilidade.

O panorama de globalização, portanto, caracterizaria uma ameaça aos lugares, que no mundo contemporâneo estariam fragmentados, massificados e destituídos de sua história (Hissa & Melo, 2008). Sob a prerrogativa da circulação de bens e mercadorias em um território cujas fronteiras são virtuais, os lugares estariam fadados ao desaparecimento, prevalecendo apenas os espaços de fluxo vivenciados em uma temporalidade única, a aceleração. Esses espaços se referem àquilo que Augé (2012) denominou de não lugar. Para o autor, estes são definidos em oposição aos lugares antropológicos e têm base nos aparatos que viabilizam a circulação acelerada, bem como nos meios de transporte ou grandes centros comerciais.

Característicos da chamada supermodernidade (Augé, 2012), os *shoppings centers*, aeroportos e as vias expressas designam duas realidades dos não lugares: de espaços construídos para determinados fins (transporte, comércio e lazer) e a relação que as pessoas estabelecem com eles, baseadas na não identidade e no não

reconhecimento (Carlos, 2007). Se nos lugares há a criação de uma sociabilidade orgânica, nos não lugares cria-se uma “tensão solitária” (Augé, 2012, p. 87).

No entanto, há um ponto de confluência entre o fenômeno local e global: é no lugar que a globalização se materializa e se atualiza, tem seus conteúdos redefinidos sem, contudo, perder suas particularidades (Carlos, 2007). Na ordem global, a estratégia de supressão dos lugares é a mesma que possibilita a sua resistência: a difusão, a articulação e os fluxos mundiais. Para Carlos (2007, p. 31-32), o lugar também se configura como *rede de lugares*, pois ele é “[...] específico e mundial [...]. Apoiase numa rede de difusão — de fluxos de informação, bens e serviços [...] que se constitui cada vez mais num espaço mundial articulado e conectado o que implica num novo olhar sobre o local”.

Nesse sentido, as dinâmicas locais e globais se constituem mutuamente e são o pano de fundo para a construção dos lugares. Portanto, no lugar global o movimento é uma das premissas e condições para sua existência e não necessariamente a circunscrição espacial e a fixidez territorial. Carlos (2007, p. 48) expõe a existência de lugares marcados por uma “territorialidade móvel”, ou seja, aqueles que não possuem uma forma contínua, pois o uso é esporádico. Trata-se de uma apropriação do espaço de uso temporário e que não se distribui de maneira regular no tempo, mas ainda assim se desdobra na vida simbólica das pessoas que o compartilham.

Ao contrário do que pode sugerir a ideia da globalização, atrelada à massificação, ao esmaecimento dos afetos, dos lugares e das identidades, é necessário pensar a dimensão do lugar em constante transformação, como a esfera onde as pessoas se conhecem e se reconhecem, a vida se produz e reproduz. Nesses termos, a cidade é terreno privilegiado para a emergência dos lugares, mesmo sendo um centro de significações que extrapola a esfera urbana ou rural.

De pequenez geográfica, porém de grandeza sociológica, nos lugares é possível ver a emergência de redes de sociabilidade, solidariedade e a possibilidade de organização comunitária para fazer frente às desigualdades evidenciadas na cidade (Hissa & Melo, 2008). Portanto, o lugar é onde ocorrem as resistências às forças hegemônicas e totalizantes da globalização.

Assume-se assim a discussão do lugar *na e da* cidade, por se levar em consideração as diversas dimensões que este pode adotar. Por um lado, a vizinhança e a vida comunitária de um bairro podem ser consideradas como centros de condensação de significados e de fortalecimento identitário. Por outro a cidade pode assumir a condição

de lugar, sendo que em seu interior é possível visualizar a disseminação de redes de lugares delineadas pelo uso de indivíduos e grupos, pelas experiências e conflitos que aí emergem (Hissa & Melo, 2008).

Melo e Hissa (2004) recorrem à imagem do palimpsesto para se referir às cidades, seus lugares e histórias. Consiste em um pergaminho com uma escrita primitiva e que teve seu texto raspado para dar lugar a outros mais recentes, alegoria que serve para retratar as histórias dos homens nas cidades. Os autores defendem que as histórias são grafadas pela cultura nos territórios onde se desenvolvem as relações humanas e o território da cidade é formado por grafias diversas, sobrepostas ao longo dos tempos. Isso configura a cidade como um texto que comporta uma diversidade de leituras, ainda que sua legibilidade seja complexa. Desse modo, as fissuras do palimpsesto urbano atualizam sua história e permitem ver as diversas camadas escritas e inscritas na superfície da cidade (Melo & Hissa, 2004).

A ênfase na questão dos lugares e da inscrição de suas histórias na cidade reforça a possibilidade de convivência de textos novos e antigos. As experiências que as pessoas têm em outros lugares e em outras épocas se atualizam no lugar onde vivem, compartilham seus saberes e circulam cotidianamente. A referência ao palimpsesto é elucidativa pois dá a ideia de um acúmulo incompleto, e não de supressão completa das marcas deixadas ao longo da história (Hissa & Melo, 2008). Se se tratar do lugar como um pedaço de permanência no contexto de mobilidade, é para reforçar que nas cidades contemporâneas há algo que não sucumbe à massificação e ao panorama econômico-cultural da globalização.

Ora, nem tudo é indiferença e velocidade nas cidades globais e, conforme foi discutido, há redutos de sociabilidade e de afecções em seu seio. Sob a ótica do ambiente construído, Lynch (1997) pretende captar a imagem mental que os moradores de cidades estadunidenses formulam das mesmas. Debruça-se sobre o que denominou de imaginabilidade da cidade, característica de um objeto físico que lhe confere alta probabilidade de evocar uma imagem forte em um observador, ou seja, trata da existência de elementos distintivos ou que caracterizam uma cidade.

Nesse sentido, o conteúdo das imagens evocadas em seu estudo se organiza em função das vias, dos limites, dos bairros, dos pontos nodais e dos marcos. Espaços de passagens, pontos na cidade e fronteiras que se mostram ao cidadão como objetos da percepção e povoam a imagem mental que o mesmo faz da cidade. No entanto, se

em linhas gerais a cidade pode parecer estável por algum tempo, ela também está sempre se modificando nos detalhes (Lynch, 1997).

São esses detalhes que se anunciam no olhar de perto e de dentro e permitem *transver* (como sugeriria Manoel de Barros) a vida pulsante das e nas cidades. Sob o enfoque etnográfico, Magnani (2002) procura evitar os entendimentos dicotômicos sobre a cidade para compreender os arranjos feitos pelos próprios atores sociais em suas dinâmicas cotidianas para transitar pela cidade e lidarem com sua complexa trama. Assim, o autor parte do pressuposto da cidade como totalidade para entender os ordenamentos particulares, as regularidades e os padrões de uso de um grupo social.

Não se trata da totalidade que torna a cidade homogênea, mas como uma necessidade metodológica para tomá-la como elemento de análise e a compreender por suas dinâmicas cotidianas, que ocorrem no nível das micropolíticas. Assim, no suposto caos urbano de uma grande cidade, Magnani (2002) propõe a organização da experiência urbana por categorias que partem do *pedaço*, indicando a presença regular de membros e códigos de comunicação em dada espacialidade, passa pelos *trajetos*, *manchas* e *pórticos* até o delineamento dos *circuitos* nas cidades, aquelas redes de equipamentos que concorrem no oferecimento do mesmo bem ou serviço e que têm o poder de agregar e sustentar uma atividade urbana. Do ponto à disseminação das redes, tratam-se formas de apropriação do espaço que se dão pelo uso específico da cidade, que se torna referencial para um grupo que nela transite.

Em linhas gerais, o que Lynch (1997) e Magnani (2002) propõem, além de ferramentas teóricas consistentes, é um meio (ou método) de intervir na cidade em escala macroscópica que auxilie na apreensão dos modos como seus habitantes circulam e atribuem significados aos lugares. Como foi discutido, os processos de uso e apropriação dos espaços estão implicados na produção dos lugares e na possibilidade de as pessoas se vincularem a eles, estabelecendo laços afetivos e de identidade.

Esses laços, que têm sido colocados em xeque pela dinâmica do capitalismo global, devem ser constantemente revisitados de modo que auxiliem na compreensão de como as pessoas se ligam aos lugares. Entre a falta de referências que subsidie a produção de identidades e a sua compreensão como algo estático e duradouro, que persiste no tempo, o delineamento das identidades contemporâneas deve ser transversal aos lugares e de suas histórias.

Sennet (2000) aborda a questão da identidade pelo panorama do mundo contemporâneo do trabalho. Ele questiona a possibilidade de

criação de um senso de continuidade (espacial e temporal) no mercado de trabalho que produz histórias marcadas pela errância e descontinuidade em detrimento de uma rotina laboral. Para o autor a questão da identidade, ou o conflito entre como os/as pessoas enxergam a si próprias e como os outros as enxergam, se dá entre o lar ideal e a realidade de trabalho, entre a moradia que localiza e o trabalho que desloca.

Nesse sentido, Rolnik (1997a) expõe que a flexibilidade exigida das empresas para se adaptarem ao mercado global é a mesma daquela esperada dos sujeitos frente ao novo (novos paradigmas, tecnologias, hábitos). A autora defende a existência de dois polos no campo da produção de subjetividades: de um lado a pulverização das referências frente a uma realidade do mercado global; de outro, a persistência de referências identitárias vinculadas às minorias. A primeira postura encarna a tensão entre o global e o local, que se acirra diante do atual panorama econômico. A segunda reforça a identidade como algo imutável e se relaciona ao lugar encerrado em si mesmo, refratário à vida a ele inerente. Assim, o vazio de sentidos provocado por ambas as posturas escancara a questão central que deve ser combatida, a dizer, a lógica identitária em detrimento dos processos de singularização (Rolnik, 1997a).

Esta parece ser a proposta de Sawaia (1995) ao expor o entrelaçamento entre identidade e lugar. A autora se apoia na noção de identidade como identificações em curso, ou seja, não se mantém imutável ao longo da existência, está sempre sendo posta e repostada ainda que aparente alguma estabilidade. A cidade, por sua vez, não se encerra em sua materialidade (ruas, edifícios e praças), mas antes encarna a tensão entre a geometria do espaço e a existência humana (Sawaia, 1995). Em suma, é o campo dos encontros e da relação com a alteridade.

Desse modo, as cidades são palco do embate entre o familiar e o estranho, quem é do *pedaço* e os *estrangeiros*, espaço da ética e da convivência. Para Sawaia (1995), o que define um lugar como “meu”, o que produz seu “calor” é antes a sensação de segurança e de se sentir gente entre pares do que a familiaridade com o espaço. Nesses termos, para que a relação entre lugar e identidade seja evidenciada é necessário romper com o pensamento por dualidades. Adotar o referencial da identidade implica em reconhecer que espaço e homem são compostos por processos que se entrelaçam, ambos “compartilham a mesma materialidade e a mesma subjetividade” (Sawaia, 1995, p. 20).

Hissa e Corgosinho (2006) recorrem a Milton Santos para explicar que os lugares são elementos simbólicos que medeiam a

construção das identidades. Desse modo, “a identidade entre indivíduos, entre grupos, é também a identidade que eles estabelecem com os lugares” (Hissa & Corgosinho, 2006, p. 13). Nesse aspecto, os autores enfatizam que não importa o local de origem, mas sim onde está, o lugar onde as experiências acontecem.

Moser (2012) entende que relações de mobilidade e proximidade são elementos centrais para compreender o desenvolvimento do sentimento de urbanidade. Para o autor, as relações cotidianas que se dão nas cidades são fundamentais para a construção e manutenção das identidades. Além disso, o acesso aos espaços urbanos, balizado por condições físicas, econômicas e culturais dos diferentes grupos sociais, pode conduzir ao compartilhamento e à vida mais harmônica na cidade.

Argumenta-se que identidades e lugares são produtos e produtores do mesmo processo. Eles se metamorfoseiam e interagem de tal modo que constituem verdadeiros híbridos revestidos de vida. Compreender os lugares por seu movimento e as identidades por suas transformações encaminha ao entendimento da mobilidade urbana como uma prática cotidiana que produz significados.

Estar em movimento nas cidades implica em produzir e reproduzir, em relações complexas, a cidade e a si mesmo, o que envolve as culturas e diferentes saberes da mobilidade. No entanto, para além da reprodução do espaço, práticas de mobilidade são parte da construção diária da identidade dos moradores da cidade, transversalizadas por experiências estéticas (no registro do sensível) e por vínculos afetivos. Desse modo, concorda-se com Jensen (2009) que entender a mobilidade nesses termos abre espaço para discutir sobre noções mais fluidas de identidade e de territórios.

3.2 Sobre identidade de lugar

3.2.1 Identidade como categoria de análise

Assim como a definição do conceito de lugar transita entre diversas áreas do saber acadêmico, o mesmo ocorre com a identidade. É um conceito que percorre o campo interdisciplinar do conhecimento (entre a sociologia, psicologia e antropologia) e, além de ser de difícil definição, é abordado de maneira variada em termos teóricos e metodológicos.

No campo sociológico a ideia de identidade emergiu como necessidade do contexto do nascimento dos Estados modernos e da crise de pertencimento por ela disparada, evidenciada pelo estabelecimento de

fronteiras entre *nós* e *eles* (Bauman, 2005). Inscrita e vinculada ao território nacional, as identidades foram forjadas como barreiras – físicas e simbólicas – rígidas que não só garantiam a soberania do povo em seu território, mas funcionavam como atributos definidores de um povo em termos culturais, linguísticos e econômicos.

Do ponto de vista individual, a questão se desloca do *nós X eles* para o *eu X outro*, cisão que a propalada ideologia individualista criou e se reforçou nos tempos modernos. Nesses termos, a identidade pessoal pode ser entendida como reduto psicológico que garante a exclusividade de “ser quem eu sou”, o exercício do *eu* particular. *Eles*, entidade que outrora ameaçou a soberania territorial, transmutou-se em um *outro* indivíduo aterrorizante, que coloca em risco a estabilidade e a unidade identitária.

Na tradição das ciências humanas, esse foi o entendimento dominante a respeito das identidades, como eixo subjetivo estruturante, fixo e imutável, que garante o acabamento do ser. Em última análise, aquilo que configura o sujeito como ser particular e único. A apropriação feita pela psicologia remete às origens da psicologia social moderna, com raízes na teoria do *self*⁵. Esta compreende o desenvolvimento da noção de “si mesmo” inicialmente pela diferenciação eu-outro e suas implicações corporais, perceptivas e verbais no sujeito. Na psicologia social, G. H. Mead foi um dos teóricos a divulgar a teoria do *self*, ao defini-la como uma estrutura do sujeito que faz mediação entre as esferas individual e social (Farr, 1998). Ao longo do desenvolvimento humano, por exemplo, a criança define a si mesma ao nomear objetos ao seu redor e rotular aquilo que não é ela mesma. Assim, pessoas e objetos se tornam significativos a partir do momento em que estão em relação com outras.

Algumas abordagens contemporâneas sobre o tema questionam as leituras tributárias do interacionismo simbólico e dos trabalhos de Mead. Nesse sentido, propõe-se a abordagem da identidade que situa o sujeito histórica e politicamente em seu contexto, que faça dele protagonista de sua história (Jacques, 2013).

A proposta de Ciampa (1995) caminha nesse sentido, ao disparar uma discussão sobre identidade a partir da pergunta “quem sou eu”. Ele expõe que a resposta a essa pergunta será um retrato narrado de um personagem, discurso de alguém que desempenha papéis. Assim como no jogo cênico, é possível que um ator desempenhe papéis diversos ao

⁵ Traduziu-se a palavra *self*, do inglês, pela sua aproximação com o português, “si mesmo”.

longo do tempo e de acordo com as situações que vivencia. No entanto, diferente dos personagens de cinema e teatro, responder ao questionamento proposto exige que as próprias pessoas, ao desempenharem um papel social, sejam autoras e personagens de sua própria história, representantes de si, advindo daí seu caráter político.

Esse olhar para a identidade deflagra uma contradição fundamental, que é seu caráter de totalidade, ou seja, o acabamento dialético que expõe sua natureza múltipla, contraditória e mutável, ainda que *una*. Totalidade, mas não absoluta, adverte Ciampa (1995, p. 74): a identidade não é um produto em si pois se produz em processos de objetivação e subjetivação, ela “[...] é movimento, é desenvolvimento concreto”.

Na esteira de Ciampa (1995), é possível entender que o questionamento sobre a identidade também instaura uma tensão ontológica. Perguntar-se sobre o ser das coisas e sobre o ser de si mesmo é colocar o *si mesmo* em constante diálogo com o outro. Se a questão da identidade diz sobre a correspondência entre a maneira como eu me vejo e como o outro me vê, ela é não é uma construção puramente individual, mas também coletiva e situada – no espaço e no tempo.

A linha que conduz a discussão de Ciampa (1995) remete à compreensão da identidade como um projeto político, visto que a dialética de sua construção envolve o engajamento nas situações históricas e sociais e não apenas a observação passiva do curso dos acontecimentos. Nem matéria puramente subjetiva nem objetiva, mas uma imbricação histórico-política que devém sempre como metamorfose.

No entanto, é necessário lembrar o alerta de Sawaia (1999) sobre o processo de identificação. Para a autora, o paradoxo existente entre a visão de identidade como permanência e como devir constante, ou seja, uma postura que pasteuriza e outra que individualiza, é enganoso pois ambas as posições são etapas do mesmo processo de identificação. O problema reside na cristalização em uma delas em função da outra, que podem ser o substrato para o preconceito e o fundamentalismo.

Portanto, Sawaia (1999) e Ciampa (1995) parecem concordar com a ruptura da *lógica identitária*, aquela que considera a identidade como traço de estabilidade, uma cristalização subjetiva. Pelo contrário, a produção da identidade sugere o engajamento dos sujeitos na sociedade e na história, o que confere a eles a potência de criação de modos de ser.

Desse modo, entende-se que identidade e lugar são dois conceitos rodeados de incompreensões e debates ainda vivos na psicologia e nas ciências humanas, o que justifica sua presença na pauta de pesquisas.

Com base na psicologia ambiental e no conceito de identidade de lugar, procura-se atenuar alguns desdobramentos desses debates.

3.2.2 Identidade de lugar: história, conceito e pesquisas

No campo da psicologia ambiental, Proshansky et al. (1983) se apropriam das definições de ‘si mesmo’ para compreender a formação da identidade de lugar. Entendem que a formação da “identidade de si mesmo” (*self identity*), tributária da psicologia social moderna e da teoria de Mead, deveria implicar na localização do sujeito, uma vez que ela se estende aos espaços e lugares onde este se situa e não se restringe à diferenciação entre si mesmo e o outro. Portanto, o entorno físico e suas propriedades serão relevantes na construção da “identidade de si mesmo”, aspectos subdimensionados no desenvolvimento das teorias do “si mesmo” (Proshansky et al., 1983).

Desse modo, os autores se questionam a respeito dos efeitos do ambiente construído na construção da “identidade de si mesmo” e definem identidade de lugar como uma subestrutura daquela. Consiste, em linhas gerais, em cognições sobre o mundo físico que representam memórias, sentimentos, atitudes e significados de comportamentos e experiências, relacionam-se com a complexidade dos ambientes e garantem a existência cotidiana do ser humano (Proshansky et al., 1983). No cerne dessas cognições se situam, portanto, o passado ambiental do sujeito, espaços e suas propriedades que outrora serviram para a satisfação de necessidades biológicas, psicológicas, sociais e culturais.

Identidade de lugar é, portanto, um emaranhado de memórias, conceitos, interpretações e sentimentos a respeito do ambiente físico. Estruturada por cognições, ela pode oscilar com o desenrolar das relações da pessoa com o ambiente, o que afasta de um entendimento da identidade como um todo integrado e coerente.

Além disso, Proshansky et al., (1983) ressaltam a importância da vinculação afetiva ao ambiente, ou seja, de compreender o modo como o espaço geográfico se torna significativo, como ele se torna ‘lugar’ para o sujeito. Assim, identidade de lugar implica em envolver-se com o ambiente, apegar-se, adquirir noção de pertencimento em relação a ele.

O trabalho de Proshansky et al. (1983) é considerado como ponto de partida para outros autores que se apropriaram da definição de identidade de lugar e de sua aplicação em pesquisas. Por serem datadas, suas bases teóricas e epistemológicas são alvo de críticas, o que favorece

o desenvolvimento do conceito e a diminuição de algumas confusões a seu respeito.

Nesse sentido, outros autores dialogam com a teoria da identidade de lugar proposta por Proshansky et al. (1983), aproximando-se em alguns aspectos e se distanciando em outros (Korpela, 1989; Twigger-Ross & Uzzel, 1996). Korpela (1989) define identidade de lugar como uma estrutura individual produzida na tentativa de se regular ao ambiente, e por meio de práticas ambientais torna-se possível criar e sustentar uma noção coerente de si mesmo. Por outro lado, Twigger-Ross e Uzzel (1996) concordam que as influências ambientais na identidade tenham sido negligenciadas pelos teóricos do *self*, ainda que isso não justifique a separação da identidade em uma subestrutura preocupada com o ambiente.

Assim, Twigger-Ross e Uzzel (1996) referendam seu trabalho na teoria da identidade de Breakwell e caracterizam o processo de construção da identidade à maneira de um organismo biológico, que se desenvolve com base na assimilação, acomodação e avaliação do mundo social. Propõem-se quatro princípios para a identidade: autoestima, autoeficácia, distintividade e continuidade.

Em linhas gerais, autoestima diz respeito às avaliações positivas que se tem de si mesmo ou do grupo ao qual se identifica. Autoeficácia se refere à percepção que se tem da própria efetividade em alcançar objetivos. O desejo de se manter uma pessoa única caracteriza o terceiro princípio da identidade, o da distintividade. Por último, continuidade é o fator que garante a coesão temporal da identidade, ou seja, o que garante alguma permanência com o passar do tempo (Twigger-Ross & Uzzel, 1996).

Com isso, ainda que Twigger-Ross e Uzzel (1996) discordem de algumas implicações teóricas do conceito de identidade de lugar proposto por Proshansky et al. (1983), eles convergem em um ponto importante: nos fundamentos teóricos e epistemológicos. Influenciados direta ou indiretamente pela psicologia social moderna (compreendendo a importância do trabalho de Mead), fundamentam identidade de lugar em seus aspectos cognitivos. Seja como subestrutura do *si mesmo* (Proshansky et al., 1983), seja por princípios da identidade (Twigger-Ross & Uzzel, 1996), estarão em jogo principalmente as avaliações do sujeito a respeito do ambiente, e esse será o norte de seu processo de identificação com os lugares.

Na esteira das críticas à definição inicial de identidade de lugar, Ponte, Bomfim e Pascual (2009) propõem o enfoque do conceito pela abordagem histórico-cultural, que tem no materialismo histórico-

dialético seu embasamento metodológico. As análises feitas do trabalho de Proshansky et al. (1983) recaem sobre seus fundamentos teóricos, principalmente o pragmatismo de John Dewey e o interacionismo simbólico de George Mead (Ponte et al., 2009). Nessas vertentes, considera-se o homem e a construção da identidade de lugar como um produto sociobiológico da interação com o ambiente, o que diverge ontologicamente da situação histórica, cultural e afetiva do homem no ambiente.

Ponte et al. (2009) propõem, portanto, a apreensão do conceito de identidade de lugar pela afetividade, um indicador do modo como o sujeito significa a si mesmo na relação com a alteridade (pessoas e lugares). Amparam-se na definição de identidade de Ciampa (1995), que a compreende como processo histórico e social, portanto em contínua transformação; e na categoria de afetividade de Sawaia (1995, 2000), como dimensão que move as transformações (Ponte et al., 2009) para propor outra leitura do conceito de identidade de lugar.

Assim, a apropriação e significação do ambiente, componentes da identidade de lugar, são atravessadas por afetos ético-políticos (Ponte et al., 2009), ou seja, a dimensão afetiva é entendida como motor das relações com o outro e com o ambiente (dimensão ética), bem como das ações de transformação da realidade (dimensão política). Alinhada ao contexto histórico e cultural, essa abordagem da identidade de lugar subsidia a compreensão do fenômeno de maneira contextualizada, que leve em consideração as contradições inerentes ao tempo histórico em que se vive.

No mesmo sentido, Dixon e Durrheim (2000) analisam criticamente o conceito de identidade de lugar e apontam que aspectos como pertencimento, apego e enraizamento, que dizem respeito às suas implicações afetivas, marcam o desenvolvimento teórico nas pesquisas decorrentes daquela de Proshansky et al. (1983). No entanto, ressaltam a tendência dos trabalhos em enfatizar os aspectos individuais da identidade de lugar, deixando em segundo plano os aspectos coletivos que fundamentam as relações entre pessoas, identidades e ambientes materiais (Dixon & Durrheim, 2000).

O que esses autores sugerem é o deslocamento da identidade de lugar, proposta endereçada àqueles teóricos que a entendem como um fenômeno localizado na mente, individual e apolítico. Implica, portanto, em tirar a identidade de seu “lugar comum” para realocá-la no discurso, no fluxo do diálogo humano e considerá-la como construção social e simbólica que permite conectar a pessoa ao lugar (Dixon & Durrheim, 2000).

Para Dixon e Durrheim (2000), torna-se desafiador, por exemplo, explorar a identidade de lugar em tempos de predominância da tensão entre globalização e localização, bem como situar discursivamente os sujeitos em territórios cujas fronteiras têm se tornado porosas. Assim, os desdobramentos identitários do dilema local-global se encarnam na questão da mobilidade-estabilidade. Pertencer a um lugar e se vincular a ele ou estar em movimento sem ter paradas preestabelecidas encontram no espaço seu ponto em comum, daí a importância de compreender a identidade e suas interfaces com o ambiente físico.

Além disso, a dimensão ética da identidade de lugar (Ponte et al., 2009) favorece a experiência da alteridade, uma interação dialógico-afetiva que abre caminho para a compreensão discursiva da identidade. De acordo com Dixon e Durrheim (2000), é na dimensão discursiva que se inicia a ‘realocação’ da identidade, ao removê-la da mente e situar no fluxo do diálogo humano.

Atrelado à esfera afetiva, os atributos cognitivos da relação pessoa-ambiente caracterizam a construção da identidade de lugar. Entende-se por cognição a capacidade humana de conhecer, extrair e armazenar informações a respeito do ambiente, produzindo conhecimentos que auxiliam na resolução de problemas cotidianos. Atrelado ao ambiente, esse entendimento de cognição pressupõe que todo espaço, natural ou construído, pode ser acessado corporalmente e posteriormente representado, elaborado e manipulado a partir das significações a ele atribuídas (Higuchi, Kuhnen & Bomfim, 2011).

Em relação às investigações que colocam a centralidade no conceito de identidade de lugar, ressalta-se a existência de diversas maneiras de abordar teórica e empiricamente o fenômeno (Devine-Wright & Clayton, 2010). Suas implicações apontam para aspectos pessoais, como cognição, afeto e comportamento, bem como para espectros amplos, como as forças políticas, sociais e econômicas. São esses aspectos, portanto, que garantem sua fluidez e multidimensionalidade.

Nas pesquisas, identidade de lugar se associa fortemente aos aspectos afetivos em relação ao ambiente, principalmente com o fenômeno do apego ao lugar. Além disso, identificar-se com o lugar pode se relacionar com comportamento pró-ambiental e conexão com a natureza (Devine-Wright & Clayton, 2010).

No estudo conduzido por Knez (2005), investigou-se a relação entre apego e identidade entre moradores de uma cidade sueca. Os resultados indicaram estreita relação entre apego e identidade, uma vez que os respondentes demonstraram forte senso de pertencimento,

associaram o lugar a experiências da infância, sentiram-se orgulhosos e seguros por morarem naquele local.

Em consonância, Hernández et al. (2007) comparam apego e identidade de lugar e nativos e não nativos no contexto espanhol. Neste estudo, utilizou-se como escala espacial o bairro, a cidade e o território nacional e se demonstrou que os vínculos são mais fortes naqueles que nasceram e cresceram no lugar, com variação de intensidade em relação ao bairro (menor apego e identificação) e ao território nacional (apego e identificação máximos). Concluem que a dimensão temporal interfere nos processos de apego e identidade, uma vez que esses fenômenos se dão em lugares onde as pessoas permanecem.

Casakin et al. (2015), ao explorarem os mesmos fenômenos, definem apego ao lugar como aqueles laços afetivos que se dão em período de tempo relativamente curto de interação com o ambiente; e identidade de lugar como processo mais lento e complexo, que emerge em períodos de tempo mais longos. Esse estudo adota como ponto de partida os resultados de Hernández et al. (2007) a respeito das diferenças entre apego e identidade em relação ao bairro, à cidade e à nação para investigar a influência do tamanho da cidade nesses fenômenos. Concluem que a cidade é percebida como lugar privilegiado para o estabelecimento de vínculos, enquanto bairros favorecem a mobilidade na dinâmica urbana. Por outro lado, os autores não encontraram associação direta entre os vínculos e tamanho da cidade, ainda que moradores de cidades maiores desenvolvam mais apego e identidade em relação ao lugar do que aqueles que vivem em cidades pequenas.

Moser (2012) reforça essa discussão ao propor que o apego a um ambiente específico é o suporte da identidade de lugar. Para o autor, esse laço emocional com o entorno pode ocorrer na escala urbana e na rede de lugares espalhados pela cidade. Ou seja, o encontro emocional pessoa-ambiente se desdobra em um processo de ancoragem com a cidade e pode adotar a abrangência que escapa aos espaços da vida diária como o lar e a vizinhança.

Esses estudos demonstram que identidade de lugar e apego ao lugar são fenômenos distintos que estão intimamente relacionados, além de possuírem no espaço urbano terreno privilegiado para seu desenvolvimento (Casakin et al., 2015). Além disso, a relevância dos aspectos afetivos nos estudos sobre identidade de lugar (Dixon & Durheim, 2000; Ponte et al., 2009) apontam para um horizonte a ser investigado, ainda permeado por inconsistências e definições vagas (Casakin et al., 2015).

Além do apego, outro fenômeno relacionado com a identidade de lugar é o de apropriação do espaço. Entende-se apropriação do espaço como um processo psicossocial em que a pessoa se projeta em seu meio e o transforma em uma parte de si, um prolongamento de si mesmo que caracteriza um lugar como sendo *seu*. Assim, a impressão de marcas e alterações visíveis, a disposição de pertences e o exercício de domínio sobre uma espacialidade, além de configurar o grau de apropriação, dá referência à pessoa no ambiente permitindo a ela se orientar e preservar sua identidade (Cavalcante & Elias, 2011).

Moser (2012) entende que apropriação e identidade são indissociáveis, uma vez que a construção da identidade relacionada à cidade ocorre pela apropriação de lugares próximos e distantes dispostos na estrutura urbana, o que constitui o sentimento de urbanidade e de pertencimento a uma comunidade concretizado no lugar. Em outros termos, uma relação de identidade ligada de maneira estreita com o território e se torna um componente importante da identidade pessoal.

Pol e Valera (1999) reforçam a articulação entre identidade e apropriação, que diz sobre o processo pelo qual as pessoas criam ou adotam significados simbólicos no espaço e os incorporam à própria identidade. Sugerem a construção do que denominam identidade social urbana, ou o sentimento de unidade subjetiva com um cenário urbano concreto. Para os autores, as pessoas podem definir a si mesmas em base nas identificações com o ambiente urbano em suas diversas escalas: bairro, área ou a cidade como um todo.

O que se pretende demonstrar é a possibilidade de articulação entre o uso de bicicletas como meio de se locomover nas cidades e a produção de identidade em relação ao lugar onde se transita. Alguns estudos têm apontado para esse caminho (Aldred, 2013; Jensen, 2013), ainda que a revisão de literatura tenha indicado relações marginais entre os dois (Gatersleben & Haddad, 2010; Passafaro et al., 2014; Underwood et al., 2014; Willis et al., 2013). Inicialmente, indica-se a importância do meio de transporte na construção da identidade, ainda que poucos estudos empíricos tenham examinado essa relação (Murtagh et al., 2012).

Murtagh et al. (2012) trabalham com a hipótese de que múltiplas formações de identidade se relacionam com o comportamento de se deslocar e elas variam em importância de acordo com o trajeto feito (por exemplo, até o trabalho, escola ou outros deslocamentos cotidianos). Assim, a compreensão do fenômeno da identidade relacionada aos deslocamentos adquire importância uma vez que auxilia na compreensão

das mudanças comportamentais, algo desejado ao se tratar da redução da emissão de poluentes e transporte sustentável em escala mundial.

Aldred (2013) discute a necessidade de compreender a identidade e os modos de se locomover em relação com as demais identidades sociais. Para a autora, identidades relacionadas ao transporte se fundamentam nas interações e negociações que ocorrem nas ruas, bem como nos modos como os participantes do trânsito são tratados. Diante disso, argumenta que na sociedade atual, dominada pelo uso do carro, a identidade do ciclista pode se produzir a partir de imagens estigmatizadas, como o “ciclista competente” e o “incompetente”. Nesse sentido, a produção de estigmas em relação ao ciclista se aproxima da proposta de Gatersleben e Haddad (2010), ao descreverem os estereótipos do ciclista inglês, reforçando o caráter social e contextualizado da identidade.

Por último, Jensen (2013) explora a importância da esfera política na produção da identidade ciclística de uma cidade. Assim, primar pela mobilidade com bicicletas pode auxiliar na produção da identidade relacionada à cidade e de uma “cultura da mobilidade”, que viabilize o movimento e a circulação. Conclui-se com a proposta do uso da bicicleta como modo de promover interações sociais, encontros, experiência do espaço natural e urbano. Desse modo, além de favorecer a mobilidade e acessibilidade, políticas desse caráter podem disparar a produção de um “sentido de lugar”.

3.2.3 Afetividade como categoria norteadora da identidade de lugar

Quando Bomfim (2010) questiona se a afetividade pode ser uma maneira de conhecer a cidade, um paradoxo parece instalado desde o ponto de partida. Contradição que caracteriza a psicologia desde sua inauguração como disciplina científica, funda-se na cisão entre objetividade e subjetividade, as esferas cognitiva e afetiva, emoção e razão. Desse modo, o conhecimento científico legítimo seria aquele produzido com a ênfase na racionalização e instrumentalização de seu processo, o que colocaria, em última análise, os aspectos afetivos como um empecilho ao seu desenvolvimento.

Sem a pretensão de iniciar uma discussão epistemológica no campo da ciência psicológica, a ambiguidade do questionamento de Bomfim (2010) reside exatamente na justaposição da afetividade e conhecimento. Ao fazê-lo, borram-se as fronteiras convencionais da produção do conhecimento em psicologia e coloca-se em evidência a

possibilidade do afeto (que outrora fora um “câncer da razão”) como um modo de compreender a relação das pessoas com a cidade.

Trata-se do que Sawaia (1995) denominou de racionalidade ético-afetiva na cidade, capaz de gerar espaços onde ressoem os interesses e necessidades da coletividade. Essa postura possibilita a invenção de zonas de movimento e a recriação permanente da existência coletiva no território da cidade (Sawaia, 1995). No mesmo sentido, Bomfim (2010) pontua que o uso da categoria de afetividade na psicologia ambiental e social retrata a síntese do encontro entre o indivíduo e a cidade. Ela integra aspectos do conhecimento, percepção e orientação no espaço na tentativa de atenuar os entraves epistemológicos no modo de conceber o espaço e como as pessoas se relacionam com ele. Assim, propõe-se a afetividade como uma categoria que norteia a construção da identidade de lugar em contextos urbanos.

A articulação entre identidade de lugar e afetividade é feita por Ponte et al. (2009), que pensam a identidade a partir da tensão entre espaço, lugar e não lugar. A proposta dos autores é considerar a possibilidade de sua abertura conceitual, entendendo que os atributos definidores de identidade e de lugar estão em constante negociação e interação, afetando-se mutuamente.

Com base na leitura histórico-cultural da realidade, Ponte et al (2009) compreendem que as relações pessoa-ambiente são marcadas pelo movimento dialético na produção dos lugares. Assim, a interação com o espaço não se dá simplesmente pela ocupação corporal, mas principalmente pela significação e apropriação do espaço, o que lhe garante caráter de lugar, produtor de sentidos. A formação de laços com o ambiente físico, que se desdobra na produção da identidade de lugar, não se dá descolada de uma compreensão ético-política dos afetos, o que abre caminho para a apreensão dos modos como as pessoas se engajam com os lugares de sua história, vivenciam a alteridade e agem sobre sua realidade socioespacial.

Ideia difundida por Sawaia (2000), a aliança entre ética e política na compreensão da afetividade não pretende ser um recurso gramatical para aproximar dois conceitos de natureza distinta, mas uma junção ontológica que reforça seu caráter de categoria analítico-valorativa. Para a autora, a dimensão ética da afetividade indica a preocupação com “a virtude como dimensão da verdade”, e a dimensão política ressalta “a preocupação com a justiça e o poder” (Sawaia, 2000).

Desse modo, a afetividade é um ponto de transmutação do social e do psicológico, pois ao mesmo tempo em que é um vetor que potencializa a capacidade de ação (dimensão política), favorece o

encontro dos indivíduos com sua capacidade de manutenção do ser, o que remete a si mesmo e à coletividade (dimensão ética). Por isso, salienta Bomfim (2010), a afetividade é uma dimensão mediadora na ação-transformação.

É um conceito filiado à tradição da filosofia de Espinosa, que entende o afeto como afecções do corpo pelas quais a potência de ação aumenta ou diminui, é favorecida ou entravada (Sawaia, 2000). Diferente de outras correntes filosóficas que consideram os afetos como “distúrbios da alma”, em Espinosa eles são inerentes à condição humana. Nesses termos, entende-se que a afetividade é o tom emocional da existência humana e é vivenciada como sentimentos e emoções. Estas como fenômeno afetivo intenso e breve, centrado em um objeto e que interrompe o fluxo normal dos acontecimentos; aquelas como reações moderadas de prazer e desprazer em relação a dado objeto (Sawaia, 2000).

Na compreensão das dinâmicas urbanas, pode-se tomar o afeto como aquilo que medeia a intersubjetividade, sendo que na posição do outro se situam outras pessoas ou a própria cidade. Bomfim (2010) expõe que a cidade não é somente um palco de interações, mas uma parte com a qual forma-se uma totalidade em que eu e mundo, espaço construído e subjetividade formam uma “unidade pulsante”. Extrapolando para o cotidiano na cidade, a afetividade é mais que o vínculo do habitante com seu lugar, são “[...] todos os sentimentos e emoções que, em seu conjunto, demandam disposições afirmativas ou negativas, positivas ou negativas, que configuram uma afetividade em relação ao espaço construído e vivido” (Bomfim, 2010, p. 55).

Vale ressaltar que positivo e negativo não são juízos de valor em relação aos sentimentos e emoções disparados na relação pessoa-cidade. São classificações guiadas por objetivações sociais e se relacionam com a experiência concreta dos indivíduos. Como salienta Sawaia (2000), a análise das emoções deve ir além dos significados cristalizados que garantem a elas um sentido único (a Alegria, a Vergonha). A autora exemplifica que o mesmo sentimento ou emoção podem ser bons ou ruins: bom quando emerge em relações de igualdade e aumentam a potência de ação; e ruins quando explicitam relações de humilhação e sofrimento, que despotencializam a capacidade de agir.

Essa nuance afetiva aparece como discurso no estudo conduzido por Tassara et al. (2004) em um bairro paulistano. Os autores identificaram que as marcas afetivas dos moradores em relação à vizinhança e ao local de moradia são definidas sob a forma de saudades do passado, familiaridade com os espaços públicos ou privados e na

percepção das modificações ocorridas na localidade, entendidas de maneira negativa. Desse modo, os autores assumem o afeto como elo total na relação das pessoas com a cidade, pois é o vetor que atravessa, de maneira mais ou menos intensa, a relação das pessoas com os locais onde moram e transitam.

Enfocar a afetividade por esse prisma permite considerar a cidade como lugar de encontros, da produção de relações, onde o outro se impõe como diferença. Como enfatiza Bomfim (2010), as pessoas não se afetam sozinhas, e é por isso que a afetividade é um termômetro para a ética, política e cidadania. Ela indica as formas de engajamento das pessoas na cidade e sinaliza para a abertura dos corpos ao regime do sensível.

3.2.4 Identidades, lugares e mobilidades

As reflexões apresentadas sobre a constituição histórica do espaço urbano, da experiência de mobilidade sobre essa complexa superfície, bem como a possibilidade de estabelecimento de ilhas de permanência em territórios de velocidade, encaminham para a possibilidade de identificação com os espaços em movimento, encarnados nos lugares. Resgatam-se alguns argumentos que apontam para a possibilidade de articulação entre esses conceitos. Em primeiro lugar, o fio que promove a tensão entre espaço e lugar parece ser o mesmo existente entre a mobilidade e a fixidez. Ambos os processos não podem ser entendidos de maneira isolada, estão em constante negociação e se referem a um modo de produção e reprodução da vida nas cidades. Compreender as dinâmicas urbanas pela polarização em uma dessas esferas pode acarretar na anestesia de sua vibratibilidade.

Em segundo lugar, a afetividade é um modo de compreender as dinâmicas urbanas, pois sugere o engajamento ético-político da pessoa com seu entorno e dá o tom da experiência na cidade. Além disso, é o motor do processo de identificação com esses espaços pois envolve a produção de significado, desenhando o que foi denominado identidade de lugar. Nesses termos, sugere-se a identidade de lugar em termos daquilo que afeta, que deixa rastros subjetivos. Uma construção situada no tempo e no espaço que se dá pela diferença e não pela igualdade: o outro diferente de mim me localiza e atesta minha existência enquanto “eu mesmo”. Uma vez situada no tempo e no espaço, a identidade é o desdobrar de uma história, um modo de reatar com a história pessoal e social.

Por último, cidade e identidade devem ser compreendidas como sistemas abertos e inter-relacionados. Elas se definem mutuamente e se configuram de maneira singular em dobras que adquirem volume e consistência em dado momento e pode ser desdobrada, reformatada, mas sempre deixando os vincos em sua superfície, como marcas de uma história. Assim, a identidade é uma formação subjetiva possível, sujeita a transformações e instabilidades, desenhos mais ou menos estáveis ao longo do tempo. Ela não é voltada para um fim ou para um acabamento: dela interessa seu processo, ou como sugere o título do trabalho, sua produção, seu constante fazer-se.

Na articulação entre cidade, mobilidade, lugar, identidade e afetividade, considera-se a bicicleta como um instrumento transversal. Quando a integridade dos espaços parece ameaçada com a velocidade dos fluxos globais, pedalar pode ser um modo de conferir sentidos, de atar os pedaços da cidade que parece fragmentada e sem sentido e uma possibilidade de contestar territórios estabelecidos. Em suma, pedalar pode ser um modo de conceber o espaço-tempo contemporâneo.

3.3 Revisão sistemática da literatura: o uso de bicicletas nos estudos pessoa-ambiente

Diante do desafio de se locomover nas cidades e promover o deslocamento de pessoas de maneira sustentável, o conceito de mobilidade urbana aparece com frequência nas agendas políticas. No contexto brasileiro, um marco legal recente a esse respeito é a Lei nº 12.587/2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012). Com base nela, entende-se mobilidade urbana como a condição em que se realizam deslocamentos de pessoas ou de cargas em espaços urbanos. Sua implementação objetiva contribuir para o acesso universal às cidades, bem como promover o desenvolvimento sustentável pela priorização dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados (Brasil, 2012).

Nesse sentido, o uso da bicicleta como meio de transporte tem demonstrado ser benéfico social e individualmente, uma vez que oferece vantagens à saúde de quem pedala pela prática de exercício físico e por ser um modo barato e rápido de se locomover quando comparado com outros meios. Além disso, sustentabilidade ambiental e baixo custo de infraestrutura são benefícios atrelados ao seu uso (Heinen et al., 2010).

Heinen et al. (2010) enfatizam que a quantidade de pesquisas acadêmicas a respeito do uso de bicicleta tem crescido, ainda que sua visibilidade seja pequena quando comparada a outros meios de

transporte. A fim de identificar as principais produções acadêmicas a respeito de ciclistas e do uso de bicicletas como meio de transporte, foi realizada uma revisão da literatura sobre o tema a partir de buscas em base de dados nacionais e internacionais. Buscou-se responder a dois questionamentos: a) *Qual o enfoque dado ao uso da bicicleta nos estudos pessoa-ambiente?* b) *Qual a natureza dessas pesquisas e quais os principais instrumentos e técnicas utilizados?*

Recorreu-se às bases de dados *Science Direct*, *Sage*, *PePSIC* e *SciELO* por congregarem periódicos internacionais e nacionais. *Science Direct* e *Sage* indexam os principais periódicos da psicologia ambiental (*Journal of Environmental Psychology* e *Environment and Behavior*, respectivamente), e as bases *PePSIC* e *SciELO*, os principais periódicos brasileiros.

O parâmetro cronológico utilizado foi os anos de 2009 a 2014, por visar às produções referentes aos últimos cinco anos. Foi realizada no período entre 16/09/2014 e 19/09/2014 com os descritores psicologia ambiental (*environmental psychology*), bicicleta (*bicycle/bike*) e transporte (*commuting*⁶), articulados com os *booleanos* AND e OR. Assim, nas bases de dados estrangeiras a busca foi feita com:

- *environmental psychology* AND (*bicycl** OR *bik**);
- *environmental psychology* AND [*commut** AND (*bicycl** OR *bik**)];
- *commut** AND (*bicycl** OR *bik**).

Nas bases de periódicos nacionais recorreu-se às combinações⁷:

- psicologia ambiental AND bicicleta;
- psicologia AND bicicleta;
- transporte AND bicicleta.

Inicialmente, 429 artigos corresponderam às buscas e foram submetidos a critérios de inclusão e exclusão. Como o foco do estudo foram artigos que tratassem da relação entre comportamento do ciclista

⁶ O termo *commuting*, em inglês, caracteriza o ato de se deslocar de casa até o trabalho ou local de ensino. Seu correspondente em português se aproxima de ‘movimento pendular’ ou ‘transporte pendular’. Neste trabalho, utilizou-se a palavra transporte.

⁷ Ao realizar buscas em bases de periódicos nacionais com descritores análogos ao idioma inglês, não foram obtidos resultados. Desse modo, optou-se pela inclusão do descritor *psicologia* e *psicologia ambiental* a fim de aumentar a possibilidade de resultados significativos. Com essa mudança, 18 artigos corresponderam à busca, quatro dos quais utilizados na revisão após aplicação dos critérios de inclusão e exclusão.

e ambiente, foram incluídos textos que: a) tivessem disponível seu texto completo; b) textos disponíveis nos idiomas inglês e português; c) descrevessem estudos empíricos a respeito da relação pessoa-ambiente ou comportamentos de ciclistas. Foram excluídos da busca artigos que: a) fossem teóricos ou de revisão; b) tratassem exclusivamente da comparação e da transferência entre meios de transportes (como transporte público, carro, pedestres, etc.), dos impactos políticos e econômicos do uso da bicicleta como meio de transporte, de acidentes e impactos do ciclismo para a saúde física, e de sistemas de compartilhamento de bicicletas.

Após a aplicação dos critérios, 33 artigos corresponderam à pesquisa e passaram por leitura integral do texto. O foco da leitura recaiu sobre a relação pessoa-ambiente e no comportamento do ciclista, bem como os métodos e instrumentos utilizados na abordagem do uso da bicicleta como meio de transporte. Optou-se por agrupar os artigos em três grandes categorias, de acordo com a temática abordada e os objetivos, sendo elas: hábitos e atitudes; ambiente e comportamento; e percepção, conforme a Tabela 1.

Tabela 1. Divisão dos artigos de acordo com categorias de análise

Categoria	Referências	Total
Hábitos e atitudes	Araújo et al. (2009a, 2009b); Daley e Rissel (2011); de Bruijn et al. (2009); Eryiğit e Ter (2014); Forward (2014); Franco et al. (2014); Gatersleben e Haddad (2010); Hansen e Nielsen (2014); Heinen et al. (2011); Kienteka et al. (2014); Nkurunziza et al. (2012); Passafaro et al. (2014); Sherwin et al. (2014); Underwood et al. (2014); Woo et al. (2010); Wooliscroft e Ganglmair-Wooliscroft (2014)	17

Ambiente e comportamento	Basu e Vasudevan (2013); Buehler (2012); Flynn et al. (2012); Sallis et al. (2013); Spencer et al. (2013); Vandembulcke et al. (2011); Willis et al. (2013); Zhao (2014); Zhang et al. (2014)	9
Percepção	Chataway et al. (2014); de Waard et al. (2011, 2014); Kakefuda et al. (2009); Kienteka et al. (2012); McIlveny (2014); Vansteenkiste et al. (2014)	7

Fonte: Busca em bases de dados (2014)

Hábitos e atitudes

Esta categoria agrega 17 artigos e contempla estudos a respeito das influências sociais do uso da bicicleta. Abrange desde aspectos da esfera individual, como a força dos hábitos e das emoções na adesão à bicicleta como meio de transporte até as influências de valores culturais em seu uso. Entende-se que a execução repetida de um comportamento constitui um hábito, enquanto atitude representa a postura geral da pessoa de ser favorável ou não a dado objeto (Ajzen, 1991). Se 45% dos comportamentos tendem a se repetir no mesmo ambiente quase todos os dias, fazendo disso uma emissão quase automática, pode-se considerar o hábito um conceito potente para a manutenção de comportamentos duradouros que visem a sustentabilidade ambiental (Cristo & Günther, 2015).

A respeito dos hábitos, de Bruijn, Kremers, Singh, van den Putte e Mechelen (2009) exploram como sua força se relaciona ao uso da bicicleta como meio de transporte em adultos. A partir da aplicação de questionário e escalas, identificaram que a força do hábito está positivamente relacionada ao uso de bicicleta, o que indica a possibilidade de esse comportamento se tornar habitual. Por outro lado, quando o uso da bicicleta mostra-se como um hábito fraco, a intenção de uso atual é forte, o que indica a variação da intenção à medida que o hábito se torna mais forte.

A influência dos hábitos também é considerada, ao lado de atitudes, emoções e normas sociais, como preditor do desejo de pedalar

(Passafaro et al., 2014). Em estudo conduzido em uma grande cidade italiana, objetivou-se identificar as implicações cognitivas e afetivas na escolha do uso da bicicleta. Com uso de questionário autoadministrado e análises estatísticas dos dados, Passafaro et al. (2014) apontam que os principais preditores do desejo de usar bicicleta são emoções antecipadas e o comportamento passado, ao passo que normas sociais e atitudes predizem indiretamente. Dessa maneira, sentir-se feliz, relaxado e satisfeito com a possibilidade de usar a bicicleta e tê-la usado anteriormente (indicação de hábito), por exemplo, são fatores que podem indicar seu uso futuro.

Atrelado ao hábito foi identificado estudo que buscou descrever os impactos dos valores culturais no uso da bicicleta em uma cidade turca (Eryiğit & Ter, 2014). Neste o hábito da pedalada se associa com variáveis demográficas como idade, posse da bicicleta (não ter bicicleta mostra-se como motivo para não pedalar) e com pressões sociais. Assim, Eryiğit e Ter (2014) ressaltam que fatores sociais relacionados à imagem da bicicleta em uma cultura são relevantes no desenvolvimento do hábito, ao indicarem que pessoas podem não aderir ao uso da bicicleta, por exemplo, se seu contexto social defende que esse é um hábito “estranho”.

Os fatores sociais foram foco de análise em estudo qualitativo conduzido a fim de compreender como as influências sociais afetam na decisão de começar a pedalar (Sherwin, Chatterjee & Jain, 2014). Por meio de entrevistas individuais semi-estruturadas com ciclistas, Sherwin et al. (2014) corroboram os resultados de Eryiğit e Ter (2014) ao concluírem que o entorno social, juntamente com família e amigos, é um fator importante na decisão de usar a bicicleta.

No mesmo sentido, Daley e Rissel (2011) exploram as perspectivas e imagens do uso da bicicleta em uma cidade australiana. Com enfoque qualitativo, as autoras realizaram grupos focais com ciclistas e não ciclistas e identificaram que fatores como sustentabilidade (conduta “limpa”, “verde”), saúde e riscos de acidentes estão ligados às imagens do uso da bicicleta. Em relação ao ciclista, as imagens relacionadas são aquelas de pessoas que se arriscam, que burlam regras e que se enquadram em sub-culturas. Com isso, valores culturais, influências e imagens sociais a respeito do uso de bicicletas se evidenciam como fatores que afetam diretamente o uso (ou não) da bicicleta.

A respeito da imagem social da bicicleta, Gatersleben e Haddad (2010) investigaram os pontos de vista em relação ao “ciclista típico” em cidades inglesas e verificaram se esse olhar se relaciona com o

comportamento ou intenção de pedalar. A aplicação de questionários e escalas aliada à análise estatística demonstrou que se tende a perceber o ciclista, naquele contexto, em quatro estereótipos: ciclistas responsáveis, que utilizam a bicicleta de maneira responsável e segura; ciclismo como estilo de vida, que contempla ciclistas que gastam tempo e dinheiro com bicicleta; *commuters*, pessoas que usam a bicicleta para ir ao trabalho independente das condições climáticas; *hippy-go-lucky*⁸, geralmente pessoas gentis que usam a bicicleta no dia-a-dia, em atividades que vão além de ir ao trabalho. As autoras apontam para a existência de diferenças na maneira como ciclistas e não ciclistas enxergam o uso da bicicleta, e atentam para as implicações sociais nessa prática.

Em relação aos fatores que motivam os indivíduos a pedalam, os estudos identificaram que características individuais, ambientais e políticas exercem forte influência de modo a facilitar ou dificultar o uso da bicicleta. Nkurunziza, Zuidgeest, Brussel e Van Maarseveen (2012) identificaram que o *status* social do ciclista, insegurança e desconforto ao pedalar interferem negativamente no uso da bicicleta. Por outro lado, ao comparar ciclistas que pedalam curtas e longas distâncias até o trabalho, aqueles que percorrem longas distâncias se motivam a fazê-lo por razões pessoais e indicam as experiências positivas, humor e diminuição do estresse como benefícios da pedalada (Hansen & Nielsen, 2014).

Heinen, Maat e van Wee (2011) ressaltam que as atitudes estão envolvidas na decisão de usar a bicicleta. Indivíduos amparam sua escolha com base nos benefícios proporcionados, como tempo, conforto e flexibilidade. Além disso, preocupações com o meio ambiente (Forward, 2014; Heinen et al., 2011), fatores políticos como redução do custo da bicicleta e de taxas de importação (Nkurunziza et al., 2012) e preço do combustível (Wooliscroft & Ganglmair-Wooliscroft, 2014), bem como características demográficas de renda e moradia (Franco et al. (2014) e idade (Eryigit & Ter, 2014; Kienteka, Reis & Rech, 2014) são aspectos importantes na opção pela bicicleta.

Dentre as características demográficas, aquela que apareceu com maior frequência foi sexo, associado à possibilidade de mulheres perceberem maiores barreiras para pedalar (Kienteka et al., 2014), a fatores como gostar de pedalar e a prática de exercício (Araújo et al., 2009a) e às imagens negativas do uso da bicicleta, a ponto de estigmatizá-lo (Underwood, Handy, Paterniti & Lee, 2014). Além disso,

⁸ As autoras possivelmente fazem alusão à expressão *happy-go-lucky*, que em inglês designa uma pessoa despreocupada e alegre.

quando relacionado com o papel das emoções na escolha da bicicleta, Woo, Helton & Russel (2010) identificam que homens pedalam mais do que mulheres, ainda que estas demonstrem maior compromisso pró-ambiental, suporte de políticas e desvantagens no uso do carro. Para os autores, isso possivelmente se dá porque aqueles que pedalam visam o prazer somático da atividade (principalmente no caso dos homens) em detrimento dos fatores cognitivos, como benefício pessoal, social ou ecológico, no caso das mulheres.

De maneira geral, os trabalhos referentes à categoria dos hábitos e atitudes contribuem na compreensão dos fatores individuais e sociais ao se optar pela bicicleta como meio de transporte. Considera-se a importância de fatores como rapidez e eficiência (Araújo et al., 2009b; Hansen & Nielsen, 2014), gostar de andar de bicicleta (Araújo et al., 2009b), ciclismo como atividade de lazer (Kienteka et al., 2014), emoções (Passafaro et al., 2014; Woo et al., 2010), e imagem social da bicicleta e do ciclista (Daley & Rissel, 2011; Gatersleben & Haddad, 2010; Underwood et al., 2014), o que aponta para a multideterminação do fenômeno.

No entanto, alguns estudos apresentaram resultados inconclusivos ou contrários a outros. Em relação à qualidade de vida, por exemplo, Hansen e Nielsen (2014) relatam que um dos ganhos de pedalar é o benefício psicológico, como percepção de experiências positivas, diminuição do estresse e melhora no humor. Por outro lado, Kineteka et al. (2014) encontraram associação inversa entre qualidade de vida e uso de bicicleta, apoiados na possibilidade de, nesse estudo, a qualidade de vida retratar as condições gerais de vida e não exclusivamente relacionado à sua utilização.

Além disso, ao considerar o conforto ao pedalar como variável de análise, Nkurunziza et al. (2012) citam o desconforto como barreira, enquanto Heinen et al. (2011) apontam o conforto como fator que influencia positivamente. Assim, ao compreender o uso da bicicleta de maneira contextualizada, atravessado por características que extrapolam a esfera pessoal, deve-se lançar o olhar às particularidades dos locais onde as pesquisas foram conduzidas e levar em consideração, além da “cultura ciclística”, a infraestrutura existente e as condições de materiais para a circulação. Em suma, é necessário considerar as influências do ambiente (com suas peculiaridades geográficas, sociais, culturais, etc.) na escolha da bicicleta como meio de transporte.

Ambiente e comportamento

Esta categoria reúne nove artigos que incluem nos objetivos e métodos a investigação do ambiente físico natural e/ou construído relacionados ao uso da bicicleta. Os aspectos investigados relacionam características como clima, relevo, qualidade das infraestruturas ciclísticas e o impacto do uso do solo no transporte com bicicletas.

Vandenbulcke et al. (2011) examinam fatores que influenciam no uso da bicicleta para deslocamentos diários e indicam que a presença de terrenos planos, qualidade das vias para circulação de bicicletas e o baixo risco de acidentes estão associados ao seu uso. No contexto indiano, faixas exclusivas para ciclistas são apontadas como infraestrutura favorita daquela população e devem receber maior atenção por parte das políticas locais (Basu & Vasudevam, 2013).

Considera-se também o uso do solo, entendido pela maneira com que as atividades e serviços se distribuem no espaço urbano, na relação com a escolha da bicicleta. Na cidade de Pequim, por exemplo, identificou-se que a baixa diversidade do uso do solo e baixa acessibilidade se associam à redução do uso de bicicleta (Zhao, 2014). No mesmo sentido, ciclistas belgas tendem a usar mais a bicicleta quando o uso do solo é diversificado (Vandenbulcke et al. 2011). Por outro lado, quando se trata da densidade de pessoas os resultados não são congruentes, uma vez que na cidade de Pequim ela não interfere significativamente no uso de bicicleta (Zhao, 2014) enquanto que em Montreal é um fator que afeta negativamente a satisfação do ciclista (Willis, Manaugh & Al-Geneidy, 2013).

Além disso, a presença de estruturas como estacionamentos seguros e chuveiros no ambiente de trabalho está relacionada ao uso de bicicletas (Buehler, 2012; Nkurunziza et al., 2012; Wooliscroft & Ganglmair-Wooliscroft, 2014). Franco, Campos e Monteiro (2014) identificam que a falta de estacionamentos dificulta o uso de bicicleta principalmente entre estudantes. Seu uso também é reduzido quando existe estacionamento grátis para carros no local de trabalho (Buehler, 2012).

Arelado ao ambiente construído, segurança é outra característica capaz de incentivar ou desestimular o uso da bicicleta. Zhao (2014) indica que a falta de segurança no tráfego reduz o uso da bicicleta, ao encontro dos resultados de Sallis et al. (2013), que identificam maior propensão à pedalada se os ciclistas estivessem seguros em relação aos carros ao transitarem. De maneira análoga, as condições climáticas de uma região se associam à segurança do ciclista. Em locais de clima frio,

onde fatores ambientais como luminosidade, temperatura, vento e precipitação são preponderantes, ciclistas relatam que se sentem pouco seguros ao trafegarem (Spencer et al., 2013).

Outro fator que afeta negativamente no uso da bicicleta é a condição climática (Eryiğit & Ter, 2014; Flynn, Dana, Sears & Aultman-Hall, 2012; Franco et al., 2014; Spencer, Watts, Vivanco & Flynn, 2013). Por exemplo, em estudo sobre o impacto das condições do tempo na decisão de pedalar até o trabalho, identificou-se que precipitação, temperatura, vento e neve são as principais barreiras (Flynn et al., 2012). Assim, sentir calor (Franco et al., 2014) ou frio (Spencer et al., 2013) é indicado como barreira para o uso de bicicleta.

Aliado às condições climáticas, há evidências de que a estação do ano em que se pedala esteja atrelada à satisfação do ciclista (Willis et al., 2013). Assim, aqueles que pedalam o ano todo são mais satisfeitos do que aqueles que pedalam apenas nos meses mais quentes do ano. Buehler (2012) complementa ao identificar na pesquisa realizada em uma cidade dos Estados Unidos que a bicicleta é mais utilizada durante os meses de verão.

Ao considerarem variáveis sociodemográficas, Zhang, Magalhães e Wang (2014) analisam suas relações com a disposição de utilizar a bicicleta em uma cidade brasileira. Concluem que pessoas de classe média, com níveis educacionais elevados, que levam muito tempo caminhando até o local de trabalho e que se locomovem pouco com outros meios são mais favoráveis à bicicleta, ao passo que motoristas de carro dificilmente aderem ao seu uso.

Nota-se, portanto, que variáveis ambientais são significativas na escolha da bicicleta como meio de transporte. Fatores relacionados à inclinação do terreno (Vandenbulcke et al., 2011; Willis et al., 2013), à presença de faixas exclusivas para ciclistas (Basu & Vasudevan, 2013) à qualidade das vias (Vandenbulcke et al., 2011) são importantes em seu uso. Além disso, as influências climáticas e as estações do ano aparecem nos estudos como aspecto que facilita ou dificulta na pedalada (Buehler, 2012; Eryiğit & Ter, 2014; Flynn et al., 2012; Franco et al., 2014; Spencer et al., 2013; Willis et al., 2013).

Esses aspectos dão suporte à dimensão humano-ambiental do uso da bicicleta, uma vez que variáveis do ambiente natural e construído se aliam às comportamentais e sociais para delinear o fenômeno. Nesse sentido, ressalta-se o estudo de Willis et al. (2013), que explora a satisfação do ciclista em relação às características ambientais. Identifica-se que, ao se comparar ciclistas com usuários de outros modos de transporte, aqueles são mais satisfeitos com seu deslocamento do que

estes. Além disso, independência, prazer, economia, rapidez nos deslocamentos e produção da identidade de ciclista indicam a satisfação ao utilizar a bicicleta como meio de locomoção. Portanto, aponta-se para a importância de investigações da relação ciclista-ambiente de modo multidimensional, uma vez que a aproximação da experiência de pedalar na cidade pode fornecer subsídios relevantes na compreensão das necessidades concretas dos ciclistas e sustentar a elaboração de políticas públicas voltadas a essa população.

Percepção

Os estudos dessa categoria analisam o efeito das percepções sobre o comportamento de pedalar. São sete estudos que investigam características referentes à percepção durante o uso da bicicleta, principalmente as visuais e auditivas. Além disso, um estudo de caráter qualitativo a respeito das relações sociais durante a pedalada foi incluído.

Dois estudos de delineamento experimental foram conduzidos em uma cidade holandesa a fim de investigar os efeitos de escutar músicas no comportamento do ciclista (de Waard, Edlinger & Brookhuis, 2011) e os efeitos de operar um aparelho *touch screen* durante a pedalada (de Waard, Lewis-Evans, Jelijs, Tucha & Brookhuis, 2014). No primeiro estudo verificou-se que a velocidade da pedalada não varia sob influência do volume e da batida da música, ainda que a percepção auditiva do entorno seja negativamente afetada. Além disso, o uso do aparelho musical também interfere na diminuição da visão periférica.

No segundo estudo (de Waard et al., 2014) o uso de aparelho *touch screen* foi avaliado em situações de enviar mensagem, falar ao telefone e jogar. Em consonância com o estudo anterior, identificou-se que a percepção de estímulos periféricos diminui com o manuseio do aparelho, aliado à diminuição da velocidade de circulação e a variação do posicionamento na pista. Os autores chamam a atenção para o fato de que o manuseio de aparelhos eletrônicos e a influência da música durante a pedalada afetam a percepção visual e auditiva, o que limita o tempo de resposta do ciclista aos estímulos do trânsito.

A respeito da percepção de segurança do ciclista ao transitar, Chataway, Kaplan, Nielsen e Prato (2014) exploram diferenças de percepção de ciclistas em tráfego misto em uma cidade australiana e uma dinamarquesa. Os resultados indicam que ciclistas percebem como seguras as vias separadas fisicamente do trânsito de veículos, enquanto aquelas que se situam entre o tráfego e o estacionamento de veículos são

percebidas como inseguras. Os autores discutem que as percepções de segurança diferem nas duas realidades investigadas, pois estão ligadas ao contexto de cada cidade, às políticas para o uso da bicicleta nelas produzidas e da cultura decorrente disso.

A segurança do ciclista é explorada também em relação ao uso de capacete entre estudantes universitários (Kakefuda, Stallones & Gibbs, 2009). Identificou-se que o uso desse equipamento difere de acordo com o uso feito da bicicleta, uma vez que aqueles que pedalam por recreação percebem o capacete de maneira diferente daqueles que pedalam por transporte. De maneira geral, o uso de capacete é percebido como desconfortável, inconveniente e desnecessário para curtas distâncias. Assim, por mais que existam desvantagens em seu uso, ele é percebido como item que garante a segurança do ciclista.

Em situação experimental, Vansteenkiste, Zeuwts, Cardon, Philippaerts e Lenoir (2014) investigam o comportamento de ciclistas ao olharem fixamente para obstáculos de um trajeto. Nesse estudo os ciclistas foram submetidos ao trânsito em ciclovias de alta e baixa qualidade e o comportamento de olhar foi captado com equipamento específico. Identificou-se que não existem diferenças na velocidade ao pedalar nas condições experimentais, ainda que os ciclistas, nas vias de baixa qualidade, tenham mudado o foco da atenção das regiões mais distantes do ambiente para propriedades mais próximas. Conclui-se que a baixa qualidade das vias pode alterar o estado de alerta e a velocidade da resposta do ciclista em relação ao trânsito, colocando-o em perigo.

No contexto brasileiro, Kienteka, Rech, Fermino e Reis (2012) analisam a validade e fidedignidade de um instrumento para avaliar a percepção de barreiras no uso da bicicleta em adultos. Ao compararem ciclistas que pedalam por lazer e por transporte, os autores se colocam ao lado de outros estudos quantitativos que verificam barreiras no uso da bicicleta (Nkurunziza et al., 2012; Wooliscroft & Ganglmair-Wooliscroft, 2014). Com esse instrumento, Kienteka et al. (2012) identificam que as principais barreiras para o uso da bicicleta são fatores individuais, sociais e ambientais, o que reforça a compreensão sócioecológica do fenômeno.

Por fim, McIlveny (2014) conduziu estudo de caráter qualitativo com objetivo de documentar como os ciclistas se orientam espacialmente e como as pessoas se posicionam nas vias quando em movimento. A esse fenômeno o autor deu o nome de *mobile formations* (formações móveis, em tradução livre para o português), que se refere também aos agrupamentos que os ciclistas fazem para se relacionarem no espaço, seja formando uma linha, um círculo ou aglomerados

diversos. Interessa, portanto, o modo como os ciclistas cooperam e mantêm relações espaciais. As análises dos dados obtidos por meio de gravações de áudio e vídeo enfatizam a importância do “pedalar com”, ou seja, do uso da bicicleta como uma prática social e não simplesmente como uma tarefa rotineira que inclui uma pessoa ao lado.

Os artigos incluídos nesta categoria se caracterizam pela heterogeneidade metodológica, uma vez que congrega três estudos de delineamento experimental e outro na perspectiva qualitativa utilizando-se de procedimentos característicos à etnografia. No entanto, os estudos convergem ao enfatizarem o impacto do processo perceptivo ao pedalar, seja pelos sentidos corporais como visão e audição (de Waard et al., 2011, 2014) e suas implicações na atenção (Vansteenkiste et al., 2014), seja pela percepção do outro nas relações sociais (McIlveny, 2014). Além disso, ressalta-se a existência de uma escala validada (Kienteka et al., 2012), que pode aperfeiçoar a exploração do fenômeno do uso da bicicleta no contexto brasileiro. Esses estudos subsidiam principalmente a compreensão de fatores referentes à segurança do ciclista e às barreiras por eles encontradas no uso desse modo de transporte.

Identificou-se na revisão das publicações sobre uso de bicicleta como meio de transporte nos estudos pessoa-ambiente que, no período entre 2009 e 2014, os artigos se concentraram em três eixos principais. Em primeiro lugar, a categoria *hábitos e atitudes* concentra a maior parte dos estudos e tratou das influências individuais, sociais e culturais na escolha da bicicleta. Em segundo lugar, *ambiente e comportamento* reúne artigos que trataram dos impactos do ambiente natural e construído no comportamento do ciclista. Por último, estudos sobre *percepção* indicam os desdobramentos de pedalar em sentidos como visão e audição, bem como a possibilidade de compreender o uso da bicicleta como prática social ao perceber o outro que pedala.

As categorias criadas vão ao encontro daquelas propostas por Heinen et al. (2010), ao discutirem os estudos a respeito do uso de bicicleta para o trabalho com base nas influências do ambiente construído, do ambiente natural, de variáveis socioeconômicas, dos fatores psicológicos e de aspectos como tempo, custo, segurança, etc. Dentre estes, os autores ressaltam a importância dos fatores psicológicos envolvidos no uso da bicicleta, em especial as atitudes, e sugerem pesquisas que aprofundem essa investigação.

De maneira geral, os artigos revisados exploram as variáveis relacionadas ao uso da bicicleta e apontam para a multideterminação do fenômeno. Incluem-se aspectos pessoais, ambientais e culturais, e suas análises devem guardar as dimensões geográficas, históricas e sociais.

Nesse sentido, Heinen et al. (2010) advertem que é necessário cautela ao transferir os resultados dessas pesquisas para contextos diferentes.

As comparações de resultados referentes às variáveis sociodemográficas explicam a ressalva dos autores em relação à generalização. Por exemplo, os estudos convergem ao concluírem que ter um carro (Heinen et al., 2010), usar o carro (Zhang et al., 2014), ter estacionamento grátis no local de trabalho (Buehler, 2012) se relacionam negativamente com o uso de bicicleta. Por outro lado, acesso reduzido a carros (Hansen & Nielsen, 2014), dificuldade de encontrar vagas para estacionar e a possibilidade de evitar congestionamentos (Franco et al., 2014) estimulam o uso da bicicleta. Portanto, as condições atreladas ao uso do carro (como congestionamentos e dificuldade de estacionar) parecem se relacionar positivamente com o uso da bicicleta, e não necessariamente ter acesso a ele e às suas facilidades, aspectos que são característicos de segmentos populacionais, culturas e locais específicos.

Além disso, surgem divergências ao se comparar transporte com bicicletas e níveis educacionais. Heinen et al. (2010) identificam que pessoas com alta escolaridade pedalam menos para o trabalho, enquanto Hansen e Nielsen (2014) relatam associação positiva entre esses fatores. Diante disso, aponta-se para a possibilidade de as particularidades culturais, econômicas e políticas dos locais de pesquisa influenciar nos resultados. Análises produzidas em países europeus, onde o uso da bicicleta é bastante difundido, serão diferentes daquelas de países em desenvolvimento.

Tabela 2. Identificação dos aspectos metodológicos das pesquisas

Referências	Natureza da Pesquisa	Instrumento / Técnicas	Área de Origem
Araújo et al., (2009a)	Quantitativa	Entrevista estruturada	Psicologia
Araújo et al., (2009b)	Quantitativa	Entrevista estruturada	Psicologia
Basu e Vasudevan (2013)	Quantitativa	Questionário	Tecnologia
Buehler (2012)	Quantitativa	Diário de viagens	Planejamento
Chataway et al. (2014)	Quantitativa	Questionário	Engenharia civil; transportes
Daley e	Qualitativa	Grupos focais	Saúde

Rissel (2011)			
de Bruijn et al. (2009)	Quantitativa	Questionário e escala	Ciências da comunicação; medicina; promoção de saúde
de Waard et al. (2011)	Quantitativa	Protocolo experimental	Psicologia
de Waard et al. (2014)	Quantitativa	Protocolo experimental	Psicologia
Eryiğit e Ter (2014)	Quantitativa	Questionário e observação	Não identificado
Flynn et al. (2012)	Quantitativa	Relatórios nacionais de viagens	Medicina; transporte
Forward (2014)	Quantitativa	Questionário e escalas	Transportes
Franco et al. (2014)	Quantitativa	Questionário	Engenharia
Gatersleben e Haddad (2010)	Quantitativa	Questionário e escalas	Psicologia
Hansen e Nielsen (2014)	Quantitativa	Questionário e entrevista semi-estruturada	Saúde e tecnologia; transportes
Heinen et al. (2011)	Quantitativa	Escalas	Tecnologia
Kakefuda et al. (2009)	Quantitativa	Questionário	Psicologia
Kienteka et al. (2012)	Quantitativa	Escala	Atividade física; qualidade de vida
Kienteka et al. (2014)	Quantitativa	Questionário e escala	Saúde e biociências
McIlveny (2014)	Qualitativa	Gravação de áudio e vídeo	Cultura e estudos globais
Nkurunziza et al. (2012)	Quantitativa	Questionário	Planejamento urbano
Passafaro et al. (2014)	Quantitativa	Questionário e escala	Psicologia; ciências sociais
Sallis et al. (2013)	Quantitativa	Questionário e escalas	Psicologia; saúde; planejamento comunitário e regional

Sherwin et al. (2014)	Qualitativa	Entrevista semiestruturada	Planejamento; arquitetura
Spencer et al (2013)	Qualitativa	Grupos focais e entrevistas individuais	Medicina; transporte Saúde pública;
Underwood et al. (2014)	Qualitativa	Entrevista semiestruturada	ciências ambientais; medicina
Vandenbulcke et al. (2011)	Quantitativa	Questionário	Geografia; medicina do esporte; tecnologias
Vansteenkiste et al. (2014)	Quantitativa	Protocolo experimental	Ciências do esporte
Willis et al. (2013)	Quantitativa	Questionário	Planejamento urbano
Woo et al. (2010)	Quantitativa	Questionário e escala	Não identificado
Wooliscroft e Ganglmair-Wooliscroft (2014)	Quantitativa	Escalas	Não identificado
Zhang et al. (2014)	Quantitativa	Questionário	Engenharia ambiental; engenharia dos transporte
Zhao (2014)	Quantitativa	Questionário	Ciências urbanas e ambientais

Fonte: Busca em bases de dados (2014)

Em relação aos aspectos metodológicos, identificou-se a preponderância de estudos quantitativos que fazem uso de escalas e análises estatísticas para a apreensão do fenômeno. Conforme a Tabela 2 foram identificados 28 estudos nessa perspectiva, que contrastam com os cinco artigos que se orientam pela abordagem qualitativa. Daqueles, 17 trataram basicamente dos aspectos psicológicos envolvidos, e é com base nisso que se discute a necessidade de aprofundar o entendimento sobre as características envolvidas com o fenômeno por meio de investigações de abordagem compreensiva (Heinen et al., 2010).

Além disso, em grande parte dos estudos quantitativos foi feito uso de questionários e escalas para acessar os fenômenos investigados. Neles os instrumentos foram variados e contemplaram escalas

desenvolvidas especificamente para a pesquisa (Forward, 2014; Kakefuda et al., 2009; Kienteka et al., 2012), escalas validadas em estudos anteriores (Kienteka et al., 2014; Woo et al. 2010) e questionários utilizados em pesquisa de levantamento feitas anteriormente (Sallis et al., 2013; Zhao, 2014). Os estudos qualitativos privilegiaram a realização de grupos focais (Daley & Rissel, 2011), entrevistas individuais semiestruturadas (Sherwin et al., 2014; Underwood et al., 2014), a combinação entre as duas técnicas (Spencer et al., 2013) e uso de gravações de áudio e vídeo (McIlveny, 2014).

No que tange aos aspectos psicológicos, nos artigos desta revisão a psicologia não foi disciplina unânime no embasamento dos estudos. Oito artigos relataram pesquisas conduzidas por psicólogos ou que incluíam na equipe membros oriundos desse campo do conhecimento, ainda que os descritores utilizados nas buscas tenham sido *psicologia* e *psicologia ambiental*. Assim, pesquisas sobre o uso de bicicletas podem consistir em terreno produtivo para pesquisadores da psicologia.

Além disso, não parece haver consenso teórico nas pesquisas que abordam a temática do uso de bicicletas. Dos 33 artigos analisados, 18 não apresentaram fundamentação teórica explícita, enquanto cinco utilizaram-se da Teoria do Comportamento Planejado de Ajzen (1991) como sustentação dos resultados (de Bruijn et al., 2009; Forward, 2014; Gatersleben et al., 2014; Heinen et al., 2011; Underwood et al., 2014). Reflexo disso pode ser a falta de unidade ao se lidar com aspectos cognitivos e afetivos na escolha da bicicleta. Nos estudos que tratam dessa temática, por vezes a cognição e os afetos aparecem como aspectos antagônicos, como negação um do outro (cognitivo é aquilo que não envolve afeto), além de os afetos serem definidos por sentimentos, como o medo de pedalar. Desse modo, a falta de consistência teórica pode apontar para aspectos epistemológicos ao lidar com a esfera afetiva, o que evidencia a necessidade de aprofundamento a respeito do tema.

Por fim, os estudos apontam para os ganhos psicológicos de se utilizar a bicicleta como meio de transporte. Diminuição do estresse, experiências positivas e bom humor (Hansen & Nielsen, 2014) e a possibilidade de produção e fortalecimento da identidade (Gatersleben & Haddad, 2010, Passafaro et al., 2014; Underwood et al., 2014; Willis et al., 2013) aparecem atrelados ao uso da bicicleta.

4. MÉTODO

4.1 Caracterização da pesquisa

Tratou-se de uma pesquisa orientada pelos pressupostos da investigação qualitativa (González Rey, 2002; Olabuénaga, 2009), uma vez que buscou compreender a construção da identidade de lugar pela identificação de suas particularidades, sustentada na matriz do pensamento indutivo. Priorizou-se a emergência dos significados em relação a um objeto ou prática social, a dizer, a relação dos ciclistas com a cidade mediada pelo transporte ciclístico. Assim, teve vistas à captura da origem, processo e natureza dos significados que emergem nas relações simbólicas estabelecidas pelos indivíduos (Olabuénaga, 2009).

Em função de seus objetivos, foi uma pesquisa de campo, de caráter exploratório e descritivo, uma vez que buscou identificar características da ocorrência de um fenômeno em um contexto específico. As informações a respeito do fenômeno foram acessadas no momento de sua produção, ou seja, em termos temporais o estudo teve corte transversal.

A produção dos dados se deu em duas etapas: a primeira delas, centrada no ambiente, teve como instrumento principal o registro fotográfico das estruturas ciclísticas e anotações a respeito da ida a campo. A segunda, centrada na pessoa, teve a entrevista semiestruturada como técnica de acesso aos conteúdos narrativos dos participantes. Os dados dessas etapas foram codificados e organizados em categorias de análise, subcategorias e elementos de análise com vistas aos objetivos geral e específicos, que encaminham à análise das características que configuram a identidade de lugar em pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte.

4.2 Considerações sobre o campo de pesquisa

Este estudo foi conduzido com base na experiência de ciclistas na cidade de Florianópolis - SC. Os participantes, frequentadores de um campus universitário, foram indagados a respeito de suas experiências ao se deslocarem de bicicleta entre seu ponto de origem até este campus.

Capital do estado de Santa Catarina, Florianópolis tem grande parte de seu território situado em uma ilha e outra porção menor em território continental, separadas pelas baías norte e sul. Com clima subtropical, possui estações do ano bem definidas com chuvas regularmente distribuídas ao longo do ano. Seu relevo irregular recorta a

paisagem com morros e planícies, sendo que da área total da ilha, 172 km² são de encostas (Kuhnen, 2002).

A porção insular e a continental são ligadas por três pontes, uma delas em desuso. Em termos de mobilidade urbana, as pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos (que fazem a ligação continente-ilha) são os “gargalos” do trânsito de Florianópolis. De acordo com a pesquisa feita pela equipe do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis - PLAMUS⁹ (Plamus, 2014a, 2014b, 2014c) estima-se que por ali passam diariamente quase 200 mil veículos (entre carros e motos) que, nos horários de pico, ocupam 90% da capacidade da ponte. Por outro lado, nas mesmas condições o transporte coletivo representa 3% dos veículos sobre a ponte que ocupam 1% de sua capacidade. Em números absolutos de pessoas transportadas, os motorizados individuais e coletivos levam quantidades bastante semelhantes.

O índice de mobilidade da cidade (calculado em função da quantidade de viagens feitas por habitante diariamente) é de 1,70, ou seja, cada habitante realiza quase duas viagens de deslocamento por dia. Se comparado com outras regiões metropolitanas do Brasil, o resultado de Florianópolis é compatível com o de outras capitais brasileiras, ainda que a taxa de utilização do carro para deslocamentos diários seja bastante superior. Isso porque a maior parte dos deslocamentos feitos na cidade envolve os modos individuais motorizados (47,7%) e outra porção significativa por modais não motorizados (25,8%).

No entanto, nesta categoria o uso da bicicleta representa 3,4% das viagens e o restante é feito a pé. Assim, mesmo que a bicicleta seja entendida como uma das potencialidades da cidade, existem aproximadamente 43 km de vias para ciclistas (que incluem ciclovias, ciclofaixas e faixas de lazer) dispostas na região de Florianópolis de maneira irregular, apresentando problemas de conectividade entre elas.

Essa situação pode ser entendida como um emblema do trânsito de Florianópolis. O panorama atual da mobilidade urbana na cidade, de predominância do transporte individual motorizado, não é um evento isolado no presente e encontra ressonâncias na história do planejamento urbano de Florianópolis e em seus planos diretores (Raquel, 2010). O crescimento econômico da cidade esteve diretamente relacionado à ampliação do sistema viário desde a proposta do primeiro plano diretor,

⁹ As informações técnicas, numéricas e estatísticas apresentadas nesta seção fazem referência aos documentos produzidos pelo PLAMUS. Para maiores informações sobre o panorama da mobilidade urbana da região metropolitana de Florianópolis, ver Plamus (2014a, 2014b, 2014c).

na década de 1950. Tratava-se de propostas de caráter rodoviarista com foco no transporte automotor individual, que se consolidaram no plano diretor de 1976 principalmente em decorrência do interesse imobiliário nos balneários ao norte e leste da ilha. O disciplinamento do uso do solo, a preservação do patrimônio natural e cultural e a menção à construção de ciclovias apareceram como preocupações na agenda política de Florianópolis no plano diretor de 1985 (Raquel, 2010).

Ao aliar o planejamento urbano e do trânsito, identificou-se que a forma de urbanização da cidade de Florianópolis colocou as pessoas em uma distância superior à escala humana. Assim, o padrão de uso do solo, a urbanização dispersa, a concentração dos empregos em uma região específica da cidade e de moradia em outras e a existência de vias que não formam uma malha adequadamente conectada são características importantes para a definição da mobilidade urbana como um problema de Florianópolis e região, bem como um convite ao uso do automóvel particular.

Em resposta a esse convite, os poderes públicos do estado e do município investiram de maneira maciça na construção de infraestrutura rodoviária nas últimas décadas. Atualmente o sistema de trânsito de Florianópolis conta com túnel, pontes, viadutos, duplicações de vias, aterros, entre outros (CECCA, 2001) que, diante da demanda de uso, estão saturados. São 453.285 pessoas que habitam na cidade e uma frota de aproximadamente 220 mil veículos registrados, circulando em uma malha viária que soma quase cinco mil quilômetros (contabilizando Florianópolis e a região metropolitana). Somando-se a região metropolitana, é quase um milhão de pessoas em circulação, o que consolida Florianópolis como o grande polo de atração de viagens (aproximadamente 1.125.000).

A distribuição desigual da mobilidade urbana na região de Florianópolis, a saturação das vias, prioridade ao uso de automóveis particulares e a emergência da necessidade de superar essa situação se evidenciam no campus da Universidade Federal de Santa Catarina em Florianópolis (Campus Reitor João David Ferreira Lima). Assim como Florianópolis é um polo de atração de viagens da região metropolitana, o campus UFSC também o é dentro da cidade.

Local de abordagem dos entrevistados, o alvo desta pesquisa foi o trajeto percorrido pelo ciclista de um ponto de origem (residência, local de trabalho, etc.) até esse campus. Sua estrutura congrega onze centros de ensino, além dos órgãos administrativos e suplementares. Em estudo realizado a fim de caracterizar os deslocamentos até o campus UFSC – Florianópolis (Subcomitê de Mobilidade UFSC, 2012), estimou-se que a

população universitária desse campus era de 29.361 pessoas (entre servidores, professores, alunos do colégio de aplicação, graduação e pós-graduação). Mais da metade delas acessavam o local na condição de motorista ou passageiro de automóvel particular, com viagens originadas em grande parte nos bairros adjacentes ao campus. Mesmo que essa característica represente uma potencialidade para o uso da bicicleta (no raio de cinco quilômetros), apenas 1,74% declararam deslocamento com esse modal até a universidade. Nesse percentual estão incluídos os participantes da pesquisa.

4.3 Participantes

Participaram deste estudo 18 pessoas de ambos os sexos que utilizam a bicicleta como meio de transporte diário. A seleção dos participantes foi intencional e por conveniência, com quantidade delimitada em função da saturação teórica dos dados, ou seja, do ponto em que as entrevistas não produziam novas informações relacionadas aos objetivos do estudo a fim de se organizarem em uma nova categoria de análise. Em pesquisas de natureza qualitativa com o uso de entrevistas, entende-se que a redundância dos dados comece a se delinear por volta da sexta entrevista e a saturação ocorra na décima segunda (Guest, Bunce & Johnson, 2006), considerando a complexidade do fenômeno investigado e as variáveis relacionadas.

Por se tratarem de participantes vinculados a uma universidade, neste estudo optou-se pela diversificação dos participantes, na tentativa de abarcar pessoas vinculadas a diversos setores da organização. Desse modo, dentro do critério de saturação teórica dos dados, procurou-se acessar pessoas de diferentes centros da universidade com vistas à diversidade de experiências e discursos a respeito do uso da bicicleta na cidade.

Participaram da pesquisa aqueles ciclistas que cumpriram os seguintes critérios de inclusão:

- a) Ter mais de 18 anos;
- b) Viver em Florianópolis quando da realização da pesquisa;
- c) Utilizar a bicicleta como meio de transporte ao menos uma vez na semana¹⁰;

¹⁰ Daley e Rissel (2011), por exemplo, utilizaram como critério de classificação de 'ciclista regular' aquelas pessoas que tivessem utilizado a bicicleta de duas a três vezes no último mês. Como o foco da pesquisa são ciclistas que utilizam a bicicleta como meio de transporte, optou-se por esse critério de inclusão.

- d) Ser vinculado à universidade (aluno, funcionário ou professor);
- e) Ter ido à universidade de bicicleta pelo menos uma vez no semestre corrente;
- f) Aceitar participar da pesquisa, mediante assinatura do termo de consentimento livre e esclarecido.

Os participantes foram escolhidos pela técnica da “bola de neve” (Dewes, 2013), em que um participante, ao final da entrevista, sugere o nome de outro possível participante. Com base nisso, o procedimento encaminhou apenas à participação de estudantes, ou seja, não houve respondentes que fossem funcionários ou professores da universidade.

4.4 Etapas da pesquisa (Instrumentos e Procedimentos)

A pesquisa foi realizada em duas etapas distintas e suplementares. Os instrumentos foram selecionados de acordo com a especificidade de cada uma delas, direcionados ao ambiente e à pessoa. Cada etapa contou com instrumentos e procedimentos diferentes para a produção dos dados, conforme segue.

4.4.1 Etapa 1 (centrada no ambiente)

Esta etapa consistiu em mapear as estruturas ciclísticas disponíveis para as pessoas que circulam pelo campus da UFSC de bicicleta. Assim, além de quantificar os bicicletários, paraciclos e ciclovias à disposição, a circulação pela universidade e seus entornos possibilitou a visualização de alguns entraves e facilidades de pedalar no local, atividade que faz parte do cotidiano dos participantes da pesquisa.

As idas a campo contaram com os seguintes instrumentos:

1) **Mapa da Universidade:** serviu como guia para localizar os prédios e caminhos do campus da UFSC (Anexo 1).

2) **Registros fotográficos:** uma forma de documentar o que foi visto em campo e serviu de subsídio para análises e articulações com a experiência dos entrevistados.

3) **Anotações:** em forma de diário, tomou-se nota de maneira assistemática sobre a quantidade de vagas para estacionamento de bicicletas, suas condições físicas e de segurança, algumas impressões a respeito dessas estruturas, bem como acontecimentos e intercorrências das idas a campo (Apêndice A).

Essa etapa da pesquisa, de caráter exploratório, foi executada em três dias distintos, no período matutino. Optou-se por dividir o campus universitário em três setores, sendo que tal divisão foi feita por

conveniência e viabilidade. As rotas utilizadas e os deslocamentos feitos nesses dias foram gravados com o auxílio de um aplicativo de celular que registra percursos ciclísticos de acordo com o posicionamento global – GPS (ver Apêndice A).

As incursões se deram com o uso da bicicleta e cada prédio da universidade foi circundado, utilizando os caminhos existentes ou não, visando localizar alguma estrutura destinada para o uso dos ciclistas (principalmente paraciclos e bicicletários). Quando identificada, procedeu-se o registro fotográfico e a anotação da quantidade de vagas disponíveis para as bicicletas, das condições físicas das estruturas, da existência ou não de cobertura, da pavimentação do piso onde se encontravam e ainda se existia algum elemento que garantisse a segurança dos usuários (como câmeras, guaritas de segurança e iluminação). Os registros não se pautaram em critérios técnicos¹¹ e foram feitos com base na existência ou não dos referidos elementos. No final de cada dia as anotações foram transcritas e compuseram o diário das idas a campo (Apêndice A).

4.4.2 Etapa 2 (centrada na pessoa)

A segunda etapa da pesquisa teve início antes da ida a campo, com a qualificação do projeto de pesquisa e sua submissão ao Comitê de Ética de Pesquisa com Seres Humanos da UFSC. Durante o período de tramitação do projeto no comitê de ética, foi elaborado o instrumento de pesquisa, que consistiu em um roteiro de entrevista semiestruturado e um questionário autoadministrado.

O roteiro de entrevista foi elaborado com base no instrumento gerador dos mapas afetivos (Bomfim, 2008), que tem por objetivo identificar sentimentos e emoções envolvidos na relação das pessoas com a cidade. Recorre a desenhos como recursos disparadores dos afetos e metáforas como meio de sintetizá-los. Para adaptá-lo aos propósitos deste estudo, foram necessárias modificações do teor das perguntas e no procedimento de aplicação.

Como aplicação de uma técnica para a produção dos dados, a entrevista semiestruturada possibilita ao pesquisador ter a liberdade de fugir do rigor formal de um roteiro estruturado e fazer os questionamentos que julgar necessários para o aprofundamento da compreensão sobre um tópico específico. Por parte do entrevistado,

¹¹ Para maiores informações sobre os detalhes técnicos das estruturas ciclísticas da UFSC, ver Izzi (2013).

fornece contexto de flexibilidade para dar as respostas com liberdade e espontaneidade necessárias para enriquecer a investigação (Minayo, 2000; Triviños, 2010).

Para atender aos objetivos, foi feito o uso da fotografia como recurso imagético (em substituição ao desenho dos mapas afetivos), seguidas de questões a respeito das mesmas. O propósito das perguntas foi investigar os afetos existentes na relação entre ciclista e cidade, os motivos para a escolha da bicicleta, os aspectos que facilitam e dificultam o uso desse meio de transporte, bem como indicadores da apropriação do espaço pelos participantes.

A complementação dessas informações foi registrada no questionário autoadministrado, cujo objetivo foi produzir informações de identificação dos participantes (sexo, idade, tempo de residência em Florianópolis, vínculo com a universidade), caracterizar o uso da bicicleta (quantos dias na semana utiliza, quantos trajetos por dia, duração média dos deslocamentos e há quanto tempo utiliza a bicicleta como meio de transporte). Em seguida pediu-se a descrição de dois trajetos utilizados com maior frequência e os motivos para a escolha da bicicleta (modelo final do roteiro de entrevista, ver Apêndice D).

Após a adaptação do instrumento gerador dos mapas afetivos para os propósitos desta pesquisa, procedeu-se seu teste em dois formatos diferentes com dois participantes: um com inquérito da primeira parte do roteiro de entrevista (questões 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5 do Apêndice C); e outro com o inquérito de todas as questões (1 a 8 do Apêndice C). Em ambos os casos, o inquérito foi gravado e os dados do questionário autoadministrado foram respondidos por escrito pelo próprio entrevistado.

A etapa de teste do instrumento demonstrou que o segundo procedimento resultou em maior riqueza de detalhes discursivos, e as demais entrevistas foram feitas do mesmo modo. Assim, os instrumentos desta etapa da pesquisa foram:

1) **Fotografias:** utilizadas como disparadores da fala dos participantes. Consistiram em retratos de situações cotidianas do ciclista na cidade de Florianópolis (ver Apêndice C);

2) **Roteiro de entrevista semiestruturado** (Apêndice C): elaborado com base em Bomfim (2010) e nos objetivos desta pesquisa;

3) **Questionário** (Apêndice D): de caráter autoadministrado, teve por objetivo registrar informações sociodemográficas, a descrição dos trajetos e os motivos para uso da bicicleta.

A produção dos dados procedeu com o uso sequencial dos instrumentos. Inicialmente era apresentada a pesquisa e seus propósitos,

seguindo a assinatura do termo de consentimento livre e esclarecido (Apêndice B) em duas vias. As fotos eram apresentadas sempre na mesma sequência (de 1 a 6), seguidas do inquérito com base no roteiro de entrevista (Apêndice C). Ao final da entrevista era solicitado ao participante que respondesse ao questionário, com o uso de prancheta e caneta.

As entrevistas foram gravadas com o auxílio de telefone celular, transcritas na íntegra e compuseram o corpus desta pesquisa. Tiveram em média 24 minutos de duração, sendo que a mais breve teve pouco mais de 12 minutos e a mais longa pouco mais de 36 minutos. O tempo total de gravações foi de aproximadamente sete horas.

A escolha dos participantes seguiu a técnica da “bola de neve” (Dewes, 2013), em que um participante sugere o nome de outra pessoa que se enquadre nos critérios de inclusão da pesquisa. O contato com os participantes foi feito preferencialmente por meio eletrônico (*e-mail* e redes sociais) por serem as únicas formas de contato que os participantes sugeriam. No contato inicial, o possível participante era questionado sobre o interesse em participar e se atendia aos critérios de inclusão da pesquisa. Caso concordasse, era agendada a entrevista de acordo com a disponibilidade da pessoa, em local e horário convenientes.

Entendeu-se que essa técnica era a que melhor se adequava às particularidades dos participantes, pois a busca ativa implicaria em situações restritas de abordagem. Os possíveis participantes poderiam ser abordados ao chegarem ou saírem da universidade (se estivessem nos bicicletários) ou em movimento sobre a bicicleta. Assim, optou-se pelo agendamento de entrevistas em outra situação que não a de deslocamento.

4.5 Procedimentos Éticos

O projeto de pesquisa que originou esse estudo foi submetido à apreciação do Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos da Universidade Federal de Santa Catarina após ser aprovado no exame de qualificação. A pesquisa foi delineada em conformidade com as normativas da resolução nº 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde, que estabelece diretrizes para pesquisas envolvendo seres humanos. A aprovação da proposta de pesquisa foi registrada com parecer consubstanciado número 1.012.155 (Anexo 2).

As informações referentes aos propósitos da pesquisa, à participação voluntária, aos riscos envolvidos, ao anonimato das informações prestadas e à possibilidade de desistência a qualquer

momento da pesquisa foram expostas antes do início das entrevistas e registradas no Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (Apêndice B), assinado pelo pesquisador e pelo participante em duas vias, uma delas entregue ao participante e a outra armazenada como arquivo de pesquisa.

A fim de garantir o anonimato, sigilo e privacidade das informações prestadas nas entrevistas, os participantes foram identificados pela letra P seguida de um número seriado. Aos dezoito participantes da pesquisa foram atribuídas as identificações apresentadas no decorrer do trabalho (P1, P2, ..., P18).

4.6 Análise dos dados

As informações produzidas nas duas etapas pelo uso dos instrumentos descritos compuseram o *corpus* de pesquisa. As informações das entrevistas e dos questionários foram transcritos integralmente e serviram de base para a análise dos dados. Com suporte dos pressupostos da psicologia ambiental, do referencial teórico e da revisão da literatura, procedeu-se a organização dos dados e a análise do conteúdo com base nas dimensões teóricas da identidade de lugar, a dizer, comportamentos, afetos e cognições, conforme Figura 1.

Os dados foram codificados e organizados em função de seu conteúdo em três categorias de análise (Tabela 6), derivadas teórica e empiricamente. Seguiram-se as seguintes etapas de codificação (Strauss e Corbin, 2008):

1) **Codificação aberta:** consistiu na separação das informações em partes diversas (palavras ou trechos de fala) inscritas sob insígnias diversas de modo a agrupar os dados em função de suas semelhanças e diferenças.

2) **Codificação axial:** nesta etapa os dados codificados foram reagrupados de modo a constituir categorias e subcategorias.

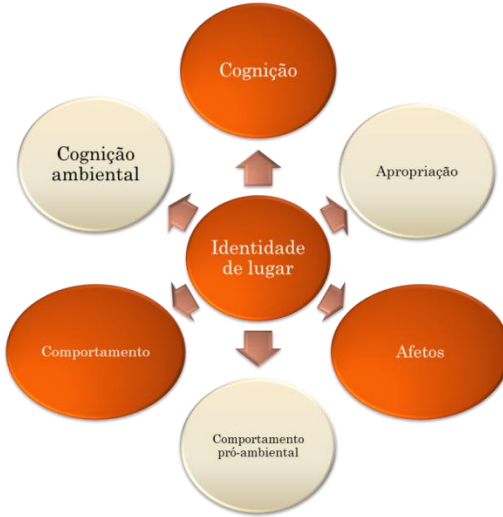
3) **Codificação seletiva:** procedeu-se o refinamento da análise das subcategorias, identificando os elementos de análise referente a cada uma delas.

4) **Nomeação das categorias:** a partir do referencial teórico e dos dados da pesquisa, as categorias foram nomeadas mantendo a consistência entre categoria, subcategoria e elementos de análise, de modo que os elementos de análise (a unidade analítica da categoria) correspondessem à categoria geral e ao fenômeno investigado.

O processo de organização, codificação e análise dos dados foi auxiliado pelo uso do *software* Atlas/ti 7.5, que contribui para a

sistematização de grandes quantidades de informações em pesquisas de natureza qualitativa. Ele comporta análises com base em arquivos de texto, áudio, vídeo e imagens, estabelecendo relações e hierarquizações entre os dados (Friese, 2014).

Figura 1. Dimensões e conceitos relacionados à identidade de lugar



5. RESULTADOS

5.1 Caracterização dos participantes

Os dados de caracterização dos participantes foram obtidos na aplicação do questionário autoadministrado. Dizem respeito ao sexo e idade dos participantes, tempo de residência em Florianópolis e o centro de ensino ao qual está vinculado na universidade. A síntese dessas informações está apresentada na Tabela 3.

Tabela 3. Caracterização dos participantes

Participante	Sexo	Idade (anos)	Tempo de residência em Florianópolis	Setor / Centro
1	M	24	7 anos	CTC
2	M	31	24 anos	CFH
3	M	23	2 anos	CTC
4	M	27	11 meses	CCE
5	F	23	4 anos e 6 meses	CFH
6	M	23	4 anos	CCE
7	F	21	5 anos	CFH
8	M	37	6 anos	CCA
9	F	25	5 anos	CCB
10	M	28	8 anos	CFH
11	F	28	2 anos e 10 meses	CCA
12	F	23	6 anos	CFH
13	M	21	4 anos e 6 meses	CCJ
14	M	24	4 anos e 6 meses	CSE
15	M	23	5 anos	CCE
16	M	30	8 anos	CSE
17	F	22	22 anos	CCS
18	M	21	3 anos e 6 meses	CCS

Foram entrevistadas 18 pessoas, sendo 12 do sexo masculino e seis do sexo feminino. A idade variou entre 21 e 37 anos (média de 25 anos), sendo que 12 se incluem na faixa etária de 21 a 25 anos, quatro

entre 26 a 30 anos e dois com mais 31 anos de idade. Em relação ao tempo de residência em Florianópolis, o intervalo variou entre onze meses e 24 anos. Observou-se que dois participantes residem na cidade há mais de 20 anos e o tempo médio foi seis anos e meio.

De acordo com os procedimentos de seleção dos participantes, apenas discentes em nível em graduação e pós-graduação foram acessados e participaram da pesquisa, ainda que docentes e funcionários pudessem ser eventualmente selecionados. Desse modo, das 18 pessoas, quatro eram estudantes em nível de pós-graduação (três mestrandos e um doutorando) e 14 de graduação, pertencentes aos seguintes centros de ensino: Centro de Filosofia e Ciências Humanas (cursos de Psicologia, História, Geografia); Centro de Ciências Biológicas (curso de Ciências Biológicas); Centro de Ciências da Saúde (curso de Medicina); Centro Tecnológico (cursos de Engenharia Mecânica e Engenharia de Materiais); Centro de Comunicação e Expressão (cursos de Cinema, Letras e Jornalismo); Centro de Ciências Agrárias (cursos de Agronomia e Agroecossistemas); Centro de Ciências Jurídicas (curso de Direito) e Centro Socioeconômico (cursos de Ciências Econômicas e Administração).

Em relação aos deslocamentos diários com bicicleta, os dados foram organizados em função do uso da bicicleta ao longo do dia e da semana, o tempo médio dos deslocamentos e há quanto tempo faz o uso desse meio de transporte, conforme a Tabela 4.

Tabela 4. Caracterização dos deslocamentos diários

Participante	Deslocamentos por dia	Quantos dias da semana usa a bicicleta	Tempo médio dos deslocamentos	Uso da bicicleta como meio de transporte (anos)
1	1	2	Entre 10 e 20 min	3 a 5
2	1 a 4	3	Menos de 10	1 e 3
3	1 a 4	5	Entre 10 e 20 min	1 e 3
4	1 a 4	7	Entre 30 min e 1 h	3 a 5
5	1 a 4	2	Entre 20 e 30 min	5 e 10
6	1 a 4	7	Entre 10 e 20 min	1 e 3
7	1 a 4	6	Entre 10 e 20 min	1 e 3

8	1 a 4	6	Entre 10 e 20 min	5 e 10
9	1 a 4	7	Entre 30 min e 1 h	5 e 10
10	1 a 4	5	Entre 20 e 30 min	mais de 10
11	1 a 4	5	Entre 20 e 30 min	1 e 3
12	1 a 4	7	Entre 10 e 20 min	5 e 10
13	1 a 4	6	Entre 10 e 20 min	1 e 3
14	1 a 4	7	Entre 10 e 20 min	mais de 10
15	1 a 4	4	Entre 20 e 30 min	mais de 10
16	1 a 4	5	Entre 20 e 30 min	mais de 10
17	1 a 4	7	Entre 20 e 30 min	3 a 5
18	1 a 4	7	Entre 30 min e 1 h	5 e 10

Em relação aos deslocamentos diários, todos os participantes relataram que fazem entre um e quatro deslocamentos diários com a bicicleta. Dispostos nos dias da semana, a maioria dos participantes utilizava a bicicleta em quatro ou mais dias, sendo que sete utilizavam a bicicleta todos os dias, três utilizavam a bicicleta seis dias na semana, quatro utilizavam a bicicleta cinco dias na semana e um participante utilizava a bicicleta quatro dias na semana, o que reforça que o ciclismo é uma prática habitual no dia a dia dessas pessoas.

O tempo médio de deslocamento para oito participantes variou entre 10 e 20 minutos e para seis participantes entre 20 e 30 minutos. Houve o relato de um participante que pedala menos de 10 minutos em seus deslocamentos e três que pedalam entre 30 minutos e uma hora, demonstrando que o uso da bicicleta entre eles é bastante diverso e as distâncias percorridas podem ser variadas, entre as mais curtas para aqueles que pedalam menos tempo e mais longas para os que pedalam por mais tempo. Como não foi perguntado sobre a distância percorrida, entendeu-se que o tempo gasto reflete o quão longo é o trajeto.

Em relação ao tempo que os participantes utilizam a bicicleta como meio de transporte, seis participantes relataram o uso entre um e três anos, cinco participantes utilizam entre três e cinco anos, cinco participantes entre cinco e dez anos e quatro participantes há mais de

dez anos. Ressalta-se o fato de que metade dos participantes utiliza a bicicleta entre um e cinco anos, período médio de residência em Florianópolis.

5.2 Caracterização do campo de pesquisa

Os resultados de caracterização do campo se referem à primeira etapa da pesquisa, que consistiu no mapeamento das estruturas ciclísticas no campus UFSC – Florianópolis e de seus entornos. Tomou-se como elementos de análise as anotações das idas a campo, os registros fotográficos das principais ruas ao redor do campus, bem como as vias que fazem a ligação do campus Trindade com o Centro de Ciências Agrárias – bairro Itacorubi.

Em primeiro lugar, com a exploração do campus foi possível identificar grande parte dos paraciclos e bicicletários existentes na universidade, vagas destinadas ao estacionamento de bicicletas que foram denominadas pelos participantes de *lugares oficiais*. Estima-se que todos os paraciclos e bicicletários tenham sido identificados e registrados, mas é possível que na etapa de exploração alguns tenham sido deixados a parte dessa lista pela dificuldade de acesso ou de visualização. A Tabela 5 exhibe as quantidades de vagas disponíveis para os ciclistas que circulam pela UFSC.

Tabela 5. Quantidade de paraciclos e vagas para bicicletas encontradas na UFSC

Local	Quantidade de paraciclos	Total de vagas
BU	2	39
CCA	9	132
CCB	6	37
CCE	2	23
CCJ	1	12
CCS	4	31
CDS	10	121
CED	1	5
Centro de Eventos	3	15
CERTI	1	16
CFH	2	44

CFM	2	21
CSE	1	8
CTC	6	102
EFI	1	30
Engenharia e Gestão do Conhecimento	2	26
FAPEU	1	9
HU	1	9
Reitoria	1	5
Reitoria - Prédio II	1	4
RU	1	12
Departamento de Projetos em Arquitetura e Engenharia	2	9
Total	60	710

De acordo com a Tabela 5, o campus UFSC – Florianópolis, que compreende as estruturas do bairro Trindade e o CCA, possui 60 paraciclos (suportes para bicicletas) com um total de 710 vagas de estacionamento. Grande parte dessas vagas se encontra sobre locais pavimentados, descobertos ou parcialmente cobertos, próximos às entradas dos prédios. Ainda que não tenha sido observada a existência de câmeras de vigilância em todos, algumas vagas de bicicleta são monitoradas, atendendo às demandas de alguns participantes da pesquisa por segurança para as bicicletas. Apenas dois bicicletários (estruturas cobertas e cercadas, de acesso restrito, destinadas ao estacionamento de bicicletas) foram identificados na CERTI e no CCB, com total de 22 vagas.

Grande quantidade de vagas se encontram concentradas no CTC e no CDS (total de 223), enquanto que nos locais de grande confluência de alunos e funcionários, como a BU e o RU há vagas em quantidades desiguais. Além disso, o CCA, centro que possui grande quantidade de paraciclos e vagas para bicicletas, tem essas estruturas distribuídas em todo o centro, que se localiza distante dos demais.

Figura 2. Bicicletário em frente à CERTI – UFSC

Fonte: Arquivos de pesquisa.

Das 710 vagas localizadas, foi possível distinguir três tipos de suportes, conforme figuras 3, 4, 5 e 6. Os predominantes são do mesmo tipo das figuras 3 e 4, que consistem em duas hastes metálicas paralelas que suportam o guidão da bicicleta. A figura 5 exhibe outro tipo de estrutura, utilizada para prender o aro da bicicleta. Estas são menos eficiente em termos de garantia de segurança contra roubos, uma vez que a roda é o único ponto de fixação. A figura 6 demonstra o terceiro tipo de paraciclo, que consiste em uma barra de ferro fixada ao chão em dois pontos e possibilita ao ciclista prender sua bicicleta em mais de um ponto, proporcionando maior segurança.

Figura 3. Exemplo de suporte para bicicleta - CDS

Fonte: Arquivos de pesquisa.

Figura 4. Exemplo de suporte para bicicleta – CCB



Fonte: Arquivos de pesquisa.

Figura 5. Exemplo de suporte de bicicleta - CCA



Fonte: Arquivos de pesquisa.

Figura 6. Exemplo de suporte de bicicleta - EFI



Fonte: Arquivos de pesquisa.

As figuras 7 e 8 demonstram duas situações comuns vivenciadas pelos ciclistas da UFSC. A figura 7 exibe dois paraciclos situados em áreas descobertas e piso não pavimentado, consistindo em uma dificuldade para os ciclistas, principalmente em períodos chuvosos. Por outro lado, a figura 8 exibe a situação de um paraciclo sinalizado e semicoberto, sob a marquise do prédio.

Figura 7. Paraciclo sobre área descoberta e não pavimentada



Fonte: Arquivos de pesquisa.

Figura 8. Paraciclo CCJ



Fonte: Arquivos de pesquisa.

Além das vagas nos paraciclos e bicicletários, consideradas de uso exclusivo dos ciclistas, existem usos diversos dessas estruturas. As figuras 9 e 10 demonstram uma situação corriqueira no campus que é o estacionamento das bicicletas em locais informais ou não destinados, em princípio, às bicicletas. Seja pelo esgotamento das vagas dos paraciclos ou pela *facilidade* em parar em um poste ou pilar, os ciclistas improvisam seus suportes da maneira mais conveniente.

Figura 9. Paraciclo CFH



Fonte: Arquivos de pesquisa.

Figura 10. Locais alternativos para estacionar bicicletas

Fonte: Arquivos de pesquisa.

Alguns prédios do CCB e CTC, bem como alguns prédios administrativos da UFSC estão separados dos demais por uma via de trânsito rápido de seis pistas (três em cada sentido), local de acesso para três bairros dos arredores da universidade. Pedestres e ciclistas que queiram ir de um lado para o outro sem precisar atravessar a rua podem utilizar uma passagem sob a pista, sinalizada conforme a figura 11. Além de dar acesso para os demais prédios da universidade, esse caminho conduz o ciclista até uma das extremidades da ciclovia que tangencia a Avenida Beira Mar. Ademais, trata-se do trecho de um projeto experimental de ciclovia, que ligaria a Avenida Beira Mar à BU, passando pelo CCS. No entanto, esse trecho não possui sinalização, está em mau estado de conservação, tem uso compartilhado com pedestres e é local de depósito de containers de lixo dos prédios da universidade (Figura 12).

Trata-se também de um dos pontos que liga o campus ao CCA, pela ciclovia. Assim, quem deseja sair da Trindade em direção ao CCA possui ao menos duas opções para fazê-lo: pelo bairro Santa Mônica, que possui ciclovia em parte do trajeto, ou pelo bairro Itacorubi, também provido de ciclovia. Os dois trajetos possuem distâncias semelhantes e o segundo garante circulação em ciclovia na maior parte do trajeto. A localização dos paraciclos do campus e das ciclovias dos entornos estão expostos na Figura 13.

Figura 11. Passagens de pedestres e ciclistas sob a avenida



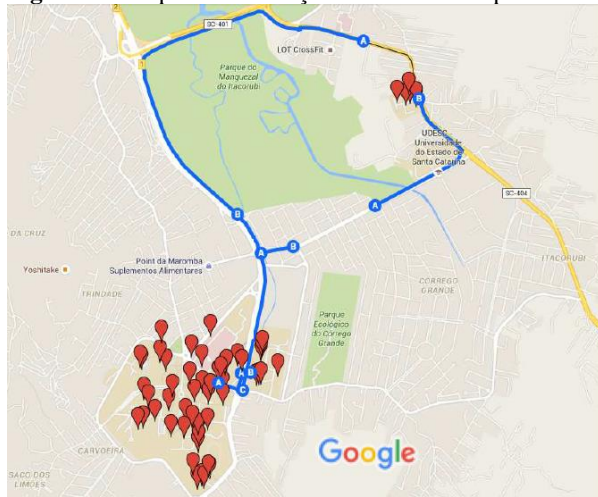
Fonte: Arquivo de pesquisa.

Figura 12. Trecho da ciclovia experimental



Fonte: Arquivo de pesquisa

Figura 13. Mapa de localização das ciclovias e paraciclos da UFSC



Fonte: Google Maps¹²

5.3 Apresentação das categorias, subcategorias e elementos de análise

Com base no *corpus* da pesquisa, construído nas duas etapas deste estudo, organizou-se os dados em três categorias (baseadas nas dimensões da identidade de lugar), compostas por subcategorias e seus respectivos elementos de análise. Sua formulação seguiu a matriz do pensamento dedutivo, partindo dos elementos de análise identificados nos trechos de discursos em direção à sua esfera conceitual. Trata-se de um movimento que vai da particularidade do discurso em direção à esfera genérica do conceito, respeitando a fala dos entrevistados e a singularidade de suas experiências bem como os articuladores teóricos que norteiam esse trabalho (González Rey, 2002). A Tabela 6 apresenta os aspectos analisados.

¹² Para ver mapa produzido a partir das informações obtidas nessa etapa do estudo, acessar: <https://www.google.com.br/maps/@-27.5914071,-48.5123622,14z/data=!3m1!4b1!4m2!6m1!1szpEZpp8ZUYWQ.kWz62C7sfUD8>

Tabela 6. Apresentação das categorias, subcategorias e elementos de análise

Categoria	Subcategoria	Elementos de análise
Categoria 1 Aspectos afetivos da relação ciclista-cidade	1.1 Sentimentos provocados	Potencializadores; Afetos ciclisticidade; Despotencializadores; Ambivalências;
	1.2 Imagem da cidade	A cidade imóvel / inacessível; Cidade boa; Natureza / beleza; Contrastes; Imagem negativa;
	1.3 Posição do ciclista no espaço	Ciclista no trânsito; Ausências; Na condição de outro integrante do trânsito;
	1.4 História pessoal	Família / amigos; Lugar de origem; Outras épocas, outros lugares;
	1.5 Encontros	Ciclismo como modo de conhecer pessoas; Encontrar / estar com outras pessoas; Envolvimento / identificação / participação;
	1.6 Ser ciclista é...	Compor com a cidade; Modo de vida; Desafio / resistência;
	2.1 Motivos / Benefícios do uso da bicicleta	Autonomia; Bem estar; Contato com o lugar; Gostar de pedalar; Custo; Praticidade; Tempo; Trânsito e transportes;

		Convicções e escolhas;
	2.2 Fatores que dificultam o uso da bicicleta	Fatores ambientais; Condições da via; Motivos pessoais; Aspectos culturais; Fatores políticos; Gastos e custos;
Aspectos cognitivos da relação ciclista-cidade	2.3 Finalidades do uso da bicicleta	Deslocamentos utilitários; Esporte / lazer; Compras; Encontros sociais;
	2.4 Avaliações sobre as estruturas ciclísticas	Falta de espaço; Suficiência / Insuficiência; Falta de incentivo político;
	2.5 O ciclismo ideal	Infraestrutura; Mais incentivos políticos; Cultura da bicicleta; Reivindicação;
	2.6 Cognições ambientais	Marcadores do trajeto; O que chama a atenção; Escolha do trajeto; Orientação espacial; Sensações;
		3.1 Modos de pedalar
Aspectos comportamentais da relação ciclista-cidade	3.2 Hábitos de saúde	Saudáveis; Não saudáveis;
	3.3 Segurança	Da bicicleta; Ao circular;

6. DISCUSSÃO

A organização dos dados em três categorias se ampara na fundamentação teórica a respeito do conceito de identidade de lugar, bem como no conteúdo da narrativa dos participantes e na descrição do campo de pesquisa. A forma adotada é um meio de nortear a apresentação dos resultados e não pretende demarcar um campo neutro. Características afetivas, cognitivas e comportamentais da relação do ciclista com a cidade, entendidas como constitutivas da identidade de lugar, não são categorias “puras”, tampouco podem ser compreendidas isoladamente. Ressalta-se que afetos, cognições e comportamentos são elementos que se constituem mutuamente, eles se tangenciam e perpassam as três categorias, sendo aglutinados os conteúdos que coincidem em suas valências e significados.

6.1 Categoria 1 – Aspectos afetivos da relação ciclista-cidade

Esta categoria foi composta pelas características afetivas da relação do ciclista com a cidade. Parte-se do entendimento que a dimensão afetiva diz sobre o modo como o ambiente afeta quem nele está e que fundamenta a dimensão dos significados produzidos na relação com o entorno. Entendeu-se que os **Sentimentos provocados**, a **Imagem da cidade**, a **Posição do ciclista no espaço**, a **História pessoal**, os **Encontros** e **Ser ciclista é...** são as subcategorias que explicam essa dimensão da identidade de lugar em ciclistas.

A subcategoria 1.1, que diz sobre os sentimentos provocados pode ser analisada, em primeiro lugar, pelos sentimentos que **potencializam** a capacidade de agir dos ciclistas e de transformar seu entorno. Na esteira dos afetos ético-políticos (Sawaia, 2000), referem-se a sentimentos, sensações e emoções que reverberam todos no corpo e medeiam a relação das pessoas com o entorno, desdobrando-se nas relações das pessoas consigo mesmas, com os outros e com a cidade.

O primeiro nível de análise dessa subcategoria é a pele ou o próprio corpo. Pelo fato de o ciclismo urbano ser uma atividade que implica a exposição direta da pessoa com o ambiente, as sensações corporais foram citadas pelos participantes como um grande atrativo para o uso da bicicleta nos deslocamentos diários. Assim, estar exposto

ao ambiente, ao vento, ao sol e ao ar *bom de respirar* pode ser gerador de prazer e bem estar¹³.

Além disso, emoção, adrenalina e euforia, palavras evocadas como definidoras do encontro do ciclista com a cidade, reforçam a potência do ambiente em afetar o corpo. Nesse sentido, uma das participantes evocou a imagem da bicicleta como *uma extensão do corpo*, ou seja, um aparato que além de ser um meio de transporte e de experimentar a cidade, amplia a superfície de contato do ciclista com o lugar por onde transita.

Pedalar na cidade também se relaciona ao bem estar. Entende-se que “sentir-se bem” está atrelado tanto à esfera individual, que possibilita a contemplação do ambiente, sensações prazerosas, de relaxamento e esvaziamento, como à dimensão interpessoal, na esfera da alteridade. Como retrata um participante:

[...] sentir bem é quando está em paz consigo mesmo e com os outros, não ter nenhuma preocupação, não tem nenhum sentimento, aquele estresse, [...] de raiva, ou de culpa, de preocupação, de estar no trânsito, de ter que chegar a tempo, de estar atrasado (P18).

A ênfase nesse trecho aponta para a existência do componente ético da afetividade (Sawaia, 2000). Desse modo, mesmo que o bem estar se refira de maneira predominante aos desdobramentos do uso da bicicleta na esfera pessoal, a possibilidade de não ter raiva e estar *bem com os outros* diz respeito a algo que vai além de si próprio. Isso porque os deslocamentos diários constituem um campo de relações sociais em que alguns ciclistas se preocupam com melhores condições de relacionamento no trânsito, o que nem sempre é compartilhado por outros participantes do trânsito (McKenna & Whatling, 2007). No mesmo sentido, Gatersleben e Haddad (2010) sinalizam a existência de uma classe de ciclistas caracterizada principalmente pela gentileza no trânsito, o que reforça a preocupação de alguns ciclistas com a boa convivência ao circularem nas ruas.

Além disso, sentir-se bem ao pedalar se relaciona com a utilidade de bicicleta, pois além de o ciclista estar *ao ar livre*, existe a possibilidade de *ir para onde quiser*, que garante a sensação de liberdade e autonomia. Assim, os participantes relataram que pedalando

¹³ Nesta seção do trabalho, trechos e palavras em itálico são referências diretas e indiretas a fragmentos de fala dos participantes.

se sentem livres *para fazer o caminho que quiserem* e não precisam *depende de outra pessoa para chegar onde querem*, ou seja, liberdade do ponto de vista da mobilidade urbana e *libertação* sob o ponto de vista da *alma*.

Sob a perspectiva das políticas de mobilidade e do substrato ideológico dos meios de locomoção, usar a bicicleta como meio de transporte indica a possibilidade de *fazer algo que goste, fazer bem pro corpo, usar um meio que impacte menos no ambiente e*, assim, *subverter* um modo hegemônico de circular na cidade. Uma das participantes retratou o modo como se sente ao circular de bicicleta por Florianópolis:

Ousada! [...] Na cidade de Florianópolis eu sinto que eu estou pensando diferente [...] não sei se é ousada a palavra, porque eu estou fazendo bem o que eu estou afim de fazer, não estou me prendendo ao jeito que a cidade propõe para eu ser. Estou sendo do jeito que eu quero e não do jeito que a cidade quer (P17).

A fala da participante deflagra os desdobramentos políticos de estar envolvido afetivamente em uma atividade urbana (Sawaia, 2000). No nível das relações pessoa-ambiente, entende-se que a forma da cidade e das ruas “propõe” um modo de ser e circular pelos espaços, que no caso de Florianópolis é um convite à circulação motorizada. Na esfera individual, a *ousadia* reside em um dos motivos para a escolha da bicicleta: pedalar por opção.

Ademais, trata-se de uma escolha implicada e produz impactos não só na vida de quem escolhe a bicicleta, mas no trânsito de maneira global. Desse modo, além da ousadia, o discurso dos participantes expôs a sensação de *resistência*, ou seja, de manter uma opção diferente de ser e estar na cidade mesmo quando ela própria não fornece condições adequadas para tal.

Assim, ao *aliar o útil ao agradável*, o deslocamento por bicicleta parece mediar um sentimento pela cidade de maneira geral. Quando comparam a cidade de Florianópolis com outros lugares, os participantes relataram que se sentem respeitados no trânsito, privilegiados por poder desfrutar das paisagens da cidade e felizes por residirem no local. Produz-se o sentimento de lar e se nutre um *carinho* pela cidade, mesmo para aqueles participantes que moram temporariamente na cidade estão de passagem à jornada universitária.

Como prolongamento dos “sentimentos potentes”, pode-se relacionar o que foi denominado de **afetos ciclista-cidade**. Esse elemento de análise não é composto propriamente por sentimentos nomeados, mas retrata o modo como o ciclista é afetado pelas situações do trânsito e pela paisagem urbana de Florianópolis. Assim, o que caracteriza esses elementos são intensidades e velocidades, algo que por vezes não pode ser nomeado, mas produz uma marca, afeta.

Nesse sentido, a bicicleta acaba sendo, ela própria, um veículo afetivo que conduz o ciclista ao encontro da cidade e de seus lugares. Não se trata, portanto, de uma descrição de cenários e das belezas naturais de Florianópolis, mas sim da composição com esse plano, em que o ciclista não é um elemento destacado do fundo, mas é antes de tudo parte dele. Uma das participantes resumiu sua experiência da seguinte maneira:

[De bicicleta] tu não meramente passa, tu passa como observador, tu tá participando daquele local... tu tá fazendo parte. Eu sinto isso, porque a bike é totalmente aberta, então sei lá, tu tá em contato com que tu tá... e acaba descobrindo, vivendo as cenas que você passa durante a pedalada, acho que é isso o descobrindo (P17).

Se a afetividade é o indicador da implicação das pessoas com a cidade (Bomfim, 2010), o relato da participante sugere que experimentar a cidade pelo viés da bicicleta possibilita aliar-se à paisagem. Vivenciá-la, descobrir a cidade, ver e sentir suas irregularidades e inconsistências: retratos da experiência urbana incorporada. Como sugerem Hissa e Nogueira (2013), ver a cidade é vivê-la, experimentá-la, é uma aliança indissolúvel entre corpo e cidade que, quando mediada pela bicicleta, torna-se ainda mais explícita. Nesse caso, a propulsão humana dita o ritmo do deslocamento e as barreiras do trajeto são transpostas pelo esforço físico de quem pedala. Entre suor e gratificação, adrenalina e descobertas, corpo e cidade se tecem reciprocamente.

Outra esfera afetada pelo uso da bicicleta é o tempo. Na condição de uma propriedade medida pela física, é uma grandeza que varia em função do espaço e da velocidade. Regida pelas leis da física, a velocidade pode ser medida na razão entre a variação do espaço e a variação do tempo. Por outro lado, no estatuto subjetivo da mobilidade urbana a velocidade e o tempo não configuram grandezas mensuráveis, senão grandezas vividas. Assim, a velocidade alcançada na descida de um morro, a duração total do trajeto ou o tempo que seria gasto caso

estivesse se deslocando de outra maneira são importantes para o ciclista, pois garantem um tipo de relação com o espaço e potencializam o *sentir-se* bem da pedalada. Como relata o participante P10:

[...] sentir que talvez esse tempo vai ser um tempo ganho. Porque não é um tempo perdido o deslocamento. Porque ao mesmo tempo que tu tá pedalando, tu tá com a cabeça pensando em várias outras coisas que talvez tu não estaria pensando fazendo qualquer outra coisa... meio que tu usa o tempo também pra construir algo... nem que seja mentalmente, mas é um tempo aproveitado (P10).

Por outro lado, pedalar pela cidade nem sempre afeta positivamente o ciclista e por vezes é algo desagradável. Trata-se daqueles sentimentos que **despotencializam** ou diminuem a capacidade de agir dos ciclistas, que foram valorados negativamente pelos participantes. Em linhas gerais, eles se referem à experiência de estar no trânsito, sobre o *desafio* que é utilizar a bicicleta como meio de transporte em um ambiente *hostil*.

Assim, seja pela falta de estrutura para circular na cidade ou pela falta de respeito de outros integrantes do trânsito com o ciclista, os relatos dizem sobre a sensação de *insegurança* e *desamparo* provocada pela exposição a algumas situações cotidianas. Por vezes, pedalar é estar *alheio ao devir*, ou seja, saber que existe o risco de vida se houver algum descuido por parte do outro ou do próprio ciclista. Do alheamento às condições do trânsito advém a angústia, o receio e o medo.

Este último sentimento foi um dos mais relatados para se referir à experiência de pedalar na cidade: o medo é grande, é constante, é comum para quem anda de bicicleta, o medo *te trava*. Os objetos do medo também são diversos: medo de ser roubado, de se desequilibrar, de cair, de se machucar, de morrer. Por isso, uma das estratégias utilizadas para lidar com esse sentimento é a sua naturalização. Alguns ciclistas partem do entendimento de que pedalar sem estruturas adequadas, expostos a situações arriscadas e adversas são circunstâncias *normais*.

O entendimento de algumas situações do trânsito como normais e os sentimentos delas advindos como naturais aponta para outro horizonte de análise. Elas podem ser correlatas à naturalização da cidade como um sistema partido e desigual, que ao longo da história tem destinado seus recursos e facilidades para garantir a comodidade de uma

parcela de seus moradores. No entanto, a naturalização dessa situação deflagra a ruptura no uso e direito à cidade, bem como a manutenção das desigualdades que se engendram nesse território. Dessa cisão extrai-se que nem sempre pedalar é prazeroso e libertador, conforme o relato do participante:

[...] a experiência de se deslocar de bike às vezes é penosa, nem sempre ela é só agradável. Tu tem que conviver com os carros, com as motos, com os caminhões, com os ônibus, com os outros pedestres... e por vezes aparece muitos conflitos, com todos esses outros elementos que estão andando até nosso caminho mesmo, conflitos chatos, se tornam chatos (P18).

Pela fala do participante, entende-se que a mobilidade urbana por bicicletas encarna as contradições que são próprias das cidades. Estas se configuram como espaços de encontro com a diferença, o que nem sempre resulta em concordância e convivência pacífica. O território da cidade é opaco, arena de controvérsias, conflitos e disputas, enfim, terreno político. De maneira análoga, é este mesmo território que possibilita as afecções de múltiplas valências e provocam sentimentos e emoções diversas.

Desse modo, ao pedalar na cidade os ciclistas se veem sujeitos a situações que envolvem tanto a esfera das políticas públicas (condições da via, falta de segurança, estruturas precárias) quanto o âmbito das relações entre pessoas no trânsito (falta de espaço, falta de respeito). Por vezes, essas situações provocam raiva, revolta e ódio, sentimentos que *não são interessantes de o ciclista demonstrar* e que pouco se pode construir a partir deles. Uma participante relatou sua experiência no trânsito da seguinte maneira:

[...] passa bastante raiva, o que não é bom porque eu não gosto de sentir raiva pelas pessoas, eu acho que não é um sentimento que te leve a algo construtivo. Claro, tu pode sentir isso, mas tu reagir com raiva não é algo construtivo, é isso que eu não gosto e acabo reagindo com raiva na hora [...] (P17).

Com base em Sawaia (2000), é possível sinalizar a existência das nuances afetivas que o uso da bicicleta dispara. Por um lado os sentimentos, ou aquelas reações moderadas de prazer ou desprazer que

nos ciclistas se expressaram como felicidade, paz, medo e estresse. Por outro sobressaíram as emoções, fenômenos afetivos intensos e breves disparados por um fenômeno que interrompe o fluxo normal dos acontecimentos. Ganharam tons nas afecções do ciclista com a cidade, naquilo que dificilmente é representado, senão experimentado na velocidade impressa pelo relevo da cidade e no impacto que a paisagem provoca no olhar lento. Desse modo, mesmo que a experiência de pedalar na cidade produza sentimentos e emoções de valências diferentes, evidencia-se que a afetividade é o motor das ações dos ciclistas tanto em relação ao outro como nas situações que sinalizam desigualdades.

Além disso, além de sentimentos potencializadores e despotencializadores, existem aqueles que deflagram as **ambivalências** de ser ciclista na cidade de Florianópolis. Nesse nível de análise o enfoque foi dado na tensão existente entre o bem estar e o mal estar, entre o perigo e a liberdade. Assim, a tônica é dada à conjunção entre os sentimentos, que quase sempre indica oposição. São situações que demonstram simultaneidade, embate de sensações, contrastes, isso porque pedalar na cidade *não faz sentir uma coisa só*. Assim, pedalar em Florianópolis é *uma delícia, só que não tem infraestrutura*, provoca *medo*, mas ao mesmo tempo *prazer e fascínio, cansaço*, mas *independência*.

Portanto, existem diariamente pontos altos e baixos durante a pedalada, permeados por emoções e sentimentos que se sobressaem em frentes distintas, por vezes opostas. Assim, o que resta dos contrastes é a potencialidade do pedalar, o prazer da atividade, os ganhos que a bicicleta apresenta no trânsito quando comparada com outros meios de transporte e a possibilidade de vivenciar as paisagens urbanas de Florianópolis.

Na construção dos mapas afetivos, as análises de Bomfim (2010) conduziram à compreensão do contraste como uma categoria de análise da afetividade dos moradores com a cidade. De maneira análoga, na relação do ciclista com a cidade, as ambivalências se anunciaram no ato de se mover e foram organizadas como unidade de análise por uma peculiaridade linguística. Assim, mesmo que sejam sentimentos e emoções de valências diferentes (como nos contrastes), privilegiou-se a ligação linguística entre os adjetivos-sentimentos, com predominância das conjunções adversativas (mas..., no entanto..., por outro lado...). Simultaneidade que possibilitou sintetizar sentimentos e emoções em imagens que conjugam ambiente, mobilidade e afetividade.

A subcategoria 1.2, que trata das imagens da cidade, diz respeito ao modo como os ciclistas enxergam e vivenciam a cidade. Essas imagens foram retratadas por avaliações, opiniões e metáforas, todas elas transversalizadas pelo uso da bicicleta. Foram categorizadas como um aspecto afetivo uma vez que se referem à síntese entre imagem e sentimento.

O primeiro grupo de imagens se refere à cidade **imóvel ou inacessível**, que descreve a cidade por sua condição do trânsito. Com base no desenho urbano de Florianópolis e em sua estrutura viária, alguns participantes se referiram à imagem de uma cidade que possui a cultura do automóvel muito arraigada, onde o deslocamento por qualquer modal é bastante complicado. Exemplo disso é o relato de um dos participantes, que retrata a cidade da seguinte maneira:

É uma cidade que tem uma cultura do automóvel muito forte, muito mais forte do que eu imaginava! Que acho que se liga muito a essa loucura da ilha da magia: é ilha da magia se tu não está preso num congestionamento, se tu não fica duas horas pra chegar ao continente! Daí talvez seja a ilha da magia, tu tá na frente de uma praia, sai do teu hotel, vai pra praia e volta... daí é mais tranquilo (P15).

Trata-se de uma imagem da cidade pelo viés da mobilidade e do deslocamento com predomínio da paralisação e dos congestionamentos. Em sua fala o participante condensa duas imagens de Florianópolis e se remete a duas experiências diferentes da cidade: uma diz respeito àquela pessoa que está de passagem, como o turista, que vivencia a Ilha da Magia da orla da praia e desfruta prioritariamente das potencialidades do lugar; e outra do morador, que diariamente passa várias horas do dia na tentativa de se deslocar.

Imagens em conflito, representadas metaforicamente pelo morador como a *cidade engarrafada*, ou então o trânsito como um *cabelo enrolado*, sem forma definida, em alusão à constituição viária do centro da cidade. Além disso, movimentar-se pela cidade se torna ainda mais difícil por sua constituição territorial, pois *é tudo distante, são várias ilhas em uma mesma ilha*, o que a torna *pouco prática*.

Portanto, a cidade imóvel ou inacessível é uma imagem que entra em conflito com a ideia de Florianópolis como um *paraíso*, com *vistas maravilhosas, praias e paisagens belas*. Os participantes aludiram a duas experiências que dizem respeito à beleza em contraste com o

trânsito, que tornam movediça a imagem da cidade como *ilha da magia*. Por um lado ela é positiva quando permeada pelo trânsito sem fricção e sem preocupações, como na tranquilidade de ir à praia no final de semana. Por outro lado, é negativa quando o deslocamento envolve tráfego pesado, pessoas com pressa, que querem *tirar vantagem umas das outras*.

Com ênfase na face positiva, outro aspecto ressaltado nessa subcategoria foi a imagem de Florianópolis como uma **cidade boa**. Foram enfatizados principalmente seus aspectos naturais e a qualidade de vida relacionada ao uso de suas áreas naturais. Assim, a imagem de uma cidade *relativamente calma*, com possibilidades diversas de *lazer e trabalho*, é reforçada por sua *tendência voltada para os esportes, coisas mais ligadas à natureza ou liberdade*. Um dos participantes relatou:

Porque não tem milagre, não tem um lugar ideal pra você viver. Você pode viver num lugar que tem boa cultura, mas provavelmente o nível de urbanização é muito grande, aí você não vai ter tanto natureza, por exemplo. Ou as coisas que te podem te dar energia, podem te dar inspiração pra viver. E Floripa é isso, é um lugar muito inspirador em todos os aspectos (P16).

Nesses termos, viver em Florianópolis permite vê-la também em suas imperfeições e de certa forma desidealizar a imagem que é *transmitida pela mídia ou pelo turismo* de um lugar mágico, onde os altos índices de desenvolvimento humano se aliam ao cenário perfeito para manter a saúde e a qualidade de vida. Pela ótica dos universitários entrevistados, foi possível perceber que circular de bicicleta permite a integração das fraquezas e potencialidades da cidade e vivenciá-la como um lugar inspirador.

Arelado à ideia da cidade boa, as **paisagens e as belezas naturais** de Florianópolis geralmente são seus principais atributos definidores. A pintura da cidade é feita em função de seus detalhes, observados cotidianamente como se fosse *a primeira vez*: os *morros*, as *praias*, a *vista do morro da Lagoa* ou então pela *diferença da coloração entre o sol e o céu* na paisagem da Avenida Beira Mar. Não foram raras as ocasiões em que Florianópolis foi citada como um lugar *paradisiaco*, aliando-se à imagem de uma cidade boa para viver.

Além disso, a dimensão da cidade foi referenciada como um aspecto que pode auxiliar a formar uma imagem da mesma. A cidade

pequena e a cidade grande aparecem emaranhadas no imaginário dos participantes e proporcionam um tipo de relação com o território de Florianópolis. Nesse sentido, ao mesmo tempo em que ela é vista por alguns como uma *megalópole que tende a crescer*, também é uma *cidade grande* que às vezes *parece uma cidade pequena*, ou então se assemelha a uma *vila*. De acordo com um participante, isso ocorre porque:

[...] ela consegue, de algum jeito, misturar os elementos de cidades pequenas, de você ter uma coisa muito mais de proximidade, com elementos de cidades grandes, que você vai conseguir encontrar de tudo que você precisa. Sem ter grandes problemas de cidades grandes, né? Então eu vejo uma integração muito interessante (P13).

Desse modo, a partir da experiência de pedalar na cidade, é possível delinear imagens **contrastantes** de Florianópolis. Diferente dos sentimentos ambivalentes em relação à cidade (descritos na subcategoria 1.1), o que caracteriza este elemento de análise é a tensão existente entre a cidade e o uso que é feito dela. Para além da imagem “positiva” ou “negativa” da cidade, aqui os contrastes exprimem o modo como a pessoa experimenta a cidade e não propriamente dos sentimentos disparados nessa relação. Assim, Florianópolis é uma cidade boa, *mas* tem trânsito, tem belezas naturais e qualidade de vida *embora* seja bastante elitizada. Para ilustrar esses contrastes, o uso de metáforas foi um dos recursos utilizados, como expôs o participante P18:

Poderia até comparar com um circo, porque [...] ao mesmo tempo que ele pode ser uma parada agradável, que tu vai ali pra rir, pra se entreter, pra apreciar, ele é uma ilusão, ele é só um pedaço [...]. Muitas pessoas vêm pra cá com essa proposta de qualidade de vida, querendo mais tranquilidade, e eu não sei, acho que muita gente acaba entrando num caminho errado nessa busca da qualidade de vida, porque a cada ano que passa a gente acaba tendo mais problemas, e o trânsito é um dos maiores problemas de Florianópolis na minha opinião. E as pessoas parecem que vivem nesse circo de ilusões mesmo! De viver a sua vida acreditando numa felicidade que nunca chega, e todo dia só stress e o trânsito

multiplica tudo isso, e é cada um por si, ninguém tem paciência pra olhar pro outro (P18).

Pela metáfora do circo, o participante aglutinou muitos dos conteúdos afetivos tratados nesta categoria de análise. “De fora e de longe”, vê-se Florianópolis como aquela cidade retratada pelos indicadores socioeconômicos, que sinalizam alta qualidade de vida, local ideal para viver e investir. No entanto, o olhar “de perto e de dentro” essas imagens se chocam contra aquelas a respeito dos moradores *individualistas*, sem paciência para o outro, marcada por uma imobilidade que denuncia a *ilusão* que, muitas vezes, é viver na *Ilha da Magia*.

As metáforas, apesar de remeterem algumas vezes a formas cognitivas (como nas imagens do trânsito que se referem ao desenho urbano de Florianópolis), são entendidas por Bomfim (2010) como um modo de apreender os afetos que extrapola a cognição. “Falar por imagens” é um modo de expressão afetiva que, ao condensar imagens e sentimentos, reflete a experiência cotidiana, permite o *insight* comunitário e o contato com a coletividade (Bomfim, 2010).

Diferente dos sentimentos ambivalentes em relação à cidade, que em última análise tiveram como destaque a potencialidade de ser ciclista e as sensações que isso gera, as imagens que exprimem contrastes ressaltaram principalmente os entraves de estar em Florianópolis, de viver nesse lugar e de circular por ele. Na esteira dessas imagens, por vezes os participantes desenharam o cenário da cidade de maneira **negativa**. Este elemento de análise congregou os juízos que ressaltam aquilo que é disfuncional na cidade.

Distante da imagem da cidade boa ou paradisíaca encontra-se a Florianópolis *elitista, racista*, que está *ficando mais violenta* e que tem o trânsito como um *problema sério*. Para os ciclistas que se deslocam diariamente até a universidade, a vivência do espaço universitário é uma extensão do que é visto na cidade: um *descaso com o ciclista*.

Ainda que as duas imagens povoem o mesmo território, neste momento prevalece a imagem de deterioração, de crescimento urbano desordenado que coloca em risco a manutenção de seus recursos naturais. Trata-se de um lugar saturado, que não suporta mais a intervenção humana em seu território. Como resumiu um dos participantes, a cidade pode ser comparada com um *câncer*, ou seja, local onde ocorre a inserção repetida de elementos físicos e agentes externos que com o passar do tempo vai se espalhando e, se não for destruído, fica cada vez mais forte e maior.

É necessário destacar que as imagens evocadas tiveram seu sentido atribuído pelo próprio participante. A organização dos conteúdos afetivos remete parcialmente aos dados de Bomfim (2010) sobre as cidades de São Paulo e Barcelona. Em primeiro lugar, os dados que descrevem Florianópolis como uma cidade boa, bem como as imagens de natureza e de beleza são análogos à imagem de agradabilidade identificada por Bomfim (2010). São elementos da cidade que se referem ao pertencimento, prazer, natureza, entre outros.

Em segundo lugar, a imagem da cidade imóvel e inacessível, bem como seus atributos negativos se relacionam à imagem de destruição, que em Bomfim (2010) são o retrato de um lugar em degradação, de desequilíbrio, desamparo e inconformidade. Por fim, os contrastes surgiram como conteúdo tanto no estudo da autora quanto nas imagens dos ciclistas. Essas imagens declaram a tensão entre poluição e natureza, aceitação e distanciamento, prazer e desprazer.

Ainda que as subcategorias deste estudo tenham sido organizadas de maneira diferente daquelas de Bomfim (2010), o conteúdo afetivo que ambas reúnem confluem no que diz respeito à potência do espaço urbano em disparar afetos. Trata-se da abertura da cidade e das pessoas à capacidade de afetarem e serem afetados, que se revela apenas em relação. Mesmo se tratando de estudos em contextos diferentes, é possível indicar para a continuidade afetiva que une a pessoa ao ambiente urbano, conteúdos de permanência que caracterizam esse vínculo.

As imagens da cidade de Florianópolis formuladas pelos ciclistas estão longe de constituir uma unidade. Individualmente os entrevistados escancararam na mesma narrativa as ambivalências e contradições de viver em um *paraíso imóvel*. As imagens da cidade, quando criadas pelos ciclistas, denunciam sortes e azares de utilizar a bicicleta como meio de transporte, pois ao mesmo tempo em que ela proporciona a circulação em uma velocidade menor em comparação com o *trânsito caótico* e possibilita *vivenciar* a paisagem, esse olhar detido também demonstra suas imperfeições, o que exige do ciclista certo posicionamento ou postura no espaço.

A subcategoria 1.3 aborda justamente a posição do ciclista no espaço e no trânsito. Trata-se de como o ciclista percebe o espaço (no sentido real e figurado) que lhe é destinado para pedalar na cidade e de como se percebe nesse espaço e no trânsito. Trata-se de um diálogo constante do ciclista consigo mesmo, com os diversos participantes do trânsito e com as políticas públicas que produzem condições (ou não) para utilizar a bicicleta como meio de transporte.

De início, foi identificada sua **posição no trânsito**, em circulação. Assim, dentro da categoria de “ciclistas”, existe uma hierarquização de prioridades, o que coloca ciclistas diversos em posições diversas. Refere-se à diferenciação entre os ciclistas que *saem para andar na ciclovia de domingo* e aqueles que *andam todo dia pela rua*. Com isso, a impressão de uma das participantes é que:

Para essas pessoas que querem utilizar a bicicleta como lazer ou como esporte tem-se um espaço, mas a partir do momento em que se pretende substituir [...] principalmente o carro, as dificuldades aparecem. Porque você tem o seu espaço para andar ali no lazer e no esporte, [...] mas pra se locomover você não tem esse espaço. O espaço é dos carros (P7).

Assim, os ciclistas que andam de *coletinhos*, *todos aqueles equipamentos*, que *pedalam em grupos maiores*, em suma, aqueles que se utilizam da bicicleta como uma atividade esportiva e de lazer parecem ter um espaço garantido para sua prática. Essa diferenciação dentro do próprio grupo, que pode caracterizar a criação de estereótipos de um ciclista para outro, encontra fundamento a partir do momento em que se percebe uma diferença fundamental, a legitimação e a garantia de um espaço para um uso específico da bicicleta, o lazer e o esporte.

A partir do trecho de fala do participante é possível identificar a criação de algumas imagens dentro do próprio grupo de ciclistas que os separam em função do uso da bicicleta. Dentro da categorização de Gatersleben e Haddad (2010), são aqueles ciclistas que utilizam a bicicleta como *estilo de vida*. Assim, seja como estereótipo (Gatersleben & Haddad, 2010) ou estigmas (Aldred, 2013) a respeito dos ciclistas, fato é que a adjetivação ou a atribuição de um lugar a tal ou qual grupo se fundamenta em uma prática social e pode ser o subsídio para a construção de uma identidade específica no trânsito (Murtagh et al., 2012).

Entretanto, identidades que se embasam em estereótipos só podem dizer respeito à lógica identitária, pois são pressupostas na relação entre os ciclistas e produzidas a partir de opiniões e preconceitos. Desdobra-se disso uma identidade atribuída e não construída, que implica uma imagem estanque do que é “ser ciclista na cidade”.

Adentrando nas relações entre o ciclista e o trânsito, há ainda a classificação dos ciclistas *folgados*, ou seja, aqueles que não têm consciência de seus direitos e deveres no trânsito e circulam de maneira errática, pela contramão, pela calçada e que não se portam de modo a respeitar os *benefícios já alcançados por outros ciclistas*, que *brigam* pela garantia de melhores condições de circulação. Nesse aspecto, o mesmo se aplica a respeito da estigmatização dentro da “categoria” dos ciclistas, que condiz com os ciclistas incompetentes de Aldred (2013).

No entanto, ressalta a autora, as identidades relacionadas ao transporte encontram respaldo nas negociações que ocorrem nas ruas (Aldred, 2013). Se se considerarem as identidades como construção humano-ambiental, o olhar cuidadoso demonstra que a cidade tem sido um pouco *hostil* com o ciclista. Ao colocar na mesma operação a estrutura viária de Florianópolis, o fluxo de veículos que se intensifica cada vez mais e o clima de disputa que se instala no trânsito, resulta um convite ao ciclista a se relacionar de uma maneira específica com esse espaço, postura que por vezes destoa do “ciclista ideal”. Como relata uma participante:

Às vezes eu estou de bike na chuva, o cara tá dentro do carro dele, fechado e tal... Claro, cada um tem seus motivos para andar de carro, mas querendo ou não, poluindo, enfim, dentro de toda essa lógica da indústria automobilística e tudo mais... Eu tenho que praticamente pedir pra ele me dar um espaço que é meu por direito, sabe, legal! [...] Isso quando ele simplesmente não te fecha, te jogam pra calçada, e tu pensa que a cidade tem sido um pouco hostil para que você faça uma boa escolha, sabe? É um pouco isso que eu sinto (P7).

O trecho relatado condensa algumas situações cotidianas vivenciadas pelos ciclistas que disparam os afetos *despotencializadores*, que entram a potência de ação-transformação da realidade. Assim, se na esfera afetiva os participantes sentem *raiva*, a posição à qual é convidado a adotar geralmente o coloca em risco, pois exige *costurar* o trânsito: subir a calçada, desviar das pessoas e dos carros, circular entre os carros. Por mais que o ciclista se considere *parte* do trânsito, que as vias devam ser compartilhadas por diversos modais e que os motoristas *não queiram matar ninguém*, prevalece o cenário em que *todo mundo tem pressa, cada um quer ser o primeiro, quer tirar uma vantagem* e

ninguém entende ninguém, e que é necessário *um pouco de fé* de que nada acontecerá.

Portanto, diante dessas condições o ciclista é convocado a se posicionar no espaço, a ocupá-lo. Por exemplo, *impor-se* no trânsito foi uma das estratégias utilizadas pelos participantes para se fazerem visíveis e, de certa forma, reivindicar sua posição. Não *ficar colado no meio fio* e *ocupar a faixa* refletem a postura adotada para lidar com as disputas do trânsito. Assim, os ciclistas relataram que em locais com ruas estreitas é necessário pedalar no centro da pista, acompanhando o fluxo dos carros e, de certa forma, impedir que a ultrapassagem dos outros veículos os coloque em risco.

A relação do ciclista com o trânsito deflagra, portanto, uma conjuntura de **ausências** frente à qual ele é convocado a tomar posição. Assumidas como elemento de análise, elas configuram aquilo que os participantes relacionaram à falta: falta de espaço, falta de visibilidade, falta de voz quando se trata de políticas públicas para a mobilidade. Nesse sentido, também são elaboradas algumas estratégias de enfrentamento da situação para manter a possibilidade de continuar pedalando nos deslocamentos diários.

Assim, o ciclista se considera uma pessoa com *voz reduzida* ao circular pela cidade, que *não é valorizado* e *não é reconhecido* como meio de transporte legítimo. Desse modo, o retrato feito do trânsito exhibe um espaço definido para cada modal: a calçada é do pedestre, a rua é dos carros e o “corredor” é das motos. Esse contexto exige do ciclista um posicionamento lateral no espaço, restando o *cantinho da rua* para trafegarem.

Portanto, o modo como é concebida a mobilidade urbana postula uma hierarquia entre os modais que, diferente do que é proposto em termos legais, prevalece um modo hegemônico de circulação. Se a legislação define a prioridade dos meios não motorizados em detrimento dos motorizados e os públicos sobre os privados, a experiência do ciclista na cidade de Florianópolis demonstrou algo que se distancia dessa situação ideal. Portanto, do ponto de vista histórico a circulação motorizada é entendida como modo “adequado” de se locomover nas cidades, uma vez que estas produziram aparatos robustos para o fluxo de automóveis. Nesse contexto, o ciclismo é entendido como algo que está à margem, como define um dos participantes:

Massifica a ideia, sabe, torna um senso comum. Aí todo mundo tem que se agarrar a essa ideia ou tu já é marginal! Tu tá fora! E o ciclismo é muito isso. O ciclismo é sempre estar figurativamente e

*literalmente à beira da estrada, na margem...
ciclista, via de regra, está na margem (P15).*

Distante da posição de vítima do trânsito e frente à falta de condições ideais de circulação, os participantes descreveram algumas estratégias de resistência a essas ausências, tomando justamente a potência de sua “errância” como motor para transformar essa realidade. Justamente por sua condição *marginal*, sempre à beira (da pista, das políticas, dos meios de transporte), e muitas vezes por não ter um lugar específico para transitar, os ciclistas se utilizam desse lugar a eles atribuído para circularem da maneira que quiserem. Pedalar acaba sendo um *deslize*, uma *costura* nas vias da cidade, desafiando as práticas instituídas nesse cenário. Como expõe o participante:

*Pra calçada eu só vou realmente quando tem o
ônibus. [...] Geralmente quando tem mais carro é
quando está mais parado, daí eu vou me
embrenhando, às vezes eu tenho que parar de
pedalar, tenho que [...] levar na mão, assim, mas
eu não saio da pista. Pra mostrar tipo assim: tem
uma bicicleta aqui, você não está dando espaço
pra mim, mas eu vou passar de qualquer jeito!
(P13).*

Muitas vezes, por sua condição *marginal* no trânsito e pela pouca regulamentação (ou fiscalização) da bicicleta como meio de transporte, o ciclista transita por todos os espaços. Calçada, meio fio, contramão, corredores, ciclovias: *não há lugar que vá direcionar*, pois muitas vezes o sentido da via não “faz sentido” para o ciclista. Além de ser um modo de se fazer presente em sua invisibilidade, utilizar a bicicleta permite traçar o próprio caminho sem que a rua seja a única opção de circulação, na busca do trajeto sem barreiras ou que não ofereça fricção ao movimento (Jensen, 2009).

Considerando que as condições para a circulação na cidade estão postas, outra estratégia utilizada é tomá-las como *naturais*. Assim, a configuração geográfica de Florianópolis com suas vias estreitas, a falta de espaço para o trânsito compartilhado e muitas vezes a falta de respeito no trânsito acabam sendo normais, cabendo ao ciclista adaptar-se às situações relatadas. Por vezes, a naturalização e adaptação a algumas contingências é um dos modos de continuar pedalando.

Assim, costurar as ruas, deslizar da via para as calçadas, impor-se corporalmente no centro da pista e se fazer visto foram alguns modos

encontrados pelos participantes para continuarem a transitar na cidade da maneira que escolheram, e não do *jeito que a cidade quer*. Ao ilustrar esse modo de uso da cidade e de circular por ela, não se pretende defender uma prática certa ou errada, adequada ou inadequada, perigosa ou segura. Para além dos juízos, são ações concretas do cotidiano dos entrevistados, que refletem modos de circular e de estar na cidade.

Outra posição que os participantes relataram foi na condição de outro integrante do trânsito. Isso porque os participantes não são ciclistas em todos os deslocamentos, e por vezes recorrem ao deslocamento a pé, de carro ou de ônibus. Nesse sentido, quando estão inseridos no trânsito pela perspectiva do motorista, o ciclismo sempre se mostra de maneira transversal.

Esse elemento de análise explora situações em que o ciclista se retira desse lugar e adota a perspectiva de outro meio de transporte, ou então se coloca hipoteticamente na condição de um motorista, na tentativa de imaginar como seria estar “do lado de lá”. Isso demonstra que os integrantes do trânsito mudam seus papéis constantemente, e o ciclista pode também ser pedestre ou motorista em algum momento de seu trajeto.

Por exemplo, quando estão na posição de motorista o trânsito tem *outro funcionamento*, um pouco *mais difícil*. Por outro lado, a experiência de pedalar está sempre presente e pode incentivar outra postura ao conduzir. Para aqueles ciclistas que também são conduzem carros, dirigir perto de uma bicicleta é um convite a *diminuir a velocidade, esperar e dar espaço* de passagem, principalmente por saber das dificuldades de passar pela mesma experiência. Nesse caso a aproximação é quase empática, e o ciclista parte de sua própria experiência nas ruas para que, ao conduzir um veículo, consiga se colocar no lugar de outra pessoa.

De maneira análoga, na posição do passageiro do ônibus, a percepção do deslocamento é outra, principalmente em relação ao tempo. Para aqueles que utilizam o transporte coletivo, o tempo de espera (pelo ônibus e durante a viagem) demonstrou-se um entrave que, na matemática da mobilidade urbana, configura-se como perda ou prejuízo para o dia. Logo, o uso de ônibus é algo a ser evitado ou ser feito como último recurso. Nesse caso, a marca deixada pela bicicleta na experiência do transporte coletivo é que, ao pedalar, o tempo é aproveitado de outra maneira, seja para fazer exercício ou aproveitar a paisagem durante o caminho, algo que o ônibus não proporciona.

No caso dos ciclistas que se deslocam de outras maneiras além da bicicleta, colocam-se em jogo as múltiplas identidades relacionadas ao

trânsito (Murtagh et al, 2012). A “identidade ciclística” ou o modo de ser ciclista é um discurso transversal nas outras identidades do trânsito, como ser motorista ou passageiro. Desse modo, mesmo quando os ciclistas se colocam na condição de motoristas, a experiência de pedalar está presente. Nesse aspecto, ressalta-se a disposição de alguns ciclistas para flexibilizar os contornos identitários e se colocarem no lugar do outro. Aponta-se para a possibilidade de negociações e miscigenações entre as formações de identidade relacionadas ao trânsito que permitam relações mais solidárias e respeitadas na circulação e no uso da cidade.

Evidenciou-se nessa subcategoria a articulação entre as políticas que se cruzam na mobilidade urbana por bicicletas. Pela ótica das políticas públicas e do planejamento urbano, historicamente a bicicleta tem sido colocada “de lado” para dar passagem aos veículos automotores. Do ponto de vista das políticas relacionais, o ciclista é alguém que está sempre “à margem”, posição delegada, assumida e quase sempre combatida corporalmente. Tal combate exige uma postura afetiva de ação-intervenção na realidade.

Esses discursos políticos que se entrecruzam nas práticas de mobilidade urbana produzem uma categorização e hierarquização de pessoas no trânsito. Referem-se a processos de subjetivação e identificação que possuem em seu fundamento uma situação de desigualdade. Ao tomar os afetos ético-políticos como horizonte de análise (Sawaia, 2000), a postura dos ciclistas pode desvelar as situações de segregação nas ruas e o desejo de superá-la, bem como aponta para atos de reivindicação e a demarcação de territórios como um ato político na cidade. Assim, se a afetividade é o termômetro da implicação das pessoas com a cidade (Bomfim, 2010), adotar uma posição no espaço pode ser um passo para o estabelecimento de um lugar para o ciclista.

A subcategoria 1.4 trata da história pessoal e congrega os elementos que se referem à história de vida dos participantes e que se relacionam com o uso da bicicleta como meio de transporte. A primeira referência à história de vida foi sobre como os **amigos** e **familiares** influenciam e são influenciados pelos participantes e por sua condição de ciclistas. Para alguns, a principal referência ao iniciar o uso da bicicleta foram os pais, que faziam uso anterior da bicicleta e suas experiências serviram de incentivo e alerta para os possíveis perigos.

Além disso, há a possibilidade de influenciar outras pessoas a partir da prática atual. Nesse sentido, os relatos foram a respeito de amigos e pessoas próximas que, ao verem os participantes utilizando a bicicleta também adotaram esse hábito no dia a dia, em uma *influência natural*. Esse elemento de análise se respalda nos resultados de Sherwin

et al. (2014) e Eryiğit e Ter (2014), que indicam a família, os amigos e o contexto social como importantes fatores na opção pela bicicleta como meio de transporte.

Outra referência à história pessoal foi a respeito do **lugar de origem** dos participantes. Nessas narrativas, o lugar onde cresceram e viveram antes de se mudarem para Florianópolis produzem desdobramentos no uso atual da bicicleta. Desse modo, aprender a pedalar em uma cidade pequena do interior que *não tenha tanto trânsito*, e de certa maneira circular com maior liberdade, pode fornecer ferramentas importantes para encarar o trânsito de Florianópolis. Por outro lado, sair de uma cidade grande que não forneça *condições mínimas* de segurança para o uso da bicicleta pode proporcionar uma experiência de mais *tranquilidade* em Florianópolis.

A referência ao lugar de origem remete, portanto, a outra esfera de **tempo e lugar** que de certa maneira povoam a pedalada atual. Passado e futuro se tangenciam no discurso que constitui o uso presente da bicicleta. Assim, a memória de lugares da infância (*caminhar na Beira Mar sempre foi perto, uma coisa que eu fazia muito na infância*) e de experiências infantis com a bicicleta (*Eu adoro andar de bicicleta desde criança*) se presentificam na prática cotidiana. De maneira análoga, a possibilidade de deixar a cidade de Florianópolis em um futuro breve devido ao término dos estudos universitários também produz efeito no presente e dispara o desejo de *aproveitar todo o tempo que tiver para andar de bicicleta*.

Mesmo fazendo menção a um passado recente, a memória do uso da bicicleta produz desdobramentos potentes, ainda que esteja menos presente no cotidiano. Como relata uma das participantes:

Tinha épocas na minha vida que eu estava fazendo disciplinas que eu estava odiando e que era a época que eu estava vindo mais de bicicleta, que daí, às vezes o que me motivava a vir pra UFSC não era nem chegar na UFSC, mas era pelo trajeto de vir (P5).

Ao atingir a prática atual do uso da bicicleta, a dimensão temporal aponta para os lugares e histórias de vida referentes a eles. Os lugares experimentados, lembranças das brincadeiras infantis ou das recomendações dos pais são atualizados no uso atual da bicicleta na cidade de Florianópolis. Permeados por afetos e memórias, os lugares

ganham vida pois são banhados por significados advindos justamente das experiências anteriores.

O amálgama entre história e lugar ganha corpo no que tem sido denominado de identidade de lugar. Identidade, nesses termos, é o desdobrar de uma narrativa, um modo de reatar com a história pessoal e social. Portanto, a dimensão temporal perpassa a identidade e os lugares, que consistem na síntese entre passado, presente e futuro. Assim, os lugares concentram memórias, condensam as vivências atuais e apresentam outras possibilidades de ser.

A subcategoria 1.5 trata dos encontros que acontecem na cidade e são conduzidos pela bicicleta. Nesse sentido, pedalar pode ser uma maneira de **conhecer outras pessoas** e fazer novos amigos, sejam pessoas de um mesmo grupo ou desconhecidos. Como expõe uma das participantes:

Muitas vezes eu pedalo sozinha, mas o pedal é sempre acompanhado, se está sozinho tu encontra alguém no caminho, mesmo que desconhecido, tu vai indo junto [...]. Essa semana mesmo eu estava [...] indo sozinha e no meio da Beira Mar passei pelo lado de três meninas que também estavam andando de bicicleta e a gente foi conversando e indo juntas até a ponte. Então acontece muito isso de você estar se locomovendo na mesma direção e, sei lá, se a pessoa demonstra interesse em conversar você vai conversando. [...] De bicicleta acontece frequentemente de eu me encontrar com alguém que eu não conheço e fazer uma amizade (P17).

Entender o ciclismo como uma prática social que se dá nas cidades faz dele um produtor de encontros. As formações que os ciclistas criam no espaço, alinhando-se ou circulando lado a lado, servem de base para sustentar essa proposição (McIlvenny, 2014), já que não são somente maneiras de coordenar a pedalada, mas de estar com o outro e criar possibilidades de trocas. Nesse sentido, um argumento recorrente foi que o pedalar é quase sempre compartilhado e apesar de parecer uma atividade *individual*, o ciclista está *disposto a ter um contato os outros e com a natureza*. É, portanto, um meio de **encontrar e estar com outras pessoas**, de produzir proximidades ao sair para pedalar com *pessoas da mesma tribo, visitar amigos, ir à praia, tomar um café com uma pessoa querida*.

Apesar de esses encontros parecerem finalidades do uso da bicicleta, o que predomina no discurso é a tonalidade afetiva dessa prática, ou seja, a potência do pedalar como um fator de ligação entre as pessoas. Desse modo, estar exposto ao ambiente, ao contato visual e corporal com o outro pode ser algo que deixe o ciclista aberto aos acasos do caminho, à possibilidade de reduzir a velocidade, parar, encontrar ou simplesmente perceber que a pessoa ao lado passa por dificuldades semelhantes às suas.

Como sugeriu um participante, pedalar envolve *disposição para estar em contato*. Mesmo parecendo algo casual, os encontros com o outro e com o ambiente são possíveis sob certas condições. Do ponto de vista individual, faz-se referência à dimensão ética da afetividade, o que permite tratar da cidade como terreno privilegiado de alterização (Sawaia, 1995; Ponte et al., 2009). Da perspectiva macroscópica, os encontros são agenciados pelas formas e desenhos urbanos que configuram a cidade como um sistema aberto (Sennet, 2006) ou organizada para pessoas (Gehl, 2010), arranjos que pressupõem a vida nas cidades.

Sobre a bicicleta, o contato e os encontros se dão em movimento, particularidade que os caracterizam como efêmeros e incertos. No entanto, eles possuem densidade o bastante para se organizarem como subcategoria dos conteúdos analisados, uma vez que são acontecimentos significativos que produzem memória e afetam. Desse modo, entende-se que a bicicleta é um instrumento que deflagra a potência do lugar (no caso, a cidade) em produzir encontros e afetar.

Além disso, os participantes entendem que com o uso da bicicleta é possível influenciar outras pessoas a aderirem a esse meio de transporte. Assim, a conversa com as pessoas próximas e *dar o exemplo* podem ser estratégias de transmissão da cultura da bicicleta, ressaltando os pontos positivos de seu uso em detrimento os negativos, que podem ser *contornáveis*.

Nesse sentido, a influência e o convencimento podem ser entendidos como sinônimo de sensibilização, que se enquadra no campo afetivo. Ao adotar a bicicleta como uma decisão puramente intelectual, a mudança de hábito seria algo de fácil modulação e as pessoas abandonariam os confortos proporcionados pelo automóvel sem dificuldades. No entanto, a adesão se torna mais palpável na medida em que experimentam a pedalada, permitem-se viver a cidade sobre esse veículo. Trata-se de um território demarcado pela racionalidade ético-afetiva (Sawaia, 1995), disparadora da potência de criação de formas de socialização na cidade.

Os encontros promovidos pelo uso da bicicleta também dizem respeito ao **envolvimento e participação** em grupos. Uma participante exemplificou essa dimensão ao dizer que se *identifica com pessoas que andam de bicicleta* e que *faria amizade facilmente* com elas. Assim, seja em nível individual ou grupal, a bicicleta foi referenciada como um veículo de aglutinação de pessoas: encontrar pessoas conhecidas e desconhecidas, participar de grupos de passeio e esportivos ou então reivindicatórios (a exemplo das pedaladas da Massa Crítica¹⁴, também citadas nesse elemento de análise) são possibilidades concretas e cotidianas para os participantes.

Esse elemento de análise, ainda que menos presente que os demais, sinaliza a necessidade de lembrar que a participação e a reivindicação são indicadores da estima e cidadania na cidade (Bomfim, 2010). Nesse sentido, os dispositivos associativos e participativos norteiam a estima pela cidade e tomam a afetividade como caminho para a emancipação.

O objetivo deste trabalho não contemplou a relação entre participação ou não em movimentos sociais e associações e a construção da identidade de lugar. No entanto, entende-se que o reconhecimento de si mesmo pela dimensão grupal é uma das características da identidade, que tem a cidade como lugar de encontro e de reconhecimento dos pares (Sawaia, 1995). Além disso, identificou-se que o pedalar, por si próprio, pode ser dotado de potência micropolítica, como mote da transformação da realidade.

A subcategoria 1.6, a última definidora dos aspectos afetivos da relação do ciclista com a cidade, é um modo de sintetizar essa aliança pela tentativa de responder o que é ser ciclista. A resposta a essa pergunta transitou da esfera funcional do uso da bicicleta (como uma *maneira de se locomover*) até os estereótipos do ciclista (aquele que *usa roupas coladas*). O primeiro aspecto destacado da fala dos participantes é que ser ciclista diz sobre a possibilidade de **compor com a cidade**. Trata-se de *conhecer a cidade a partir de outro ponto de vista*, viabilizando experiências que outros meios de transporte não proporcionariam. De bicicleta é possível *olhar as coisas com mais calma, andar mais devagar*.

¹⁴ Movimento iniciado na década de 1990 em São Francisco - Califórnia, consolidou-se em diversas cidades do mundo como um modo de contestar a circulação motorizada. Organização horizontal e sem hierarquias, os ciclistas se reúnem na última sexta-feira de cada mês para celebrar a bicicleta como meio de transporte.

O que é ser ciclista? [...] Acho que é ser o tempo todo viajante, o tempo todo tu tá viajando, tá descobrindo o local que tu tá passando, se envolvendo (P17).

Portanto, compor com a cidade é um modo de estabelecer relações de proximidade com os lugares por onde passa, permitir-se diminuir a velocidade e experimentar aquilo que está à volta. É unidade pulsante entre o ciclista e o lugar ligada pelos afetos, o que indica ambos formam uma totalidade e não apenas um campo de interações (Bomfim, 2010). Em suma, o ciclista se relaciona com a paisagem urbana como um componente subjetivo, algo que dá contornos à identidade de lugar, e não como pano de fundo dos acontecimentos diários.

Outra característica do ser ciclista se relaciona a um **modo de vida** existente por trás dessa atividade. Seja pela proposta de vida saudável ou de participação em movimentos de reivindicação, é um estilo de vida configurado por uma opção. Assim, ser ciclista é fazer uma escolha, que é *andar de bicicleta*. Para uma das participantes:

Ser ciclista acho que não é só estar ali, pedalando[...]. Não é só o hábito de pedalar, mas é todo um [...] estilo de vida e uma escolha [...] tanto de melhoria, de desenvolvimento externo, interno e um caminho! [...] é uma tendência e uma evolução também, sabe? De a gente estar abrindo mão de coisas, de estar se dispondo, a gente estar aproveitando. Ser ciclista talvez, ao meu ver, é estar aproveitando do potencial que a gente tem e que a gente está perdendo demais, assim. Então a gente tá resgatando esse potencial e está revertendo em pequenas coisas e está transformando de pouquinho em pouquinho! (P9).

Se para Gatersleben e Haddad (2010) o estilo de vida referente ao uso da bicicleta inclui gastar tempo e dinheiro com a bicicleta, o que pode sugerir um uso da bicicleta próximo ao da recreação, este elemento de análise excede tal compreensão. Pela fala da participante, entende-se que a escolha pela bicicleta é sempre implicada e se desdobra em ações concretas no dia a dia, transformando a realidade aos poucos. Além disso, trata do resgate de uma potencialidade de movimentação própria do corpo que, aos poucos, os modos motorizados mascararam.

Para outro participante, ser ciclista é *ter vontade de fazer as coisas e não ter desculpa para não fazê-las*, o que implica em condições de autonomia e liberdade para fazer o que *quiser* e ter compromisso com os desdobramentos de suas escolhas. No entanto, a liberdade que devém do uso da bicicleta é vivenciada com *restrições*, seja pela falta de estrutura adequada e segura para circular ou pela cultura da bicicleta ainda em desenvolvimento.

Assim, um modo de vida estabelecido entre a liberdade e a restrição configura aquilo que foi analisado como a dimensão do **desafio** e **resistência** de ser ciclista. Nesses termos, o ciclista é aquele que *desafia as dificuldades e resiste às adversidades* para se deslocar da maneira que *acha melhor*. Resistir também pode se desdobrar na *consciência sobre os meios de transporte* como um todo, fortalecendo a imbricação político-afetiva dessa escolha.

A Categoria 1 agregou os componentes afetivos que atravessam a relação dos ciclistas com a cidade de Florianópolis e que configuram uma das faces da identidade de lugar. Em primeiro lugar, viu-se que pedalar não dispara somente uma qualidade de sentimentos e antes de tudo aciona um espectro afetivo que implica na abertura do ciclista para a experiência urbana. Em segundo lugar, a afetividade medeia a construção da paisagem geral de Florianópolis, um modo de representar a cidade por imagens e metáforas que constituem uma *imagem afetiva*. Em terceiro lugar, a posição que o ciclista adota no espaço sugere a incorporação e reprodução de um discurso sobre o ciclismo urbano: estereótipos, marginalização e identidades preestabelecidas marcam diariamente os deslocamentos e consistem em motes de resistência e transformação. O quarto aspecto descritor a afetividade diz sobre as histórias pessoais dos ciclistas, pessoas significativas e lugares importantes que se condensam no momento presente, o que apresenta a possibilidade de demarcar lugares na cidade povoados por experiências passadas. O quinto ponto se referiu aos encontros promovidos pela bicicleta que, em sua lentidão, conduz o ciclista em direção ao outro e ao ambiente. Por último, a definição do que é ser ciclista conduziu à síntese entre afetividade-cidade-ciclismo, um modo de produzir outros significados à mobilidade urbana por bicicletas, muitas vezes marcada por estigmas que a colocam à margem das políticas, do trânsito e das relações entre pessoas.

Compreender a relação do ciclista-cidade pela afetividade (Sawaia, 2000, Bomfim, 2010) exige uma disposição corporal, a abertura do corpo ao regime da sensibilidade que leva o ciclista ao encontro com o outro e com o ambiente, ressaltando sua dimensão ética.

A mesma disposição corporal envolve possibilidade de transformação dos discursos que atravessam o ciclismo no trânsito. Relações poder, segregação e a atribuição de identidades cristalizadas anunciam a mobilidade urbana como terreno de desigualdades e disputas, espelhamento do momento sócio-histórico atual. No entanto, a bicicleta apresenta uma possibilidade de resistência nesse cenário e de construção de modos colaborativos de circular nas cidades, apontando para a dimensão política da afetividade. Nesses termos, ética e política não devem ser compreendidas como simples adjetivações ou então como conceitos isolados, senão como categorias mutuamente implicadas na ação-transformação da realidade e dos modos de ser.

Assim, entende-se que a afetividade conduz a um modo de se apropriar do espaço urbano, entendendo a apropriação como a impressão de marcas e alterações no espaço que possibilitam o sentimento de pertença, a projeção da pessoa no espaço (Cavalcante & Elias, 2011). Desse modo, quem acessa a UFSC pela Rua Lauro Linhares (Figuras 13 e 14) logo se dá conta de que aquela via não é um terreno neutro, senão um campo onde se cruzam memórias, organização grupal e reivindicações.

Os rastros dos ciclistas, inscritos nas bordas da via, são sinais da luta por espaço conduzida diariamente por aqueles que demandam um lugar na cidade. Espaço dotado de significados: lugar em gestação, terreno movediço para a construção de identidades. Apropriar-se do espaço não significa privatizá-lo ou tomar a posse para si, mas antes uma condição para o pertencimento, possibilidade de se sentir gente entre pares (Sawaia, 1995). Assim, afetividade e apropriação se referem à dimensão coletiva da identidade e do lugar. A busca de um lugar na cidade passa (não só, mas também) por essas inscrições, que por vias não oficiais sinalizam a existência do ciclista, tornam-no visível e agregam mais uma camada de tinta e história no palimpsesto urbano.

Enlace entre história, significados e espaço, a construção dos lugares e identidades dos ciclistas de Florianópolis pode ser projetada na Figura 15. Ali quem pede passagem é Lylyan, ciclista que em 2013 foi atropelada na saída da universidade. Em primeiro plano a grafia de seu nome, discurso literal que inscreve a jovem no lugar que poderia ser o do ciclista na via. Em segundo plano, uma “bicicleta fantasma” como representação de mais uma vítima fatal no trânsito de Florianópolis. Presente nos discursos e na memória, Lylyan ainda circula por Florianópolis e no imaginário de seus ciclistas, símbolo da luta diária, quase anônima, mas nunca silenciada daqueles que optam pela bicicleta como meio de locomoção. Memória viva que demarca lugares, registra

lembranças, define posições no espaço e afeta. Características que se costumam para compor a imagem da cidade e dos ciclistas, constituição mútua dos elementos da identidade de lugar.

Figura 14. Estêncil na entrada da UFSC



Fonte: Arquivos de pesquisa.

Figura 15. Rótula da UFSC pela Rua Lauro Linhares



Fonte: Arquivos de pesquisa.

6.2 Categoria 2 – Aspectos cognitivos da relação ciclista-cidade

A segunda categoria de análise referente às características da identidade de lugar em ciclistas se refere aos aspectos cognitivos que envolvem a relação dessas pessoas com a cidade. É composta por avaliações, escolhas e modos de conhecer o urbano que se relacionam ao tempo presente ou futuro. Além de expressar os motivos para o uso da bicicleta, sua finalidade e os benefícios envolvidos nessa atividade, diz sobre os modos como o ciclista se movimenta e se localiza no ambiente nos deslocamentos diários. Essa categoria foi composta por seis subcategorias: os **benefícios e motivos do uso da bicicleta**, os **fatores que dificultam o uso da bicicleta**; as **finalidades do uso da bicicleta**, as **avaliações sobre as estruturas ciclísticas**, o **ciclismo ideal** e por último as **condições ambientais**.

A subcategoria 2.1 trata dos **motivos** para o uso da bicicleta e dos **benefícios** decorrentes dele. Inicialmente esses dois aspectos se configuraram como subcategorias separadas, sendo os motivos aqueles fatores que impulsionam o uso da bicicleta (respondendo especificamente à pergunta número dois do roteiro de entrevista, Apêndice C) e benefícios os desdobramentos ou ganhos possíveis que se tenha ao utilizar esse meio de transporte. No entanto, o processo de categorização demonstrou que os elementos de análise de cada uma dessas subcategorias convergiram em diversos pontos. Desse modo, optou-se por agrupá-las em um único grupo e discuti-las em conjunto por entender que os dois fatores se interconectam e se explicam mutuamente.

Vale ressaltar que essa subcategoria não pode ser compreendida isoladamente, pois a escolha da bicicleta implica, em alguns momentos, em não escolher outros meios de transporte. Assim, os elementos de análise que constituem essa subcategoria não são motivos/benefícios da bicicleta em si, mas em relação a outro meio de transporte.

Em primeiro lugar, a **autonomia** é um dos benefícios/motivos relacionados ao uso da bicicleta. Os participantes relataram que o fato de *depende somente de si mesmo* para se deslocar, estar *livre para ir e voltar* na hora que quiser sem se prender a horários de ônibus e caronas garante além de autonomia em relação à mobilidade urbana certa independência de fatores como gastos, pessoas e outros modais.

Outro aspecto que se configura como benefício/motivo é o **bem estar** que seu uso gera. Entende-se por bem estar aqueles fatores relacionados à prática de exercício físico, aos ganhos da saúde e aos momentos de descontração referentes à pedalada. Fazer o *corpo*

trabalhar, fazer uma *atividade física e soltar substâncias* no organismo e ao mesmo tempo se *descontrair* produzem o que os participantes chamaram de *sensação boa*. Passafaro et al. (2014) apontam que essas sensações boas, que podem incluir o relaxamento, a satisfação e a felicidade, predizem o desejo de utilizar a bicicleta. Aliado ao comportamento passado de pedalar, esse desejo pode indicar o uso futuro da bicicleta e a consolidação de um hábito.

O bem estar também se relaciona com o **contato com o lugar**. Os participantes citaram como um desdobramento significativo da pedalada diária o fato de *conhecerem novos lugares*, de *experimentarem o caminho* por onde passam e de *aproveitá-lo por inteiro*. Em alguns casos, o trajeto feito é escolhido em função da paisagem mais bonita ou do desafio que o relevo impõe para alcançar o objetivo final. Desse modo, o sentimento de unidade com o ambiente e o bem estar podem estar relacionados com o que Hansen e Nielsen (2014) pontuaram como benefícios psicológicos da pedalada, a dizer, percepção de experiências positivas, diminuição do estresse e melhora no humor.

Um aspecto pessoal que motiva/estimula o uso da bicicleta é o fato de os ciclistas entrevistados **gostarem de pedalar**. Se na subcategoria 1.6 viu-se que os participantes utilizam a bicicleta por opção, configurando um estilo de vida, neste momento gostar de pedalar é um estímulo a continuar a atividade, mesmo com as dificuldades a ela inerentes. Uma das participantes relatou que seu estímulo para utilizar a bicicleta é:

[...] a pedalada em si. É poder andar de bicicleta, é uma das coisas que me estimula, porque mais que o deslocamento, é porque eu sinto prazer em andar de bicicleta (P5).

Ao considerar esse elemento de análise isoladamente, encontra-se consonância com Araújo et al. (2009a), que se listam o gostar de pedalar e a prática de exercício como fatores envolvidos na escolha da bicicleta, e com Daley e Rissel (2011), que indicam a diversão como um facilitador. Em conjunto com os quatro elementos de análise anteriores, reforça-se a discussão de que os hábitos e atitudes referentes ao uso da bicicleta são mantidos, ao lado dos fatores sociais, por motivações individuais. Conforme a discussão iniciada na categoria anterior, o bem estar, o contato com o lugar e gostar de pedalar também marcam as características do campo afetivo.

Mesmo sendo motivos/benefícios que se desdobrem na disposição emocional da escolha pela bicicleta, optou-se por enquadrá-los como fatores cognitivos por entender que se trata da opção que passa por um processo prévio de avaliação e ponderação por parte do ciclista que o mantém engajado na atividade. Além disso, fatores pessoais como motivação, saúde, diversão e liberdade são apontados como facilitadores no uso da bicicleta como meio de transporte (Daley et al., 2007). Assim, a escolha pelo caminho, pela bicicleta e pelas sensações que a pedalada provoca se inscrevem, neste momento, na esfera intelectual.

Os **custos** relacionados ao uso da bicicleta também atraem os ciclistas e os motivam a escolher esse modal. Em termos aquisitivos, relataram que comprar uma bicicleta é muito mais barato que outros meios de transporte individuais (como o carro e a moto), assim como sua manutenção é mais barata. Não pagar combustível também foi um argumento utilizado a favor da bicicleta, uma vez que *só se gasta a energia do alimento que comem*. O terceiro argumento utilizado foi o gasto tido com a bicicleta em relação ao transporte público. Um dos participantes relatou que comparou o gasto que teria com a bicicleta e com o ônibus para realizar seus deslocamentos diários em um período de quatro meses. Como já tinha em mãos uma bicicleta, constatou que a manutenção e a compra de alguns equipamentos seriam mais baratos do que utilizar o ônibus em igual período. Esses dados vão ao encontro daqueles de Bonham e Koth (2010), que identificaram a acessibilidade econômica da bicicleta como maior motivador para o uso de bicicleta entre universitários.

Um dos argumentos mais recorrentes que motivam o uso da bicicleta é sua **praticidade**. Trata-se de um modal que *agiliza o dia a dia* pois possibilita que o ciclista esteja em circulação em boa parte do trajeto, mesmo quando o trânsito está congestionado. Estar *sempre em movimento* ainda que *vá mais devagar* é um modo de otimizar o aproveitamento do dia, pois implica em economia de tempo e rapidez ao percorrer um trajeto. Os participantes relataram que ganham em tempo e rapidez quando optam pela bicicleta. Além disso, é um veículo potente para circular em curtas distâncias, seja para sair de casa e ir à universidade, seja para transitar dentro do próprio campus, sendo um veículo *prático* e versátil, que garante uma circulação *fluida na cidade*. Para uma participante, de bicicleta é possível:

Ir pela calçada, na contramão e até dá pra ir pela rua, mas é meio ruim [...] fazer outros caminhos, dá pra passar por meio de prédios, de

centros, o que você não faria com o carro. Até pela UFSC, né. Vir daqui, ir pra BU, sabe? (P5).

Relacionado à praticidade, o fator **tempo** é significativo quando se trata dos motivos e benefícios do uso da bicicleta. Ao comparar o uso da bicicleta com outros modais (como o transporte coletivo, por exemplo), os participantes relataram que o tempo gasto esperando um ônibus somado à duração do trajeto muitas vezes é superior ao que gastariam se estivessem de bicicleta. Portanto, escolher a bicicleta por sua praticidade perpassa pela avaliação de outros modais.

Pedalar acaba sendo *mais rápido do que de carro, de ônibus ou a pé*, seja pelo tempo de deslocamento ou pelo tempo de espera. Um participante relatou:

Acho que o maior motivo é a rapidez no deslocamento, porque às vezes tem que passar por três lugares durante o dia que são dois quilômetros, um, longe do outro. Eu poderia fazer isso a pé, mas com a bicicleta acaba fazendo esse trajeto mais rápido e às vezes tem muita coisa para fazer durante o dia e isso acaba ajudando pra economizar tempo. Então, o deslocamento utilitário eu falo que a causa mais importante é a rapidez (P1).

Os excertos dos participantes P1e P5 reforçam a rapidez e a eficiência da bicicleta como um fator envolvido na escolha modal (Forward, 2014). Além disso, indicam que a praticidade inserida pela bicicleta nos deslocamentos diários pode ser um modo de “reverter o sentido” das vias. *Até dá para ir pela rua*, mas o *deslize* pelas calçadas, passarelas, contramão e corredores entre os automóveis possibilita acessibilidade sem fricção e fluidez no deslocamento (Jensen, 2009).

Pedalando é possível ir a vários lugares dentro da mesma viagem com velocidade superior à da caminhada. Para os participantes que passam o dia no campus universitário, ou então para aqueles que possuem *muitos afazeres* no dia e *pouco tempo* para realizá-los, a praticidade da bicicleta e o tempo *economizado* são grandes atrativos para o uso da bicicleta. Esses dados corroboram os resultados de Araújo et al. (2009b) e Hansen & Nielsen (2014), que citam rapidez e eficiência como benefício da pedalada. Além disso, Heinen et al. (2011) enfatizam que, ao lado do tempo, o conforto e a flexibilidade proporcionados pela bicicleta estão envolvidos na decisão pela bicicleta.

Essa avaliação do tempo na comparação com outros meios de transporte se relaciona diretamente ao motivo / benefício do **trânsito** e dos **transportes**. Assim, com o uso da bicicleta os participantes relataram que podem *fugir do trânsito*, que ao redor da UFSC costuma ser *caótico* perto das seis horas da tarde. Além disso, a *falta de alternativas* viáveis, pela ineficiência e custo do transporte coletivo reforça a opção pela bicicleta.

A aliança entre trânsito, sistema de transportes, tempo e praticidade pode orientar a análise de uma situação que extrapola a condição dos deslocamentos em Florianópolis, principalmente por se referir a um desdobramento histórico da construção das cidades e da mobilidade urbana, orientadas para o automóvel (Schiller et al., 2010). No cenário urbano imaginado e projetado como terreno da velocidade, os carros deveriam não só desempenhar um papel veloz, mas concretizar um ideal de desenvolvimento, eficiência e rapidez.

As estruturas de mobilidade responsáveis por produzir movimento e ligar os espaços (Jensen, 2009) são portadoras dessa herança, que permanecem vivas nas ruas. É por isso que cultura e mobilidade se tangenciam em diversos pontos, principalmente por refletirem um modo de funcionamento social. As pessoas desejam se mover de maneira rápida e sem fricção não apenas para transporem um obstáculo no deslocamento, mas também por encontrarem nas ruas das cidades um terreno propício (e projetado) para isso.

No entanto, atualmente esse cenário idealizado se concretiza como imobilidade (Rolnik & Klintowitz, 2011), seja pelo estímulo excessivo dos automotores ou pela deterioração dos sistemas de transportes coletivos. O que essa situação parece apontar é a falência do modelo de circulação individual com automóveis e o modelo de cidade para carros. Desse modo, a praticidade, velocidade e o tempo referidos pelos ciclistas podem ser uma reverberação cara aos modos motorizados. Inscritos no mesmo espaço e na mesma cultura, quando os ciclistas demandam um *lugar* para circularem, também requisitam a velocidade e a liberdade de trânsito. Aproveitando-se da condição de marginais, pervertem o sentido das vias e fazem delas lugar de outros modos de circular e estar na cidade.

O último motivo / benefício do uso da bicicleta identificado foram as **convicções e escolhas**. Assim, se na esfera afetiva a escolha do uso da bicicleta se refere a um estilo de vida vinculado ao ciclismo, no âmbito cognitivo trata-se de uma escolha deliberada. Enfrentar as dificuldades vivenciadas pelos ciclistas, *lutar contra o sedentarismo* e contra a *lógica dos carros* indicam uma postura diante da situação da

mobilidade na cidade e um modo de contribuir para superar um sistema de trânsito *obsoleto*.

Tabela 7. Motivos para a escolha da bicicleta

Motivos para a escolha da bicicleta	Total
Rapidez no deslocamento	16
Praticidade	15
Prazer de pedalar	15
Prática de exercício	13
Econômico	11
Aproveitar a cidade	11
Saúde	9
Baixa emissão de poluentes	7
Outros	4
Não tenho outro meio	1

A Tabela 7 sintetiza os motivos para a escolha da bicicleta, de acordo com as respostas do questionário aplicado ao final das entrevistas. Os participantes eram solicitados a assinalar quantos motivos quisessem ou ainda apontar outros que não estivessem contemplados. Corroborando os dados das entrevistas, rapidez e praticidade foram os mais citados, seguidos dos fatores referentes ao bem estar, como o prazer de pedalar, a prática de exercício, aproveitar a cidade e saúde. O fator econômico também foi relacionado no questionário e nas entrevistas, principalmente quando dizem dos gastos e custos com a bicicleta.

Quanto à emissão de poluentes, pouco foi referenciado sobre isso nas entrevistas de forma direta. Ainda assim, não *consumir gasolina* e escapar da *lógica dos carros* podem estar relacionados indiretamente com este item, o que reforça os resultados de Forward (2014) e Heinen

et al. (2011) sobre as preocupações dos ciclistas com o meio ambiente. Por fim, no item *outros*, foram citados aspectos como a *autonomia*, *pedalar como uma prática espiritual de libertação*, a *adrenalina* e *estar em companhia de outros ciclistas*, reforçando os dados tratados nas subcategorias anteriores.

A subcategoria 2.2 trata dos fatores que dificultam o uso da bicicleta, algumas barreiras referentes a aspectos ambientais, culturais, pessoais e políticos e interferem na pedalada diária. Os **fatores ambientais** citados envolvem clima e relevo, que em alguns momentos tratam de características peculiares da cidade de Florianópolis.

Nesses termos, a *chuva* foi citada como a principal dificuldade para sair de casa de bicicleta. Assim, se a chuva inicia antes da partida, os participantes relataram que preferem outro modo de se locomover. Por outro lado, se há previsão de chuva para o dia que saem de bicicleta, costumam preparar-se e levar equipamentos específicos para proteger contra as intempéries. Além disso, os ventos também foram citados como uma dificuldade: quando o *vento sul bate, demora um pouco mais*.

Em relação às características geográficas de Florianópolis, o relevo é uma barreira a ser transposta nos trajetos diários, ainda que não tenha encontrado redundância no discurso dos ciclistas. Superar a subida de um morro pedalando, ou então o desconforto que a velocidade da descida pode causar são algumas dificuldades.

Vale ressaltar que os fatores ambientais interferem de maneiras distintas de acordo com o propósito da pedalada. As pessoas que utilizam a bicicleta prioritariamente como deslocamento referiram-se aos fatores ambientais como dificuldades a serem superadas. Aqueles que utilizam a bicicleta como meio de lazer ou prática esportiva buscam justamente esses obstáculos (principalmente os morros) já que superá-los é uma das finalidades da pedalada.

Em confluência com esses dados, o ambiente físico teve sua importância sinalizada como barreira ou facilitador no uso da bicicleta em outros estudos. Em relação às condições climáticas, Spencer et al. (2013) e Flynn et al. (2012) reforçam que temperatura, precipitação e vento são barreiras significativas na escolha da bicicleta. Quanto ao relevo, Willis et al. (2013) indicam que o relevo é um atributo ambiental que interfere na satisfação do ciclista.

Além disso, a **condição das vias** e das infraestruturas de trânsito de Florianópolis consistiu não só em um fator que dificulta o uso da bicicleta, mas também no principal alvo de queixas dos ciclistas entrevistados. No que se refere a vias exclusivas para o tráfego de bicicletas (ciclovias e ciclofaixas), são poucas e desconexas. Quanto às

ruas e rodovias da cidade, os buracos, a falta de manutenção e as ruas estreitas inviabilizam pedalar em alguns locais, pois não oferecem segurança nem para ciclistas, nem para pedestres. Com isso, não se entende que todas as ruas deveriam ter ciclovias, uma vez que o trânsito compartilhado é algo desejável. No entanto, são necessárias condições para a circulação segura e eficiente para todos os modais, motorizados ou não.

Os **motivos pessoais** também se incluem como barreiras ao uso da bicicleta. Nesse sentido, a *preguiça* antes de sair de casa, o *cansaço* provocado pelo deslocamento e a distância percorrida em um trajeto mais longo dificultam a realização da atividade. De outro modo, a própria bicicleta foi entendida como uma barreira, pois ela é um *grande tranbolho* que gera desconforto para guardar e limita, de certa maneira, a *liberdade* individual. Além disso, sentir *medo* em alguns trechos do trajeto diário também foi listado como um motivo pessoal que dificulta o uso da bicicleta. Assim, concorda-se com Daley et al. (2007), que a motivação é um fator importante para a decisão de pedalar. Entretanto, mesmo que a esfera individual tenha relevância quando se trata da escolha ou não pela bicicleta, é necessário considerar que elas são situadas no ambiente e na cultura, que por sua vez também podem influenciar ou desencorajar o ciclismo.

Em relação aos **aspectos culturais** relacionados ao uso da bicicleta, o trânsito e a falta de respeito com o ciclista dificultam a circulação com bicicletas. Entende-se que o trânsito é um fator cultural principalmente pela importância que o automóvel possui no contexto urbano, o que tem configurado o trânsito como congestionamentos.

Outro fator que limita o uso da bicicleta é a falta de respeito que os ciclistas sofrem diariamente, seja por não terem espaço na via, seja por não terem a preferência no trânsito. Nesse ponto existe o aspecto legal que reforça a *falta de respeito*, que é a necessidade de os motoristas guardarem a distância de um metro e cinquenta centímetros ao realizarem manobra de ultrapassagem do ciclista. Pelos relatos, a falta de respeito com o ciclista se desdobra em cascata, pois os *motoristas de carro não respeitam o ciclista*, os *pedestres não respeitam a ciclovia*, os *motociclistas formam o corredor*, o que convoca o ciclista a pedalar na contramão, nas calçadas e furar o semáforo.

Por outro lado, o modo de funcionamento do trânsito também pode ser um convite para pedalar na cidade. Assim, ele pode *estimular* o uso da bicicleta, já que pedalar é uma maneira de não ficar parado em congestionamentos, e ao mesmo tempo *desestimular*, tendo em vista a

violência do trânsito e os automóveis que passam em *alta velocidade* muito *próximo dos ciclistas*.

Os **fatores políticos** foram os mais recorrentes nesta subcategoria, principalmente os que se referem às falhas na segurança pública e à falta de planejamento do trânsito voltado para bicicletas. A falta de segurança tanto no campus da UFSC como em seus arredores foi citada como um empecilho para sair de bicicleta. Para aqueles ciclistas que passam o dia na universidade, deixar a bicicleta no mesmo lugar por muito tempo pode ser um motivo de preocupação e exige atenção redobrada com o local de estacionamento. Da mesma maneira, pedalar à noite pode ser um gerador de *tensão*, e o medo de ser abordado por assaltantes pode definir o uso ou não da bicicleta em alguns dias. Assim, entende-se que a falta de segurança é uma questão de política pública, à qual os ciclistas estão expostos. Por vezes os ciclistas evitam a circulação por alguns locais ou até mesmo deixam de utilizar a bicicleta por temerem os roubos. Aliam-se às questões políticas os entraves do planejamento urbano de Florianópolis, refletidos na *falta de visibilidade* dos ciclistas *nas políticas de mobilidade* e no *mau planejamento urbano para* bicicletas. Essas barreiras, que são vivenciadas concretamente e percebidas diariamente, relacionam-se a modelos de gerenciamento e planos de ação que por vezes *não saem do papel*.

As preocupações dos participantes a respeito das barreiras para o uso da bicicleta na cidade coadunam-se com aquelas identificadas na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis – PLAMUS (Plamus, 2014a). Neste estudo identificou-se que a falta de ciclovias é a maior barreira para a circulação de bicicletas, seguida da insegurança no trânsito, da falta de locais para estacionar a bicicleta e dos roubos praticados contra ciclistas. Vale observar que mesmo sendo uma cidade recortada por morros, o relevo não foi apontado como algo significativo que dificulta a pedalada, o que pode indicar a preponderância de outros fatores sobre este ou até mesmo sua inter-relação, por exemplo, no caso das subidas de morros que não possuem acostamento. Portanto, trata-se da soma de duas barreiras identificadas: uma referente à geografia da cidade e outra ao ambiente construído.

Esses dados também ecoam nos resultados de Daley et al. (2007), ao apontarem os aspectos sócio culturais referentes ao uso da bicicleta, como a cultura do automóvel, fatores políticos, econômicos, valores e atitudes no trânsito como preocupações importantes entre os ciclistas regulares. Além disso, entende-se que a insegurança interfere negativamente no uso da bicicleta (Araújo et al., 2009a; Nkurunziza et

al., 2012, Franco et al., 2014), e reforçam a imagem do ciclismo como algo perigoso (Daley & Rissel, 2011). Assim, a melhoria das condições de circulação poderia levar não só ao aumento do uso da bicicleta (Sallis et al., 2013), mas também à revisão da imagem que o ciclismo tem como meio de transporte.

O último elemento de análise que configura as dificuldades de utilizar a bicicleta são os **gastos e custos** referentes a esse modal. Ainda que os participantes tenham relatado o benefício financeiro da bicicleta quando comparada a outros meios de transporte, a compra de equipamentos de segurança como capacete e luzes de sinalização encarece a utilização da bicicleta. Além disso, a manutenção da bicicleta foi citada como um fator que onera seu uso, principalmente pelo desgaste constante provocado pelo uso nas ruas de Florianópolis. Como relatou um participante, *“você ouve todo dia um parafuso soltando”*.

Esses dados estão entrelaçados com aqueles referentes ao custo da bicicleta como um benefício/vantagem para seu uso. No entanto, se naquela subcategoria o custo da bicicleta e os gastos relacionados são vantajosos em relação a outros meios de transporte, os gastos são barreiras quando relacionados à condição do próprio ciclista. Desse modo, comprar itens de segurança e fazer a manutenção da bicicleta exigem a disposição individual para fazê-los. Para lembrar os argumentos de Bonham e Koth (2010), o fato de a bicicleta ser financeiramente acessível torna seu uso atrativo entre universitários. Como apontou um participante, facilitar o acesso aos acessórios da bicicleta e incentivar politicamente o barateamento de peças de bicicletas poderia ter implicações inclusive no custo da manutenção.

A subcategoria 2.3 retrata a finalidade com que os participantes utilizam a bicicleta no dia a dia. Além dos deslocamentos até a universidade, os participantes relataram usos diversos da bicicleta que extrapolam a frequência em atividades acadêmicas, e muitas vezes a universidade é um ponto intermediário entre os demais deslocamentos do dia.

O **deslocamento utilitário** foi o uso mais recorrente, sendo *locomoção* a palavra-chave. Nesse caso, a bicicleta é um modo para chegar aos compromissos diários sem a necessidade de recorrer a outros meios de transporte, que no caso dos entrevistados estão relacionados ao âmbito acadêmico: aulas, estágio, projetos de extensão e reuniões. Ao sair da universidade, outras atividades diárias como ir à academia surgiram como pontos secundários, mas que fazem parte da rotina de deslocamento.

Outro uso frequente da bicicleta entre os participantes foi a prática de **esporte** ou **lazer**. Seja como um *momento de relaxar durante a semana* ou sair somente *para pedalar, sem precisar ir para algum lugar*, o uso da bicicleta possibilita mudar de trajeto, parar quando quiser ou então transformar o deslocamento de casa até a universidade em um passeio agradável. Para aqueles que possuem cenários de praia no caminho de casa, o “trajeto de volta” pode ser um convite à parada e à contemplação da paisagem.

Os usos menos frequentes, ainda que inseridos na rotina semanal dos participantes, estão as idas ao supermercado para fazer **compras**. Mesmo não sendo uma coisa *muito agradável* de ser feita de bicicleta devido ao grande volume de itens transportados, os ciclistas relataram algumas soluções para lidar com isso, como o uso de peças adaptadas à bicicleta (bagageiros, cestas, caixas e alforjes) na tentativa de aumentar o potencial de transporte de seu veículo.

Os **encontros sociais** também foram citados como momentos de parada nos deslocamentos diários, principalmente para visitar amigos e familiares. Passar na casa de um amigo sem hora marcada ou ir *tomar um café* com um familiar foram alguns dos motivos que fazem os ciclistas desviarem seus caminhos ou então os tiram de casa eventualmente. Houve inclusive o relato de que o uso da bicicleta para ir a eventos no período noturno (como festas ou casa de amigos) influencia na sensação de segurança, partindo do entendimento que pedalar é mais seguro do que estar a pé.

Reflexo da praticidade da bicicleta, esta subcategoria aponta para a potência do uso da bicicleta entre estudantes universitários, principalmente nos horários entre as atividades acadêmicas. Se por um lado precisam *agilizar* os deslocamentos em função da *quantidade de atividades* do dia, por outro é um modo de relaxarem com uma atividade física ou ir ao encontro de alguém, o que reforça as análises de Bonham e Koth (2010) sobre a importância da interação social no uso da bicicleta entre universitários, principalmente para fins recreativos.

A subcategoria 2.4 reuniu as avaliações feitas pelos ciclistas acerca das estruturas ciclísticas do campus UFSC e das vias pelas quais transitam diariamente. Trata de opiniões e de modos de ver as estruturas do trânsito que possuem como substrato a própria experimentação desses elementos. Organizaram-se em torno da exiguidade do espaço nas ruas de Florianópolis, daquilo que é suficiente ou insuficiente em termos estruturais, da segurança proporcionada por essas estruturas e da descrição do panorama das políticas para o uso da bicicleta. A análise dessa subcategoria ganha profundidade se compreendida em relação

estreita ou como um desdobramento daquela que trata das dificuldades de utilizar a bicicleta como meio de transporte, principalmente sobre as condições da via. Desse modo, se existem alguns fatores do ambiente construído que dificultam o uso da bicicleta, é certo que os ciclistas têm algo a dizer a respeito.

A **falta de espaço** nas ruas de Florianópolis foi o conteúdo central dessa subcategoria. A configuração das ruas da cidade, *apertadas* e *estreitas*, muitas vezes não comporta a circulação simultânea das pessoas e exigem dos ciclistas que *sigam o fluxo com os carros*. Em um olhar panorâmico da cidade, é possível entender a razão desses argumentos, principalmente por sua condição geográfica. Ilha estreita de superfície irregular que *dá no mar ou dá nos morros*.

Desse modo, a falta espaço se coloca como uma barreira não só para o ciclista, mas para todos os participantes do trânsito. Por parte dos entrevistados, há o entendimento de que essa dificuldade é compartilhada por todos e que a construção de ciclovias em todos os lugares *não seria possível por uma questão de espaço*. No caso de não haver necessidade de ciclovias em todas as ruas da cidade, outro entrave é justamente a barreira cultural que o ciclismo na cidade enfrenta.

O *desrespeito* sofrido pelos ciclistas no trânsito, bem como a dificuldade de compartilhamento das vias (algo que nem sempre é praticado por alguns ciclistas) demarcam o território de domínio de alguns modais e de subordinação de outros. Na guerra do trânsito que se acirra a cada dia nas ruas, carros, ônibus, motocicletas e bicicletas desenham o cenário de imobilidade (Rolnik & Klintowitz, 2011) e tomam o lugar daquilo que deveria subsidiar a mobilidade urbana: as pessoas e o movimento.

Em relação à quantidade e qualidade das estruturas ciclísticas existentes, a avaliação dos participantes oscilou entre a **suficiência** e a **insuficiência**, sendo esta a visão preponderante. As estruturas suficientes dizem respeito principalmente ao campus UFSC, com base no relato de alguns ciclistas que identificaram existência de paraciclos nos locais onde costumam frequentar, rampas de acesso aos locais calçados, espaço para circular nos passeios e nas vias internas, bem como asfalto de boa qualidade em algumas vias nos arredores da universidade.

Por outro lado, a insuficiência das estruturas se expande à cidade como um todo, situação que acompanha o ciclista na maior parte do trajeto até a universidade ou outro destino. Ainda que percebam os esforços das políticas para a criação de melhores condições para o uso da bicicleta (como a construção de ciclovias e ciclofaixas em alguns

locais da cidade), o panorama geral desagradado: a falta de sinalização para ciclistas, poucas vias de circulação exclusiva, ciclovias *sem interligação* que *levam nada a lugar*, ruas que *não são feitas nem para andar a pé* que colocam o ciclista em *situações de risco*. Um dos participantes relatou que:

Andar sem infraestrutura é recorrente [...]. O trajeto que eu mais faço, que é do sul da ilha até a universidade [...] construíram uma calçada que nem existia [...] querendo fazer o uso compartilhado com uma ciclovia que é ridícula, com poste no meio, dividindo com pedestre [...] e na época que não tinha era totalmente [...] perigoso ali, mesmo pra pedestre! Pra ciclista já é complicado e pra pedestre não tem nem calçada numa rodovia estadual. É complicado! (P10)

A situação relatada pelo participante é algo que se expande para muitas vias da cidade de Florianópolis. Isso porque algumas das vias principais que fazem a ligação entre regiões da cidade são rodovias estaduais que recortam trechos urbanos. Assim, mesmo que essas rodovias tenham características urbanas como a existência de moderadores do tráfego, uso misto do solo e alta densidade de ocupação, a responsabilidade por sua manutenção gravita entre a esfera municipal e estadual.

Algumas dessas vias, inclusive a citada pelo participante, têm passado por processos de “qualificação”, ou seja, de aprimoramento da qualidade de circulação pelos diversos modais. No entanto, nas obras de duplicação, por exemplo, que exigem a ampliação da área destinada aos veículos, qualificar é uma tarefa de difícil execução, uma vez que as calçadas adquirem dupla função: comportar bicicletas, pedestres e serviços (postes e lixeiras). Compartilhamento que em si não é problemático, se não denunciasses que a “qualificação” das vias supõe a distribuição desigual do espaço urbano para os modais e de seu uso.

Em relação ao campus universitário, a insuficiência se reflete na falta de ciclovias nos arredores e à falta de segurança ao prender a bicicleta nos locais a elas destinados. Quanto à segurança, relatos sobre casos de furtos foram recorrentes na fala dos entrevistados, que tiveram a própria bicicleta roubada ou conheciam alguém que passou por essa situação. Desse modo, mesmo que não vejam a necessidade de tantos paraciclos e bicicletários devido à grande quantidade de árvores no campus (que podem ser locais *informais* para prender a bicicleta), locais

lotados e sem monitoramento desencorajam manter a bicicleta presa na universidade por muito tempo pelo temor do furto. A esse respeito, um participante relatou:

A universidade é bem representativa da cidade. A gente não tem ciclovias perto [...], no centro que eu estudo [...] não tem nenhum bicicletário, tem que amarrarem qualquer lugar. Então acho que é bem precário mesmo, poderia investir melhor nesse quesito (P17).

Assim, seja por parte da gestão municipal ou da administração do campus, as condições de permanência e circulação criadas em Florianópolis e na UFSC se aproximam, sendo avaliadas como insuficientes. No entanto, as opiniões sobre a suficiência e insuficiência das estruturas que atendem os ciclistas na cidade e na universidade divergem em alguns aspectos. Se por um lado é visto o esforço da cidade em criar condições de circulação segura para ciclistas, as estruturas são poucas e desconexas. Se não se vê um descaso da universidade com o ciclista, é necessário prover melhores condições de segurança para atender essas pessoas. O que parece ser consenso entre a pluralidade de pontos de vista é que existe uma falha no âmbito das **políticas**, principalmente aquelas que deveriam incentivar o uso da bicicleta.

Trata-se de um aspecto macroscópico do uso da bicicleta na cidade, que inclui a falta de planejamento para a inserção desse modal no sistema de trânsito existente, falta de *sinalização* e a falta de *educação* para o trânsito, que se inicia na formação de novos condutores e se espalha para o dia a dia nas ruas. Tratam-se de projetos de ciclovias que *ficam só no papel*, ou então vias que *na prática não facilitam em nada o ciclista* e se espalham de maneira irregular no território da cidade.

Da parte dos ciclistas existe a demanda por ações oficializadas do poder público, que é *quem pode fazer alguma coisa* para solucionar o problema. Se por um lado as ações de planejamento podem ser de competência da gestão (do estado, da cidade, do campus universitário), intervenções na esfera da *cultura da bicicleta* são tangentes a ela, a quem compete a promoção de campanhas que difundam o uso da bicicleta como meio de transporte e fomentem o compartilhamento das ruas entre os diversos modais.

Assim, diferente da Figura 14, que mostra a inscrição *informal* do lugar do ciclista na rua feita por ações organizadas pelos próprios

ciclistas, a Figura 16 exhibe uma sinalização regulamentada e adequada para alertar sobre sua existência. Situada nas adjacências da UFSC, a Rua Deputado Antônio Edu Vieira é uma importante via que liga a universidade com a região central e sul da ilha, sendo utilizada por alguns participantes como rota diária. O trecho retratado é uma das faces do morro do bairro Pantanal, paisagem que pode ser tomada como exemplo de outras diversas vias com características semelhantes na cidade. Trata-se de uma paisagem de leitura complexa que pode sintetizar alguns aspectos das discussões desta categoria de análise.

Por um lado os aspectos ambientais: terreno íngreme, que mesmo não sendo uma barreira importante para os ciclistas de Florianópolis, é de difícil transposição para qualquer pessoa; rua estreita, que comporta a largura de um automóvel para cada lado. Ônibus e caminhões alertam sobre suas dimensões, anunciando a regra óbvia de que dois corpos não ocupam o mesmo espaço. Ao centro a marcação horizontal de duas faixas amarelas e contínuas, sinalizando a impossibilidade legal de realizar ultrapassagens no local. Calçadas estreitas disputam o espaço com saídas de garagens, pontos de ônibus e pedestres que acessam os serviços ali localizados. Por outro lado a esfera sócio-política, com o tráfego intenso em um dos sentidos, cena comum em alguns horários do dia. A indicação vertical alerta sobre a circulação de ciclistas no local e a necessidade de guardar a distância de 1,5 metros para manobras de ultrapassagem, algo que garantiria a circulação segura e harmônica de motoristas e ciclistas. No entanto, soma dos elementos ambientais e sócio-políticos resulta em um impasse aparentemente sem solução.

Figura 16. Rua Deputado Antônio Edu Vieira



Fonte: Arquivos de pesquisa.

As sinalizações verticais e horizontais ressaltam a política do dever-ser, uma vez que se deve respeitar 1,5 metros e não se deve realizar ultrapassagens naquele local. Na esfera ético-política, na qual estão inscritas as relações cotidianas entre as pessoas, a exiguidade da via convoca os ciclistas a tomarem posição no espaço e sinalizar corporalmente sua existência: o centro da pista é seu lugar. Conjuntura que teoricamente deveria convocar ao compartilhamento é vivenciada na prática como exclusão, desdobramento histórico da construção das cidades e da cultura do automóvel.

Condições arriscadas para motoristas, ciclistas e pedestres, são contingências do espaço urbano de um local onde o desenvolvimento da mobilidade não acompanhou o desenvolvimento urbano. Nesse caso, repensar as formas e conexões da cidade, voltadas para as pessoas, seria colocar em questão um modo hegemônico de circulação para favorecer a vida na cidade. No âmbito das relações interpessoais, repensar o deslocamento nas cidades exigiria uma implicação ético-política na cidade, fomentada pela solidariedade, compartilhamento e sustentabilidade dos espaços urbanos.

Se por um lado existem opiniões negativas e dificuldades para pedalar diariamente, há também uma forma de ciclismo considerada ideal, definida em termos daquilo que facilita ou facilitaria ainda mais o uso da bicicleta. Na subcategoria 2.5 foram reunidos os conteúdos que configuram o **ciclismo ideal** para os participantes, que em linhas gerais trata da situação oposta das dificuldades e das avaliações negativas sobre as estruturas ciclísticas. São condições que, se cumpridas, potencializariam o uso da bicicleta.

Em relação à **infraestrutura**, o consenso foi a criação de mais ciclovias e ciclofaixas, *pensando as principais ligações da cidade para o ciclista*. Está implícita nessa demanda a possibilidade de demarcação do *espaço* do ciclista (na rua e na cidade), a possibilidade de circular com segurança e, como desdobramento, atrair outras pessoas a aderirem ao ciclismo como meio de transporte. Na universidade, a criação de locais mais seguros para estacionar as bicicletas e instalações como chuveiros e armários foi citada como estratégia que atrairia mais ciclistas. Além disso, o aperfeiçoamento das condições existentes poderia aumentar a frequência de ciclistas se deslocando até o campus diariamente.

A esse respeito, Nkurunziza et al. (2012) apontam que a falta de comodidades para ciclistas no ambiente de trabalho, como chuveiros e vestiários, e falta de locais seguros para guardar a bicicleta estão relacionados com menor uso da bicicleta. Por outro lado, além de ser um

facilitador para o uso da bicicleta, a presença desses aparelhos pode ser importante na mudança de comportamento na adesão a esse meio de transporte (Wooliscroft e Ganglmair-Wooliscroft, 2014).

De acordo com a pesquisa de caracterização dos deslocamentos para o campus da UFSC (Subcomitê de Mobilidade UFSC, 2012), a importância da bicicleta é citada em relação à quantidade de pessoas que têm como ponto de origem os bairros contíguos à universidade. Estima-se que 75% das viagens feitas até o campus tenham origem no raio de cinco quilômetros, o que pode indicar a potencialidade da bicicleta também para curtos trajetos. Nesse sentido, os interesses dos entrevistados vão ao encontro das sugestões do estudo, que tem como um de seus propósitos a criação de uma rede cicloviária que interligue os centros do campus UFSC. Para uma participante:

O ideal seria que tivesse toda uma rede de ciclovia de sair da UFSC, já que tem tanta gente que poderia andar de bike aqui (P5).

Amparada na hipótese de Gehl (2010), a fala da participante pode ser entendida sob dois pontos de vista complementares. Primeiro, a criação de infraestruturas de circulação pode induzir uma demanda reprimida de uso de um modal, o que leva ao entendimento de que a ampliação do sistema cicloviário atrairia mais ciclistas para as ruas. Segundo, essas infraestruturas que não beneficiam somente ciclistas, pois ao aprimorar as condições de circulação, é possível melhorar as condições de permanência, produzindo outras possibilidades de viver nas cidades e outros modos de se relacionar com os espaços e pessoas.

Outro aspecto que facilitaria o uso da bicicleta seria a contrapartida **política** por meio de **incentivos** na esfera das políticas públicas para o transporte. Nesse sentido, a qualificação das vias para o trânsito compartilhado, aprimoramento das condições de *segurança* (pública e viária), *facilitar* o acesso a bicicletas e *campanhas* de educação e conscientização no trânsito foram citadas como situações que configurariam o ciclismo ideal.

Os resultados de Eryigit e Ter (2014) apontam que a criação de sistemas de compartilhamento de bicicleta, campanhas para a difusão do ciclismo e o treinamento para aqueles que não sabem pedalar são estratégias importantes para promover mudanças nos hábitos e valores culturais referentes à bicicleta. De maneira análoga, ressalta-se a fala de um participante ao propor para Florianópolis o sistema de compartilhamento de bicicletas, serviço disponibilizado em algumas

idades brasileiras por instituições privadas¹⁵. Assim, na esteira dos resultados de Vandenbulcke et al. (2011), entende-se que o potencial de Florianópolis como cidade *voltada para os esportes* se intensificaria, ao criar um ambiente que suporte o ciclismo e que dê condições para usos diversos da bicicleta, como transporte, lazer e saúde.

No âmbito das políticas, os participantes se referiram à diminuição dos custos da bicicleta como algo que incentivaria mais pessoas a aderirem a esse meio de transporte. Mesmo sendo um meio de transporte barato em relação a outros, o acesso a uma bicicleta nova e os gastos com equipamentos de segurança encarecem o uso da bicicleta. Nesse sentido, a atuação política por meio da diminuição de impostos sobre os produtos poderiam torná-los mais acessíveis, impactando inclusive no valor dos serviços e manutenção. Esse dado reforça o resultado de Nkurunziza et al. (2012), ao apontarem que as taxas de importação o custo da bicicleta são barreiras políticas no acesso a esse meio de transporte. Desse modo, mesmo a bicicleta sendo um modal barato em relação a outros (Heinen, et al., 2010), sua ampla difusão passaria também por incentivos fiscais e subsídios governamentais¹⁶.

A divulgação da **cultura da bicicleta** foi outro fatore que configuraria o ciclismo ideal para os participantes. A abrangência desse elemento de análise perpassa a esfera individual e coletiva, sendo atravessada pelos vetores políticos descritos anteriormente. Assim, a dimensão cultural do uso da bicicleta está imbricada à ética e política, e o potencial de transformação do panorama atual para o denominado *ideal* estaria nas práticas cotidianas.

Nesse sentido, existe primeiramente a necessidade de o ciclista ter *informações* sobre o uso da via, noções sobre a garantia de *segurança* (para si mesmo e para os outros) e sobre os direitos e deveres ao circular. Respeitar a sinalização de trânsito e parar na faixa de

¹⁵ Proposta idealizada pela prefeitura de Florianópolis desde 2013, o projeto de instalação de um sistema de compartilhamento de bicicletas– Floribike – encontra entraves desde seu ponto de partida. Dois editais licitatórios foram lançados (em 2013 e em 2015), com previsão de fornecimento de 330 bicicletas dispostas em 30 estações em diversos pontos da cidade. No entanto, nenhum dos editais despertou o interesse dos empresários do segmento e atualmente aguardam-se novos desdobramentos.

¹⁶ A esse respeito, vale ressaltar a iniciativa da prefeitura de Buenos Aires que, em parceria com um banco público, colocou à disposição de seus moradores uma linha de crédito especial para o financiamento da bicicleta. Para mais, ver: www.buenosaires.gob.ar/ecobici

pedestres exemplificam práticas para a construção de um espaço legitimado para a bicicleta nas ruas.

Quando em relação com os outros participantes do trânsito, a contrapartida seria dos motoristas. *Ter um pouco mais de sensibilidade ao conduzir e dar espaço* para o ciclista seriam modos ideias para garantir a convivência entre os automóveis e a bicicleta, bem como condições de segurança e a diminuição da violência no trânsito. Para um participante:

Facilitaria uma conscientização massiva de quem utiliza o trânsito. Então seja pedestres, ciclistas, motoristas [...] todo mundo! De que a bicicleta é um meio de transporte ótimo, que deve ser usado e deve ser substituído quando possível. E daí vem a conscientização da esfera pública também, para dar estrutura para o ciclista se sentir confortável em pedalar (P14).

É importante frisar na fala do participante que a bicicleta deve ser uma opção para as pessoas *quando possível*. A dimensão cultural da bicicleta não se refere à tentativa de adesão forçada a esse modal, em que as políticas pró-ciclismo imporiam um modo de circular, possibilidade atrelada a um “determinismo cultural” ou “ditadura da bicicleta”. Pelo contrário, sua propagação passa pela melhoria das condições de circulação e permanência nas cidades, indicando que práticas cotidianas e modos de ser na cidade estão em sintonia com as estruturas e desenhos urbanos de seu tempo. O aperfeiçoamento dessas condições passa também pela redundância das possibilidades de transporte, ou seja, poder acessar o mesmo lugar de diversas maneiras possíveis, dando às pessoas a possibilidade de escolherem o meio de transporte que mais lhe agradarem no momento.

O ciclismo ideal para os participantes tangencia também a esfera das **reivindicações**. Os elementos descritos sobre o que facilitaria o uso da bicicleta não são possíveis sem a construção de um terreno de embates e manifestações para *batalhar por uma melhoria na situação*. Assim, organização dos ciclistas e a reivindicação por um *lugar* no trânsito se desloca do individual ao coletivo constantemente, seja na escolha da bicicleta (como *modo de vida* e como *resistência*) ou em manifestações coletivas organizadas ou não.

A subcategoria 2.6, a última que configura os aspectos cognitivos da relação dos ciclistas com a cidade, discorre sobre as cognições ambientais, ou seja, de modos de conhecer, apreender e extrair

conhecimento do ambiente físico e social. Nessa subcategoria foram organizados os conteúdos que orientam o trajeto dos ciclistas em seus deslocamentos, aquilo que chama a atenção, os motivos que os levam a optar por uma rota em detrimento de outras, bem como as sensações disparadas pelos sentidos.

Assim, entendeu-se que os participantes puderam, com maior ou menor profundidade, percorrer mentalmente o trajeto diário e detalhá-lo em função de seus detalhes e organizadores. De início, identificou-se que os participantes descrevem seus trajetos em função de alguns **marcadores**. De acordo com a distância percorrida, os detalhes do trajeto foram mais ou menos referidos, sendo os trajetos mais longos aqueles que possuíam mais marcações.

Foi possível caracterizar três tipos de marcadores do trajeto que se diferenciam em função de sua escala, podendo haver coexistência entre eles ou não. Na escala macro, os bairros e as regiões da cidade adquiriram maior visibilidade no trajeto. *Trindade, Córrego Grande, Sul da Ilha, Rio Tavares* foram citados tanto como pontos de origem quanto locais de passagem até o destino final (geralmente a UFSC).

Em média escala, os marcadores do trajeto foram nomes de ruas, seja ao percorrê-las por inteiro ou como designação de um bairro. Exemplo disso é a referência à Rua Antônio Edu Vieira como um desígnio ao bairro Pantanal, uma vez que essa rua atravessa toda a extensão do bairro ligando a universidade aos acessos do centro-sul da ilha. De maneira análoga, os nomes oficiais de ruas foram transformados para facilitar sua caracterização, muitas vezes atribuindo ao nome seus atributos físicos. *A rodovia de três pistas do Rio Tavares, a continuação da Lauro Linhares, a subida da Serrinha, rua que contorna a lagoa* foram referências a aspectos periféricos das vias que auxiliam na organização do trajeto ao agregar elementos descritivos e maiores detalhes à paisagem geral.

Os orientadores em escala micro foram os estabelecimentos e prédios por onde passam, bem como elementos particulares das vias. *Supermercados, postos de gasolina, pontos de ônibus, viadutos e prédios da universidade* foram referências ao alcance da visão, aquilo que orienta o momento de continuar reto na mesma rua ou de fazer uma conversão. Por vezes a familiarização com o trajeto possibilitou que o ciclista desse detalhes da própria via como marcador, como aqueles *trechinhos complicados* ou o *buraco na esquina de casa*.

Por vezes, os marcadores do trajeto podem ser modos de se **orientar no espaço**.

Por exemplo, para designar o local de residência, a *subida da ladeira* pode ser um elemento que orienta o ciclista e indica a proximidade do destino final. Outra maneira de se orientar no trajeto é utilizar os marcadores (independente de sua escala) como início ou fim, como o trecho de ciclovia que *começa nas Rendeiras e vai até o final da Lagoa*.

Além disso, tempo e distância são elementos que podem servir de orientação durante os deslocamentos. A referência a trajetos curtos foi feita em função do tempo de deslocamento (*cinco minutos até o mercado*), e os mais longos em função da distância métrica (*45 quilômetros ida e volta*).

Nos trajetos diários, destacam-se alguns elementos que **chamam a atenção** dos ciclistas ao se deslocarem. Em primeiro lugar, foram citados os elementos naturais do ambiente, como as *paisagens* do caminho, as *belezas naturais* da cidade, os *morros*, as *árvores*, o *ar puro*, o *mar* e as *aves*. Além disso, referiram-se aos elementos do ambiente construído, como as *ruas estreitas*, *obras*, *falta de infraestrutura* para bicicletas, *buracos* e *irregularidades* na via. O terceiro grupo de itens foi referente aos elementos sociais presentes na pedalada, como o *trânsito intenso* de veículos e seus *perigos*, a *competição* entre motoristas, ciclistas e pedestres, a *quantidade de ciclistas* que circulam, bem como as *pessoas* que se exercitam na Avenida Beira Mar *no fim de tarde*.

O elemento de análise **escolha do trajeto** reuniu conteúdos que envolvem os motivos pelos quais escolhem um trajeto em detrimento de outro. Trata-se de uma antecipação do caminho, uma avaliação prévia dos trajetos possíveis que designa a melhor opção para o momento. Assim, entendeu-se que os ciclistas foram capazes de antever e avaliar o trajeto, os locais de passagem, as melhores possibilidades e os riscos envolvidos.

Esse processo avaliativo ocorre de acordo com o momento do dia e a disponibilidade de horário para efetuar o trajeto. Desse modo, quando há a opção por um caminho *mais seguro e mais longo* (que compreende o uso de trechos de ciclovia), este será feito quando houver tempo disponível. Por outro lado, se estiverem atrasados, a opção será pelo trajeto *mais curto e menos seguro*. Portanto, nem sempre a ciclovia será a melhor opção para o ciclista, ainda que ofereça condições de circulação exclusiva e com maior segurança do que nas ruas.

Os motivos para a escolha foram diversos: *rapidez*, *distância*, *falta de opção*, *única opção*. Sobressaíram-se aqueles que se dão em função da menor distância e menor tempo de locomoção, ou seja, aquele

que levará *mais rápido* ao destino final. Mesmo assim, existem trajetos que oferecem outras condições de circulação, que aliam a *melhores condições* das vias, com trajeto *mais longo e mais rápido* e a *vista melhor*, indicando que a apreciação estética da cidade é uma influência na decisão pelo trajeto.

Além disso, as cognições ambientais podem ser definidas pelas **sensações** provocadas, ou seja, pelo modo como o corpo é afetado pelos elementos do trajeto. Desse modo, o *cheiro do mangue*, o *ar puro*, a *adrenalina* disparada pelo trânsito em uma rua movimentada e a intensidade das *subidas e descidas* podem ser outro modo de organizar o conhecimento sobre o caminho, de modo que o resultado corporal da subida e a velocidade da descida indique o final da pedalada (*suado*). O relato do participante P13 retrata o modo como as sensações podem se diferenciar no trajeto, pois em seus deslocamentos diários ele passa pelas mesmas ruas na ida e na volta em horários diferentes. Ainda que passe pelos mesmos lugares, as sensações provocadas são distintas.

Embora o percurso seja o mesmo, a sensação é completamente diferente. Na ida a Lauro Linhares e a Madre Benvenuta são tranquilas, mas na volta são pior trecho dos dois percursos, pelo fato de serem ruas estreitas e com muito movimento (ainda que lento). A Gama D'Eça é igual tanto na ida quanto na volta, bastante movimento rápido de carros, mas ruas mais largas. A Beira Mar quando se pega o por do sol é igual ao paraíso (P13).

Trata-se de um modo de conhecer o ambiente que não é puramente racional. Nesse caso, o ciclista sabe que está passando pelos lugares habituais de acordo com o modo como o corpo reverbera com a paisagem, bem como com os sentimentos provocados, indicando a racionalidade ético-afetiva (Sawaia, 1995) como um modo de produzir conhecimento sobre a cidade. Submeter-se à exposição sensível ao ambiente, acessá-lo corporalmente, é um dos passos para poder representá-lo mentalmente, manipular essas imagens e significá-las (Higuchi et al., 2011). As cognições ambientais são, portanto, um modo de extrair e armazenar conhecimento do ambiente que subsidia a vida simbólica e disparam modos de se portar no ambiente. Vê-se, portanto, que afeto, cognição e comportamento, aspectos fundantes da identidade de lugar, são indissociáveis. Desse modo, se o conhecimento for

possível pela experiência, pedalar é uma maneira de conceber a cidade e de agir em seu terreno.

6.3 Categoria 3 – Aspectos comportamentais da relação ciclista-cidade

Utilizar a bicicleta como meio de transporte implica em se posicionar de alguma maneira na via e no trânsito. O comportamento do ciclista nas ruas não pode ser compreendido de maneira isolada, como uma forma adequada ou inadequada de circular, mas sempre em relação a algo ou alguém. Entende-se que as ações são sempre engajadas na situação que as engendram, o que exige considerar os aspectos individuais, sociais e ambientais que as disparam. Assim, os comportamentos podem estar relacionados com as estratégias para lidar com as dificuldades no trânsito ou então ao modo como a história de vida se liga ao ciclismo. Os elementos de análise da terceira categoria congregaram as características comportamentais da relação ciclista-cidade.

A subcategoria 3.1 trata dos modos de pedalar e congrega, entre outros, comportamentos entendidos pelos ciclistas como sendo **inadequados** ou arriscados. Seja por opção ou por falta dela, colocam-se em situações de risco como *pedalar próximo do meio fio*, nas *calçadas*, na *contramão*, entre os carros (no “*corredor*”) ou então *atravessar* uma rua com o *semáforo fechado*. Esses comportamentos, por vezes opostos ao que é definido em termos legais no Código Brasileiro de Trânsito, desdobram-se por motivos diversos, com destaque para os que sobressaíram entre os participantes.

Em primeiro lugar, o espaço físico e o tráfego de veículos podem ser disparadores desses comportamentos. Desse modo, a falta de infraestrutura adequada para circular aliada ao terreno acidentado de Florianópolis e seu tráfego intenso de veículos, convoca os ciclistas a irem *para a calçada*, a pedalam no *cantinho* da via ou então no fluxo contrário ao dos veículos para que *os carros não passem por cima*. Em segundo, esses comportamentos podem ser uma disposição particular de cada indivíduo, uma opção deliberada de pedalar dessa maneira e se colocar em situações potencialmente perigosas ou em *lugares onde o ciclista não deveria estar*, como no *corredor das motos*, por exemplo.

Diferente dos comportamentos considerados *arriscados*, foram citados aqueles que expressam o **cuidado** do ciclista no trânsito. Desse modo, mesmo ao pedalar em locais onde *não deveriam estar* como nas calçadas, houve relatos de ações de *cuidado* com os pedestres, como não

correr e não cortar todo mundo. Além disso, os ciclistas expuseram que pedalar nas ruas exige atenção redobrada, seja com pedestres que atravessam as ruas, com os motoristas que *não sinalizam* as manobras ou que *falam ao telefone* enquanto dirigem, ou com irregularidades nas vias. Vale ressaltar que os estados de atenção durante os deslocamentos têm relação com a qualidade da via (Vansteenkiste et al., 2014), de modo que nas vias de menor qualidade a atenção se volta para elementos próximos e nas de melhor qualidade para os atributos mais distantes.

Ressalta-se que nas vias de grande fluxo de veículos, como nas rodovias, conhecer os locais por onde passa e pedalar no *mesmo sentido dos carros* é algo que ajuda a garantir a segurança do ciclista. Um dos participantes relatou que além de utilizar equipamentos de segurança, como capacete, luva e bota, procura se portar da seguinte maneira:

[...] pegar um ritmo de pedalada num lugar específico [...] não mudar a rota [...] treinar sempre num lugar, vou andar o máximo possível naquele espaço para que eu saiba cada buraco (P15).

Nesse caso, o participante sinaliza que durante a pedalada sua atenção está direcionada para as particularidades da via e do trânsito, pois uma distração ou desconhecimento do local por onde passa pode coloca-lo em perigo. Por outro lado, sinaliza a imbricação entre cognição ambiental e comportamento, uma vez que o ciclista indica a produção conhecimento sobre o ambiente que auxilia na resolução de problemas cotidianos (Higuchi et al., 2011).

Em outras situações, quando a dinâmica do trânsito exige, os ciclistas expuseram a necessidade de se **imporem na via**, principalmente para não permanecerem o tempo todo nos locais inadequados, como no limiar entre via e calçada sob o risco de caírem da bicicleta. Assim, os ciclistas *colocam-se na frente dos carros* no semáforo para passarem primeiro, *pedalam no centro da pista* para exigirem dos motoristas uma manobra adequada de ultrapassagem ou o respeito à distância de 1,5 metros. A esse respeito, um participante relatou:

Pra calçada eu só vou realmente quando tem o ônibus. Quando tem os carros, às vezes, eu não vou pra calçada. Geralmente quando tem mais carro é quando está mais parado. Daí eu vou me embrenhando, às vezes eu tenho que parar de pedalar, tenho que, meio que levar na mão, assim,

mas eu não saio da pista... pra mostrar tipo assim: tem uma bicicleta aqui, você não está dando espaço pra mim, mas eu vou passar de qualquer jeito! (P13).

Trata-se de comportamentos que não são somente reflexos desencadeados pelas situações ambientais. De certa forma, o comportamento do participante intenta *dizer algo* às outras pessoas, veicula a mensagem de que, tal como os motoristas ou pedestres, está fazendo uma opção de deslocamento e tentando chegar ao seu destino final. Essas posturas produzem a possibilidade de igualdade do ciclista no trânsito e de, aos poucos, serem reconhecidos como partícipes legítimos do sistema de transporte.

Se por um lado a postura de imposição pode sugerir o acirramento do clima de disputa no trânsito, existem os comportamentos que indicam os momentos em que o ciclista compartilha o espaço. *Dar a vez* aos pedestres, *andar no mesmo fluxo* dos veículos, ser *ágil* no trânsito e por vezes se *adaptar* a ele são comportamentos que indicam que o ciclista é parte desse sistema e que deve se igualar aos outros integrantes do trânsito, seja parado ou em movimento. O participante P6 relatou que procura fazer uso de sua bicicleta da mesma maneira que um motociclista faz uso de seu veículo, aproximando-se dos direitos e deveres deste.

Portanto, os ciclistas costumam andar na pista, dividindo espaço com carros, motos e pedestres, o que não necessariamente configura uma situação de exclusão, e sim de compartilhamento. Exemplo disso foram as imagens três e seis apresentadas durante as entrevistas (Apêndice C). São imagens do centro e de um bairro de Florianópolis que mostram um ciclista à margem da pista de rolamento. Elas foram lidas de maneiras diferentes por alguns participantes, que ora viam-nas como sustações de exclusão, ora como desejáveis, dado o contexto de compartilhamento da rua. Desse modo, dividir o espaço não implica perder uma parte do que se tem, mas sim construir a possibilidade de coabitar o mesmo lugar. O relato do participante P18 ilustra essa situação.

Tento ser bem educado também, quando eu puder dar a vez também para um motorista, embora sabendo que segundo o código de trânsito a preferência é minha, mas também posso dar o exemplo pra ele do que deve ser feito (P18).

Esta situação reforça a possibilidade de o trânsito não ser regido somente pela lógica do dever-ser, mas também pela racionalidade ético-afetiva (Sawaia, 1995). O comportamento pode ser pensado como projeção afetiva da pessoa no ambiente, motivados pelos afetos que *potencializam* a capacidade de ação, e não como resposta mecânica às situações humano-ambientais do trânsito. As ações no trânsito deveriam passar não só por vias racionais, mas pela sensibilização. Como é possível indicar na fala do participante, dar o exemplo e ser educado é uma situação inusitada em um contexto de predomínio da intolerância, do estresse e do desrespeito.

A subcategoria 3.2 reuniu alguns comportamentos que se referem à saúde e que estão atrelados ao uso da bicicleta, ou então a práticas que foram adotadas a partir da inserção do ciclismo no dia a dia. Como o uso da bicicleta acarreta em benefícios para a saúde física de quem pedala (Gatersleben & Haddad, 2010; Passafaro, et al., 2014), alguns participantes também adotaram o ciclismo como uma maneira de colocar *atividade no dia* e no *corpo*. Um exemplo de como o uso da bicicleta auxiliou no desenvolvimento de hábitos saudáveis foi o participante P15, que expôs a modificação de hábitos alimentares, *alimentando-se melhor*, e a diminuição do tabagismo como transformações decorrentes do uso da bicicleta.

Por outro lado, há casos em que o uso da bicicleta como meio de transporte não está necessariamente ligado a práticas saudáveis, mas sim a um objetivo utilitário, que é o deslocamento, o que configura uma prática **não saudável**. Como expressou o participante P6, *não é para ser saudável que pedala*, exemplificando que às vezes utiliza a bicicleta após ter *comido muito*, não sendo sua principal preocupação *pedalar de uma maneira saudável*.

Por fim, a subcategoria 3.3 definiu os comportamentos relacionados à segurança do ciclista, referentes principalmente à segurança da bicicleta e às ações adotadas para transitar de maneira segura no trânsito. No que se refere à segurança da **bicicleta**, trata-se de estratégias adotadas pelos ciclistas para lidar com as dificuldades relacionadas aos roubos e ao medo de ser assaltado.

Nas ruas, os ciclistas relataram que evitam circular em alguns locais e em alguns horários. Desse modo, tentam andar de bicicleta em horários *mais tranquilos*, como *durante o dia* por exemplo. De maneira análoga, deixar a bicicleta presa em algum local até tarde é algo que evitam fazer para garantir que esteja no mesmo lugar onde a deixaram.

Na universidade, as estratégias utilizadas pelos ciclistas para driblar os problemas de segurança incluem o *uso de dois cadeados*,

levar a bicicleta para onde forem e deixar a bicicleta em locais não oficiais, como dentro dos prédios, postura que indica atenção e preocupação redobradas com a segurança da bicicleta. Além disso, costumam prestar atenção no local onde estacionam a bicicleta e, se forem passar o dia no campus, passam diversas vezes para ver se a bicicleta ainda está lá.

Os comportamentos para garantir a segurança durante a **circulação** sobre a bicicleta se referem principalmente à sinalização das manobras. Como a bicicleta não possui um sistema de sinalização como os veículos automotores, os ciclistas costumam apontar com as mãos as manobras que fazem (conversões, parada, seguir em frente). Outra maneira de garantir a visibilidade no trânsito é a utilização de luzes e buzina para alertar outras pessoas sobre sua presença, bem como equipamentos de segurança como capacete e luvas. Em dias de chuva, a única proteção é o uso de capa de chuva e plástico para não se molharem.

Por fim, aspectos individuais relacionados à história do ciclista auxiliam na garantia de segurança. Para alguns, o fato de *terem carteira de motorista* e saberem o que se passa “por trás do volante” garante uma posição diferenciada quando estão sobre a bicicleta. Nesse sentido, a referência foi ao *senso de segurança*, de se fazer visto na rua e saberem que o motorista está visualizando o ciclista (implica no que foi denominado *impor-se*), além de ter a *atenção redobrada* ao pedalar entre os carros.

Os aspectos comportamentais que ligam o ciclista à cidade disparam a discussão sobre como eles podem se tornar habituais e incorporadas a um *estilo de vida*. Práticas saudáveis e sustentáveis de deslocamento, bem como condutas de compartilhamento e de cooperação no trânsito não são somente desejáveis, mas necessárias para a transformação das práticas de mobilidade na cidade.

A ocorrência dos comportamentos se dá de maneira situada e engajada no contexto que os engendram, uma articulação político-afetiva entre pessoa e ambiente. Assim, se as avaliações sobre o ambiente de trânsito (como os congestionamentos, as infraestruturas ciclísticas e o sistema de transporte coletivo) forem negativas ou não convidarem ao uso, ações que visem a produção de novos hábitos de circulação como o uso da bicicleta e a caminhada, por exemplo, dificilmente terão ampla adesão.

Ações para minimizar a força de hábitos antigos devem ter foco no comportamento individual (como as campanhas sugeridas pelos participantes), mas também focarem em intervenções na esfera das

políticas públicas ou do planejamento urbano – intervenções *upstream* de acordo com Cristo e Günther (2015). Ações nessas esferas implicam na construção do espaço urbano que pressuponha a vida nas cidades (Gehl, 2010) e que produzam condições de outros modos de se relacionar com a cidade e com as pessoas que não a paralisação e a indiferença.

6.4 Síntese dos atributos definidores da identidade de lugar em ciclistas

Em busca dos rastros que constituem a identidade de lugar em ciclistas, analisou-se o conteúdo de entrevistas com ciclistas universitários e de observações dos entornos da universidade, dados que foram subdivididos em três eixos analíticos. É necessário reforçar que as categorias de análise não são definitivas. Elas estão em constante negociação, e cristalizá-las como único modo de compreender o fenômeno seria interromper o fluxo dos lugares e das identidades que emerge nas relações pessoa-ambiente.

Em primeiro lugar, as características afetivas apontaram para a implicação corporal do ciclista com a cidade, pois os sentimentos e emoções disparados são possíveis somente nessa relação. Em segundo lugar, os aspectos cognitivos passaram pela avaliação prévia dos ciclistas ao utilizarem seu meio de transporte: facilidades, barreiras e opiniões sobre a ambiência ciclística medeiam a construção de um saber particular sobre a cidade. Por último, as características comportamentais indicaram um modo de se posicionar no espaço e de lidar com as dificuldades existentes na pedalada, apontando para a necessidade de construção de hábitos que reforcem a “cultura da bicicleta”.

A afetividade foi caracterizada pelos sentimentos e emoções despertados na relação ciclista-cidade. Identificou-se que pedalar não faz sentir *uma coisa só*, e o espectro dos sentimentos provocados transita entre a potencialização ou não da capacidade de agir e as ambivalências, que deixam as marcas da cidade nos ciclistas e vice-versa. Esses sentimentos são mediadores na construção da imagem da cidade, cenários afetivos que representam o modo como os ciclistas percebem e vivem os lugares sobre seu veículo. Sentimentos e imagens sintetizaram os prazeres e as dificuldades de pedalar em um lugar *paradisiaco* que não tem sido pensado e projetado para ciclistas.

No horizonte do *paraíso imóvel*, os ciclistas são convocados a se posicionarem no espaço ou então são localizados nos discursos que se entrecruzam no trânsito. Localização que sempre requer o deslocamento,

sair do lugar, romper com imagens preestabelecidas. O ciclista, que é colocado à margem (das vias e das políticas), aproveita-se dessa posição no trânsito, muitas vezes delegada, para resistir a um modo hegemônico de circulação e de relação com a cidade.

Desse modo, assumir um posicionamento central na pista e se portar de maneira visível para os demais integrantes do trânsito são estratégias comportamentais que localizam corporalmente o ciclista no espaço, delimitam seu lugar na via e deflagram um posicionamento político diante das disputas nas ruas. Nessas tensões cotidianas, os ciclistas são pessoas dispostas a se abrirem para o regime estético da cidade, delineando seus lugares pelas afecções que esses espaços produzem nos corpos e admitindo a possibilidade de se sentir parte da cidade, de se identificar com ela.

Como características cognitivas, identificou-se que a bicicleta é um modo de acessar e conhecer a cidade. A escolha por esse modal passa por avaliações ambientais e pessoais prévias, que indicam o bem estar, gostar de pedalar, o contato com o lugar e a economia de tempo como fatores importantes. Assim, se os motivos/benefícios da bicicleta se referem principalmente à esfera individual, as barreiras sinalizam a preponderância dos fatores político-ambientais, remetendo às condições climáticas, ao planejamento urbano, às formas da cidade e à cultura da bicicleta. Esse processo de avaliação no uso da bicicleta implica em um modo de conhecer a cidade. Nos deslocamentos diários, os ciclistas orientam seus trajetos e se localizam no espaço a partir de elementos do ambiente natural ou construído, dando a esses organizadores o tom de familiaridade.

De maneira menos marcante, mas não menos importante, os conteúdos que remetem a comportamentos sinalizaram que o ambiente e a cultura ciclística convocam o ciclista a se posicionar no espaço. Impor-se no centro da pista e sinalizar corporalmente sua existência é um chamado comportamental pelo lugar e uma demanda para a inscrição do ciclista no corpo da cidade. Além disso, os indicadores comportamentais da identidade de lugar em ciclistas se desdobram em diversas esferas da relação pessoa-ambiente: por um lado, o hábito de pedalar pode ser um convite à produção de um modo de vida saudável, afetando outras esferas da vida pessoal; por outro lado, sob o enfoque da cultura da mobilidade nas cidades, indica-se a possibilidade de construção de práticas de compartilhamento das ruas e dos demais espaços da cidade.

Destacam-se dois processos que se sobressaíram na síntese entre cognição, afeto e comportamento, elementos fundamentais na construção da identidade de lugar. Em primeiro lugar, para que o espaço

se torne próprio, ou para ser significado, ele deve ser antes percebido, conhecido e representado, processo demonstrado pelos ciclistas e inscrito no lugar por eles demandado. Portanto, o processo de apropriação do espaço é fundamental na produção do senso de pertencimento e de continuidade no espaço e no tempo.

Em segundo lugar, a inscrição do ciclista nesse lugar fomenta a criação de uma paisagem geral que se denominou de imagem da cidade. Por vezes retratada metaforicamente, sua composição reúne afeto e cognição por demandar a implicação do ciclista com a cidade, o conhecimento dos espaços bem como avaliações e juízos acerca dos mesmos. Foi uma estratégia utilizada para retratar o modo como se veem na cidade, como concebem a vida nesse lugar, como atualizam suas histórias de vida e suas vivências de outros tempos e espaços no terreno de Florianópolis, bem como as estratégias possíveis para a construção de outros modos de se relacionarem com ele.

Assim, tomam-se como indicadores da identidade de lugar em ciclistas a significação do entorno, a potência de afetar e ser afetado pela cidade, de tomar posição no espaço e de se apropriar dele. Com isso, sugere-se que a criação de outros modos de viver e circular na cidade, que pressuponham encontros, trocas e afecções passa pelo modo como as pessoas se apropriam e significam os entornos.

Se em Proshansky et al. (1983) a identidade de lugar se refere principalmente a cognições sobre o mundo físico, ou seja, a uma estrutura situada na mente, entendeu-se que a afetividade é aquilo que “dá o tom” e redimensiona a relação pessoa-ambiente. O que a experiência do ciclista sugere para a compreensão da identidade de lugar é que o deslocamento dessa estrutura mental para a relação pessoa-cidade permite pensar o lugar e a identidade em função das marcas deixadas.

Apesar de os ciclistas serem afetados por fragmentos da cidade – paisagens, cenários, impressões e imagens –, a pedalada pode ser mediadora de um sentimento pela cidade em sua totalidade, como o de lar. Nesse sentido, a identidade de lugar diz sobre a possibilidade de integrar seus aspectos, formar uma imagem única ainda que multifacetada, que afeta de diversas maneiras. Além de ser um modo de conceber o espaço é também uma forma de ligar os pedaços da cidade, produzindo “ilhas” afetivas de pertencimento e reconhecimento entre pares, os lugares. Ilhas dentro da ilha, uma imagem evocada por um dos participantes e que nesse momento parece fazer mais sentido ao aliar identidade e lugar.

Assim, além de passar pelo reconhecimento de que o próprio ciclista e o entorno formam uma unidade de múltiplas determinações, a identidade de lugar passa pela consideração, por parte do poder público da cidade e dos cidadãos, de que o ciclista é parte desse corpo. Portanto, não se trata somente de criar vias, demarcar territórios, separar os ciclistas em troca de uma pretensa segurança. Trata-se de criar condições para as pessoas circularem e experimentarem a cidade da maneira como escolherem, compartilhando suas vivências nesse lugar.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo desta pesquisa foi analisar as características da identidade de lugar em ciclistas da cidade de Florianópolis. Com o propósito de descrever e explorar esse fenômeno buscou-se percorrer as estruturas ciclísticas da região de um campus universitário, identificar as barreiras, os facilitadores e os motivos para a escolha da bicicleta como meio de transporte, caracterizar a afetividade na relação do ciclista com a cidade e identificar o modo como essas pessoas se apropriam do espaço.

De início, a exploração do campus universitário e de seus entornos demonstrou que as características ambientais não facilitam a circulação dos ciclistas. Como principais atributos, sinalizam-se as vias estreitas e o intenso fluxo de automotores, o que muitas vezes coloca a bicicleta à margem das vias. Se no sentido literal essa marginalização se refere à exiguidade do espaço e à dificuldade de demarcação espacial de uma via exclusiva para ciclistas, em termos relacionais ela não se justifica, já que essas vias deveriam ser palco de compartilhamento entre os diversos modais, e não de protagonismo dos automotores.

No entanto, a segregação no uso das ruas, com prioridade para a circulação destes, encontra respaldo histórico na construção das cidades modernas, que na tentativa de imprimir velocidade na vida urbana acabou produzindo distanciamento e indiferença – ao outro e ao lugar. Assim, entende-se que pedalar é uma maneira de resistir a essas circunstâncias urbanas e seu uso pode sinalizar que outros modos de relação e cooperação no trânsito são possíveis.

Os dados da primeira etapa da pesquisa estão diretamente imbricados com a identificação das barreiras e facilitadores, bem como os motivos para a escolha da bicicleta. São aparatos de uso coletivo que convocam a uma leitura cognitiva do espaço e a uma postura comportamental dos ciclistas, como avaliações a respeito dos atributos ambientais que se desdobram em modos de uso e circulação. Essas estruturas foram avaliadas negativamente pelos ciclistas, sinalizando a predominância de motivos pessoais para a escolha da bicicleta e os ambientais e políticos como entrave à pedalada.

Não se pode negar o fato de que a UFSC é alimentada por uma ciclovia bem avaliada pela comunidade (que a liga diretamente com as pontes passando pela região central da cidade), e que esforços políticos têm sido movidos para melhorar a condição de circulação por bicicletas. No entanto, os acessos às demais ciclovias e ciclofaixas são desconexos, distanciando-se de uma proposta de rede cicloviária. Desse modo, criar

condições de permanência e circulação, como segurança nos bicicletários e vias para o tráfego seguro de bicicletas, seria apenas uma das estratégias para induzir a demanda de uso desse modal e estimular a adesão de mais pessoas ao transporte com bicicletas.

A respeito das estruturas ciclísticas que a universidade oferece, é necessário ressaltar que o uso feito pelos ciclistas pode sugerir algo sobre sua qualidade. Sua distribuição no campus, os locais de instalação e o formato dos paraciclos são algumas características que devem ser consideradas na eventual expansão dessas estruturas, e não somente presença, ausência e quantidades. Observou-se que mesmo com a existência de paraciclos, muitos ciclistas prendem suas bicicletas em árvores ou postes, sob o pretexto de facilidade para estacionar. Os aspectos relacionados às formas e aos usos feitos dessas estruturas devem ser considerados pela administração do campus na instalação de novos paraciclos e bicicletários, atentando para a centralidade do local, iluminação, proximidade de câmeras e guaritas de vigilância e formato do suporte para bicicletas. Essas sugestões estão esquematizadas na Tabela 8.

Tabela 8. Sugestões para bicicletários e paraciclos

Sugestões sobre segurança	<ul style="list-style-type: none"> - Locais de grande circulação de pessoas; - Locais iluminados; - Locais monitorados por câmeras ou por guaritas de vigilância;
Sugestões sobre uso	<ul style="list-style-type: none"> - Locais acessíveis; - Espaço para manobras; - Formato do suporte, que garanta segurança e praticidade (por exemplo, barras que favoreçam prender a bicicleta em pontos diferentes, conforme Figura 6); - Distribuição homogênea das vagas no campus; - Verificar os locais de maior circulação de pessoas (Restaurante Universitário, Centro de Eventos, Hospital Universitário, entre outros);

Entende-se que a fluidez no trânsito, promovida por infraestruturas que produzem mobilidade, proporciona a articulação dos

lugares da cidade, experimentados em movimento. Nesse sentido, destaca-se a importância das dimensões urbana, política e subjetiva da mobilidade, pois a criação de condições de circulação e acesso favorecem a experiência da cidade, bem como a produção de significados, reforçando a construção da identidade com o lugar onde transita. Nesses termos, os sentidos se dão pela conexão entre os espaços e pela fluidez do ir e vir entre eles.

Produção de sentidos e significados que se torna possível pela mediação afetiva, cognitiva e pela implicação corporal do ciclista com a cidade. Este se dispõe às aberturas e encontros com o outro e com o ambiente, decorrência da implicação ético-afetiva com o entorno. Nesse sentido, a categoria de afetividade mostrou-se como uma alternativa possível na análise da identidade de lugar em ciclistas, pois medeia a potência de as pessoas agirem e transformarem os espaços por onde transitam. Estar implicado com o entorno indica, portanto, a possibilidade de escapar à compreensão da cidade como um território de passagem, um pano de fundo desligado das pessoas que nela transitam e de entendê-la como núcleo produtor de sentidos e lugares, estes compartilhados, vivenciados, intersubjetivos.

Sob a perspectiva da afetividade, pedalar na cidade pode ser uma oportunidade de vivenciá-la em outra velocidade, experimentar seu território por outros ângulos, percorrer seus caminhos no tempo suportado pelo próprio corpo. Para além da objetividade dos deslocamentos utilitários e dos trajetos cujas distâncias são empecilhos para alcançar o destino final, o uso da bicicleta como meio de transporte pode ser um modo de produzir vínculos entre pessoa e cidade. Nesse sentido, os ciclistas parecem estar abertos ao regime estético proposto pela cidade e de sentir algo *com* ela.

A mesma implicação afetiva da pessoa com a cidade que produz a identidade de lugar aponta para elementos de apropriação do espaço, modo complementar para a explicação do fenômeno enfocado neste estudo. O modo como os ciclistas se apropriam do espaço indica um conhecimento territorial, uma demanda de inscrição simbólica no espaço e a necessidade do posicionamento corporal para garanti-lo. Nesse sentido, a criação de vínculos afetivos com os entornos implica na criação de modos mais solidários de uso do espaço e de condutas que visem tanto ao compartilhamento das vias quanto à conservação do ambiente. Sob a ótica do ciclista, apropriar-se do espaço é uma via para produzir lugares, “ilhas” de intensidades afetivas que resistem àquilo que na cidade é somente piche e concreto. Desse modo, o transporte “lento” pode ser uma maneira de estar em contato, de se permitir afetar

pelo entorno, de vivenciar o lugar e estar aberto à relação com os outros e com o ambiente.

A articulação entre as esferas afetiva, cognitiva e comportamental encaminham à compreensão da identidade de lugar em ciclistas como uma composição com a cidade mediada por um sentimento de unidade com seus lugares, admitindo a possibilidade de integrá-la em movimento. Se as ruas são o palco da velocidade, a lentidão dos ciclistas é um modo de reatar seus pedaços e concebê-lo de outra maneira. Entretanto, é necessário lembrar: mesmo que mesmo a velocidade experimentada pelos ciclistas na cidade seja menor que a dos automóveis, eles reivindicam para si a possibilidade de se mover rapidamente e sem fricção.

Considerar que o ciclista compõe com a cidade é entender que ele não é um personagem num cenário, mas um todo com o ambiente, visto que ambos compartilham a mesma objetividade e a mesma subjetividade (Sawaia, 2000). Essa implicação ética com o outro-ambiente possibilita o sentimento de cuidado, estima e conexão com o ambiente, possibilitando ações mais responsáveis em relação ao entorno. Essas são algumas implicações da continuidade histórica do lugar, ou seja, de entendê-lo como algo que se perpetua no tempo e nas práticas sociais.

No terreno da psicologia ambiental, promover a tensão entre identidade de lugar e mobilidade urbana por bicicletas permitiu pensar essas categorias pelo movimento que promovem no cotidiano e pela vitalidade que imprimem na cidade, a despeito da demarcação do lugar em um território específico, como a nação, povo, lar, entre outras categorias que podem sugerir totalizações. O lugar em movimento é uma totalidade inacabada, que sempre devém outro de acordo com os fluxos que perpassam em sua superfície. Como foi enfatizado anteriormente, o lugar se define pela vida que nele acontece.

Desse modo, a compreensão da identidade de lugar pela afetividade tem sua importância reforçada, pois permitiu sugerir a abertura da noção de identidade, entendida como identificações em curso, e de lugar, como afecções do corpo inscritas no espaço e no tempo. Se a experiência da mobilidade urbana é corporal e implica em sentir a cidade em um recorte espaço-temporal, pedalar é um modo possível de conceber o espaço e o tempo, dimensões que sintetizam lugares, histórias e subjetividades.

Identidade de lugar não pode ser resumida ao conhecimento do lugar. Procurou-se enfatizar o *status* social da identidade, produzida por agenciamentos coletivos e discursivos. É necessário reforçar que os discursos são componentes importantes na construção da identidade,

sendo necessário lançar o olhar mais detido a isso. Exemplo disso foi o discurso de gênero que emergiu transversalmente no conteúdo das entrevistas, principalmente na fala das mulheres. Ainda que as diferenças entre gênero não tenham sido o enfoque do trabalho, é importante enfatizar que elas marcam presença importante na mobilidade por bicicletas e evidenciam outras formas de desigualdade na prática cotidiana do ciclismo.

É necessário lembrar que a cidade não é vivida da mesma forma por todos. Apesar de ela *estar aí* e ser um dado concreto para seus moradores, suas condições de uso, acesso e trânsito são desiguais. Por isso, as investigações da e na cidade exigem pensá-la como um todo, agenciada por vetores políticos, econômicos, subjetivos e estéticos. Os discursos dos ciclistas, acessados pelas entrevistas semi-estruturadas e por suas inscrições nas ruas da cidade, foram fontes importantes para acerrar os objetivos desse estudo e compreender como pessoa e ambiente se afetam e se constituem mutuamente, bem como as grandezas desses vetores se cruzam em uma prática cotidiana que é o deslocamento por bicicletas. Outra possibilidade técnica de abordagem seria a pedalada conjunta, que tem sido utilizada em outros estudos sobre a mobilidade por bicicletas (McIlveny, 2014). Nestas, os comportamentos poderiam ser analisados pela observação em contexto, e não somente pelo autorrelato do participante.

Quanto aos aspectos cognitivos da relação do ciclista com a cidade, a aproximação foi feita pela noção de cognição ambiental, como um modo de avaliar e produzir conhecimento a partir da representação e significação do entorno. Trata-se de um modo de conhecer o ambiente que auxilia na resolução dos problemas diários, como referendam os estudos conduzidos em psicologia ambiental e, em última análise, localizam a cognição como um processo puramente mental. Para a investigação do contexto de mobilidade nas cidades, uma aproximação possível do fenômeno seria pela noção ampliada de cognição, que a considere um modo de invenção de si mesmo e do mundo. Alinhado com estudos da psicologia e da biologia, por exemplo, esse olhar permite pensar a cognição como prática de invenção de regimes cognitivos diversos, pautados no co-engendramento de si e do mundo. Estudos futuros sobre a cognição na psicologia ambiental poderiam seguir essa orientação teórica e epistemológica.

No que se refere à escolha dos participantes e do local de pesquisa, enfatiza-se que ela se deu em função da viabilidade de acesso e dos acontecimentos recentes da cidade, como o desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis e a

proposta de construção de ciclovias no entorno da UFSC. Além disso, o uso da técnica da “bola de neve” no acesso aos participantes conduziu apenas ao contato com estudantes universitários, reduzindo o espectro possível de vivências e discursos sobre a cidade e o transporte por bicicletas. Em termos metodológicos, essa técnica pode ter produzido dados homogêneos (ao invés de prezar pela multiplicidade de experiências), principalmente no que concerne à faixa etária, condição socioeconômica e função que os participantes ocupam dentro da universidade.

Desse modo, não se pode dizer que os dados refletem o contexto de Florianópolis, mesmo que em alguns pontos as percepções sobre o ciclismo na cidade e as experiências afetivas que nela se inscrevem possam coincidir. Uma vez que Florianópolis passa pelo processo de discussão sobre as políticas de mobilidade urbana, uma possibilidade para aprofundar essa investigação seria acessar os demais moradores da cidade, comparando os afetos, cognições e comportamentos referentes ao meio físico no desenvolvimento dessas políticas, visando relacionar o modo como o aperfeiçoamento das condições de circulação por bicicletas influenciam na construção da identidade de lugar.

Por fim, no que se refere a estudos da e na cidade, aponta-se a importância metodológica de conhecer e viver o local de pesquisa. Diferente de misturar avaliações pessoais com o conteúdo dos dados, na tentativa de enviesá-los ou de produzir conhecimento baseado em opiniões, deixar-se afetar pelo local pesquisado e se inserir na dinâmica urbana permite praticar a pesquisa de outra maneira. Assim, a pesquisa pode ser vivida e não somente pensada, abrindo margem para a escuta daquilo que não é dito no contexto da entrevista com os participantes, mas para os discursos que atravessam a prática investigada. Nesse sentido, a afetividade não indica somente a implicação do ciclista com a cidade, mas também do pesquisador com o fenômeno de interesse, admitindo-se a possibilidade de se acercar dos dados de maneira mais próxima e íntima.

REFERÊNCIAS

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-211. doi: 10.1016/0749-5978(91)90020-T
- Aldred, R. (2013). Incompetent or too competent? Negotiating everyday cycling identities in a motor dominated society. *Mobilities*, 8 (2), 252-271. doi: 10.1080/17450101.2012.696342
- Araújo, E. R. (2004). *A mobilidade como objeto sociológico*. Recuperado em 30 de abril de 2015, de: <http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/3913>.
- Araújo, M. R. M., Sousa, D. A., Oliveira, J. M., Jesus, M. S., Sá, N. R., Santos, P. A. C., Macedo Jr., R. & Lima, T. C. (2009a). Andar de bicicleta: contribuições de um estudo psicológico sobre mobilidade. *Temas em Psicologia*, 17(2), 481-495. Recuperado de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?pid=S1413-389X2009000200018&script=sci_arttext
- Araújo, M. R. M., Sousa, D. A., Oliveira, J. M., Jesus, M. S., Sá, N. R., Santos, P. A. C., Macedo Jr., R. & Lima, T. C. (2009b). Bicicleta e transferência modal: uma investigação em Aracaju. *Temas em Psicologia*, 17(2), 463-480. Recuperado de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?pid=S1413-389X2009000200017&script=sci_arttext
- Augé, M. (2012). *Não lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. 9ª ed. Campinas, SP: Papirus.
- Bacchieri, G., Barros, A. J. D., dos Santos, J. V. & Gigante, D. P. (2010). Cycling to work in Brazil: users profile, risk behaviors, and traffic accident occurrence. *Accident Analysis and Prevention*, 42, 1025-1030. doi: 10.1016/j.aap.2009.12.009
- Basu, S. & Vasudevan, V. (2013). Effect of bicycle friendly roadway infrastructure on bicycling activities in urban India. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 104, 1139-1148. doi: 10.1016/j.sbspro.2013.11.210

- Bauman, Z. (1999). *Globalização: as consequências humanas*. Rio de Janeiro: Zahar.
- Bauman, Z. (2005). *Identidade: entrevista a Benedetto Vecchi*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.
- Bomfim, Z. A. C. (2008). Afetividade e ambiente urbano: uma proposta metodológica pelos mapas afetivos. J. Q. Pinheiro & H. Günther (orgs.). *Métodos de pesquisa nos estudos pessoa-ambiente*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Bomfim, Z. A. C. (2010). *Cidade e afetividade: estima e construção dos mapas afetivos de Barcelona e São Paulo*. Fortaleza: Edições UFC.
- Bonham, J. & Koth, B. (2010). Universities and the cycling culture. *Transportation Research Part D*, 15, 94-102. doi: 10.1016/j.trd.2009.09.006
- Buehler, R. (2012). Determinants of bicycle commuting in the Washington, DC region: the role of bicycle parking, cyclist showers, and free car parking at work. *Transportation Research Part D*, 17, 525-531. <http://dx.doi.org/10.1016/j.trd.2012.06.003>
- Carlos, A. F. A. (2007). *O lugar no/do mundo*. São Paulo, FFLCH. Recuperado em 31 de maio de 2015, de <http://www.fflch.usp.br/dg/gesp>.
- Casakin, H., Hernández, B. & Ruiz, C. (2015). Place attachment and place identity in Israeli cities: the influence of city size. *Cities*, 42, part B, p. 224-230. <http://dx.doi.org/10.1016/j.cities.2014.07.007>
- Cavalcante, S. & Elias, T. F. (2011). Apropriação. S. Cavalcante & G. A. Elali (orgs.). *Temas básicos em Psicologia Ambiental*. Petrópolis, RJ: Vozes.

- CECCA (2001). *Qualidade de vida e cidadania: a construção de indicadores socioambientais da qualidade de vida em Florianópolis*. Florianópolis: Cidade Futura.
- Chataway, E. S., Kaplan, S., Nielsen, T. A. S. & Prato, C. G. (2014). Safety perceptions and reported behavior related to cycling in mixed traffic: a comparison between Brisbane and Copenhagen. *Transportation Research Part F*, 23, 32-43. <http://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2013.12.021>
- Ciampa, A. (1995). Identidade. S. T. M, Lane & W. Codo (org.). *Psicologia social: o homem em movimento*. São Paulo: Editora Brasiliense.
- Cristo, F. de & Günther, H. (2015). Hábito: por que devemos estudá-lo e o que podemos fazer? *Psico*, 46 (2), 233-242. doi: <http://dx.doi.org/10.15448/1980-8623.2015.2.17816>
- Daley, M. & Rissel, C. (2011). Perspectives and images of cycling as a barrier or facilitator of cycling. *Transport Policy*, 18, 211-216. doi: 10.1016/j.tranpol.2010.08.004
- de Bruijn, G-J., Kremers, S. P. J., Singh, A., van den Putte, B. & van Mechelen, W. (2009). Adult active transportation: adding habit strength to the Theory of Planned Behavior. *American Journal of Preventive Medicine*, 36(3), 189-194. doi:10.1016/j.amepre.2008.10.019
- Brasil (2012) *Lei N º 12.587*. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Recuperado em 29 de setembro de 2014, de: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm.
- Devine-Wright, P. & Clayton, S. (2010). Introduction to the special issue: place, identity and environmental behavior. *Journal of Environmental Psychology*, 30, 267-270. doi: 10.1016/S0272-4944(10)00078-2

- de Waard, D., Edlinger, K. & Brookhuis, K. (2011). Effects of listening to music, and of using a handheld and handsfree telephone on cycling behaviour. *Transportation Research Part F*, 14, 626-637. doi:10.1016/j.trf.2011.07.001
- de Waard, D., Lewis-Evans, B., Jelijs, B., Tucha, O. & Brookhuis, K. (2014). The effects of operating a touch screen smartphone and other common activities performed while bicycling on cycling behaviour. *Transportation Research Part F*, 22, 196-206. <http://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2013.12.003>
- Dewes, J. O. (2009). *Amostragem em bola de neve e respondent-driven sampling: uma descrição dos métodos*. Monografia apresentada para obtenção do grau de Bacharel em Estatística, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul, RS, Brasil.
- Dixon, J. & Durrheim, K. (2000). Displacing place-identity: a discursive approach to locating self and other. *British Journal of Social Psychology*, 39, 27-44. Recuperado de <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1348/014466600164318/pdf>
- D'Mello, M. & Sahay, S. (2007). "I am kind of nomad where I have to go places and places"... Understanding mobility, place and identity in global software work from India. *Information and Organization*, 17, 162-192. doi: 10.1016/j.infoandorg.2007.04.001
- Engbers, L. H & Hendriksen, I. J. M. (2010). Characteristics of a population of commuter cyclist in the Netherlands: perceived barriers and facilitators in the personal, social and physical environment. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 7:89. Recuperado de <http://www.ijbnpa.org/content/7/1/89>
- Eryiğit, S. & Ter, U. (2014). The effects of cultural values and habits on bicycle use - Konya sample. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 140, 178-185. doi: 10.1016/j.sbspro.2014.04.406

- Farr, R. M. (1998). *As raízes da psicologia social moderna*. Tradução: Pedrinho A. Guareschi e Paulo V. Maya. Petrópolis: Editora Vozes.
- Flynn, B. S., Dana, G. S., Sears, J. & Aultman-Hall, L. (2012). Weather factor impacts of commuting to work by bicycle. *Preventive Medicine*, 54, 122-124. doi:10.1016/j.ypmed.2011.11.002
- Forward, S. E. (2014). Exploring people's willingness to bike using a combination of the theory of planned behavioural and the transtheoretical model. *Revue européenne de psychologie appliquée*, 64, 151-159. <http://dx.doi.org/10.1016/j.erap.2014.04.002>
- Franco, L. P. C., Campos, V. B. G. & Monteiro, F. B. (2014). A characterisation of commuter bicycle trips. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 111, 1165-1174. doi: 10.1016/j.sbspro.2014.01.151
- Friese, S. (2014). *ATLAS.ti 7 Manual*. Berlin: Scientific Software Development GmbH.
- Gatersleben, B. & Haddad, H. (2010). Who is the typical bicyclist? *Transportation Research Part F*, 13, 41-48. doi:10.1016/j.trf.2009.10.003
- Gehl, J. (2010) *Cities for people*. London: Island Press.
- González Rey, F. L. (2002). *Pesquisa qualitativa em psicologia: caminhos e desafios*. São Paulo: Pioneira Thomson Learning.
- Guattari, F. (1999). *As três ecologias*. Campinas, SP: Papyrus.
- Guest, G., Bunce, A. & Johnson, L. (2006). How many interviews are enough? An experiment with data saturation and variability. *Field Methods*, 18 (1), p. 59-82. doi: 0.1177/1525822X05279903

- Günther, H. (2003). Mobilidade e affordance como cerne dos estudos pessoa-ambiente. *Estudos de Psicologia*, 8(2), 273-280. Recuperado de <http://www.scielo.br/pdf/epsic/v8n2/19043.pdf>
- Hansen, K. B. & Nielsen, T. A. S. (2014). Exploring characteristics and motives of long distance commuter cyclists. *Transport Policy*, 35, 57-63. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.05.001>
- Hardt, M., Negri, A. (2001). *Império*. 2ª ed . Rio de Janeiro: Record.
- Heinen, E., Van Wee, B. & Maat, K. (2010). Commuting by bicycle: an overview of the literature. *Transport Reviews*, 30 (1), 59-96. doi: 10.1080/01441640903187001
- Heinen, E., Maat, K. & van Wee, B. (2011). The role of attitudes toward characteristics of bicycle commuting on the choice to cycle to work over various distances. *Transportation Research Part D*, 16, 102-109. doi:10.1016/j.trd.2010.08.010
- Hernández, B., Hidalgo, M. C., Salazar-Laplace, M. E. & Hess, S. (2007). Place attachment and place identity in natives and non-natives. *Journal of Environmental Psychology*, 27, 310-319. doi: 10.1016/j.jenvp.2007.06.003
- Higuchi, M. I. G., Kuhnen, A. & Bomfim, Z.A.C. (2011). Cognição ambiental. [S. Cavalcante & G. A. Elali \(orgs.\). *Temas básicos em Psicologia Ambiental*. Petrópolis, RJ: Vozes.](#)
- Hissa, C. E. V. (2012). A lentidão no lugar da velocidade. *Redobra*, 9, p. 75-82.
- Hissa, C. E. V. & Corgosinho, R. R. (2006). Recortes de lugar. *Geografias*, 2 (1), p. 07-21.
- Hissa, C. E. V. & Melo, A. F. (2008). O lugar e a cidade: conceitos do mundo contemporâneo. Hissa, C. E. V. (org). *Saberes ambientais: desafios para o conhecimento disciplinar*. Belo Horizonte: Editora UFMG.

- Hissa, C. E. V. & Nogueira, M. L. M. (2013). Cidade-corpo. *Revista UFMG*, 20 (1), p. 54-77.
- Izzi, A. L. M. (2013). *Análise de equipamentos de apoio aos modos de transporte coletivos e não motorizados no campus sede da Universidade Federal de Santa Catarina*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.
- Jacques, M. G. C. (2013). Identidade. M. N. Strey et al. *Psicologia social contemporânea: livro texto*. Petrópolis, RJ: Vozes.
- Jensen, A. (2013). Controlling mobility, performing borderwork: cycle mobility in Copenhagen and multiplication of boundaries. *Journal of transportation geography*, 30, p. 220-226. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.02.009>
- Jensen, O. B. (2009). Flows of meaning, cultures of movements – urban mobility as meaningful everyday practices. *Mobilities*, 4 (1), p. 139-158. doi: 10.1080/17450100802658002
- Kakefuda, I., Stallones, L. & Gibbs, J. (2009). Discrepancy in bicycle helmet use among college students between two bicycle use purposes: commuting and recreation. *Accident Analysis and Prevention*, 41, 513-521. doi:10.1016/j.aap.2009.01.014
- Kienteka, M., Rech, C. R., Fermino, R. C. & Reis, R. S. (2012). Validade e fidedignidade de um instrumento para avaliar as barreiras para o uso de bicicleta em adultos. *Revista Brasileira de Cineantropometria e Desempenho Humano*, 14 (6), 624-635. doi: <http://dx.doi.org/10.5007/1980-0037.2012v14n6p624>
- Kienteka, M., Reis, R. S. & Rech, C. R. (2014). Personal and behavioral factors associated with bicycling in adults from Curitiba, Paraná State, Brazil. *Cad. Saúde Pública*, 30 (1), 79-87. <http://dx.doi.org/10.1590/0102-311X00041613>

- Korpela, K. M. (1989). Place-identity as a product of environmental self-regulation. *Journal of Environmental Psychology*, 9, 241-256. doi: 10.1016/S0272-4944(89)80038-6
- Kuhnen, A. (2002). *Lagoa da Conceição: meio ambiente e modos de vida em transformação*. Florianópolis: Cidade Futura.
- Lynch, K. (1997). *A imagem da cidade*. 1ª ed. São Paulo: Martins Fontes.
- Magnani, J. G. C. (2002). De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, 17 (49), p. 11-29.
- McIlvenny, P. (2014). Vélo-mobile formations-in-action: biking and talking together. *Space and Culture*, 17 (2), 137-156. doi: 10.1177/1206331213508494
- McKenna, J. & Whatling, M. (2007). Qualitative accounts of urban commuter cycling. *Health Education*, 107 (5), p. 448-462. doi: <http://dx.doi.org/10.1108/09654280710778583>
- Melo, A. F. & Hissa, C. E. V. (2004). O lugar e a cidade no mundo contemporâneo. *Maestria*, 2, p. 25-40.
- Minayo, M. S. C. (org) (2000). *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. Petrópolis: Vozes.
- Moser, G. (2012). Cities. S. D. Clayton (org.). *The Oxford handbook of environmental and conservation psychology*. Oxford: Oxford University Press.
- Murtagh, N., Gatersleben, B. & Uzzel, D. (2012). Multiple identities and travel mode choice for regular journeys. *Transportation Research Part F*, 15, 514-524. doi: 10.1016/j.trf.2012.05.002
- Nkurunziza, A., Zuidgeest, M., Brussel, M. & Van Maarseveen, M. (2012). Examining the potential for modal change: motivators and barriers for bicycle commuting in Dar-es-Salaam.

Transport Policy, 24, 249-259.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.09.002>

Olabuénaga, J. I. R. (2009). *Metodología de la investigación cualitativa*. 4ª edição. Bilbao, Universidad de Deusto.

Organização das Nações Unidas (2014). *World Urbanization Prospects: The 2014 Revision*, CD-ROM Edition. Recuperado em 10 de abril de 2015 de: <http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/>

Passafaro, P., Rimano, A., Piccini, M. P., Metastasio, R., Gambardella, V., Gullace, G. & Lettieri, C. (2014). The bicycle and the city: desires and emotions versus attitudes, habits and norms. *Journal of Environmental Psychology*, 38, 76-83.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.jenvp.2013.12.011>

Plamus (2014a). *Divulgação preliminar dos resultados de pesquisa: Parte I – Visão Geral*. Recuperado em 30 de outubro de 2015 de:
http://www.plamus.com.br/arquivos/plamus_apresentacao_resultados_parte1_visaogeral.pdf

Plamus (2014b). *Divulgação preliminar dos resultados de pesquisa: Parte II – Análise Territorial*. Recuperado em 30 de outubro de 2015 de:
http://www.plamus.com.br/arquivos/plamus_apresentacao_resultados_parte2_analiseterritorial.pdf

Plamus (2014c). Apresentação dos resultados. Recuperado em 30 de outubro de 2014 de:
http://www.plamus.com.br/arquivos/plamus_apresentacao_resultados_claudia_martinelli.pdf

Pol, E. & Valera, S. (1999). Symbolisme de l'espace public et identité sociale. *Villes em Parallele*, 28-29, p. 13-33.

Ponte, A. Q., Bomfim, Z. A. C. & Pascual, J. G. (2009). Considerações teóricas sobre identidade de lugar à luz da abordagem histórico-cultural. *Psicologia Argumento*, 27(59), 345-354. Obtido de

<http://www2.pucpr.br/reol/index.php/PA?dd1=3375&dd99=viw>.

- Proshansky, H. M., Fabian, A. K. & Kaminoff, R. (1983). Place-identity: physical world socialization of the self. *Journal of Environmental Psychology*, 3, 57-83. doi: 10.1016/S0272-4944(83)80021-8
- Raquel, R. (2010). *Espaço em transição: a mobilidade ciclística e os planos diretores de Florianópolis*. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.
- Rivlin, L. G. (2003). Olhando o passado e o futuro: revendo pressupostos sobre as interações pessoa-ambiente. *Estudos de Psicologia*, 8 (2), p. 215-220.
- Rolnik, R & Klintowitz, D. (2011). (I)mobilidade na cidade de São Paulo. *Estudos Avançados*, 25 (71), p. 89-108.
- Rolnik, S. (1997a). Toxicômanos de identidade. Subjetividade em tempo de globalização. D. Lins (org.) *Cultura e Subjetividade: saberes nômades*. Campinas: Papirus.
- Rolnik, S. (1997b). *Uma insólita viagem à subjetividade: fronteiras com a ética e a cultura*. Recuperado em 17 abr. 2015, de: http://www.pucsp.br/nucleodesubjetividade/Textos/SUELY/via_gemsubjetic.pdf.
- Sallis, J. F., Conway, T. L., Dillon, L. I., Frank, L. D., Adams, M. A., Cain, K. I. & Saelens, B. E. (2013). Environmental and demographic correlates of bicycling. *Preventive Medicine*, 57, 456-460. <http://dx.doi.org/10.1016/j.ypmed.2013.06.014>
- Santos, M. (2014). *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.

- Sawaia, B. B. (1995). O calor do lugar: segregação urbana e identidade. *São Paulo em perspectiva*, 9 (2), p. 20-24.
- Sawaia, B. B. (1999). Comunidade como ética e estética da existência. Uma reflexão mediada pelo conceito de identidade. *PSYKHE*, 8 (1), p. 19-25.
- Sawaia, B. B. (2000). *Por que investigo afetividade*. Texto apresentado para concurso de promoção na carreira para a categoria de Professor Titular do Departamento de Sociologia da PUCSP. São Paulo: PUC-SP.
- Sennet, R. (2000). Street and office: two sources of identity. W. Hutton & A. Giddens (Eds.) *Global Capitalism*. London, Jonathan Cape.
- Sennet, R. (2003). *Carne e pedra*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Record.
- Sennet (2006). *The open city*. Recuperado em 30 de outubro de 2015 de: http://downloads.lsecities.net/0_downloads/Berlin_Richard_Sennet_2006-The_Open_City.pdf.
- Schiller, P. L., Bruun, E. C. & Kenworthy, J. R. (2010). *An introduction to sustainable transportation: policy, planning and implementation*. London: Earthscan.
- Sherwin, H., Chatterjee, K. & Jain, J. (2014). An exploration of the importance of social influence in the decision to start bicycling in England. *Transportation Research Part A*, <http://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2014.05.001>
- Short, J. R. & Pinet-Peralta, L. M. (2010). No accident: traffic and pedestrians in modern city. *Mobilities*, 5 (1), p. 41-59. doi: 10.1080/17450100903434998.
- Silva, I. M. (2011). Por uma antropologia da mobilidade. *Revista de Ciências Sociais*, 42 (2), p. 154-158.

- Simões, A., Gonçalves, G. A., Corgozinho, B. M. S. & Lopes, A. M. H. (2011). A subjetividade fora da mente. *Fractal: Revista de Psicologia*, 23 (2), p. 353-366.
- Spencer, P., Watts, R., Vivanco, L. & Flynn. (2013). The effects of environmental factors on bicycle commuters in Vermont: influences of a northern climate. *Journal of Transport Geography*, 31, 11-17. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2013.05.003
- Strauss, A. & Corbin, J. (2008). *Pesquisa qualitativa: técnicas e procedimentos para o desenvolvimento de teoria fundamentada*. 2ª ed. Porto Alegre: Artmed.
- Subcomitê de Mobilidade UFSC. (2012). *Plano diretor participativo da UFSC*. Recuperado em 07 de Setembro de 2014, de: <http://planodiretor.ufsc.br/files/2012/04/24.04.12-Leitura-Mobilidade.pdf>.
- Tassara, E. T. O. & Rabinovich, E. P. (2001). A invenção do urbano e o poético: uma cartografia afetiva – estudo sobre o bairro paulistano da Barra Funda. Tassara, E. T. O. (org.). *Panoramas interdisciplinares para uma psicologia ambiental do urbano*. São Paulo: EDUC.
- Tassara, E. T. O., Rabinovich, E. P. & Goubert, J-P. (2004). O lugar da poética nas relações pessoa-ambiente. O caso da Barra Funda: uma arqueologia de um elo social em vias de desaparecimento. Tassara, E. T. O., Rabinovich, E. P., Guedes, M. C. (eds.). *Psicologia e ambiente*. São Paulo: EDUC.
- Thibaud, J-P. (2004). O ambiente sensorial das cidades: para uma abordagem de ambiências urbanas. Tassara, E. T. O., Rabinovich, E. P., Guedes, M. C. (eds.). *Psicologia e ambiente*. São Paulo: EDUC.
- Thibaud, J. P. (2012). O devir ambiente do mundo urbano. *Redobra*, 9, p. 30-36.

- Triviños, A.N.S. *Introduzindo a pesquisa em ciências sociais – pesquisa qualitativa em educação*. São Paulo: Atlas, 2010.
- Tuan, Y-F. (1983). *Espaço e lugar: a perspectiva da experiência*. São Paulo: DIFEL.
- Twigger-Ross, C. L. & Uzzel, D. L. (1996). Place and identity processes. *Journal of Environmental Psychology*, 16, 205-220. doi: 10.1006/jevp.1996.0017
- Underwood, S. K., Handy, S. L., Paterniti, D. A. & Lee, A. E. (2014). Why do teens abandon bicycling? A retrospective look at attitudes and behaviors. *Journal of Transport & Health*, 1, 17-24. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jth.2013.12.002>
- Valera, S. (1996). Psicología Ambiental: bases teóricas y epistemológicas. In: L. Iñiguez & E. Pol (eds.). *Cognición, representación y apropiación del espacio*. Barcelona: Publicacions Universitat de Barcelona, 1-14. Recuperado em 30 de outubro de 2015 de: http://laciudadnoshabita.bligoo.cl/media/users/9/475982/files/39374/capitulo_1_Psicologia_a_Ambiental_Bases_te_ricas_y_epistemologicas.pdf
- Vandenbulcke, G., Dujardin, C., Thomas, I., de Geus, B., Degraeuwe, B., Meeusen, R. & Panis, L. I. (2011). Cycle commuting in Belgium: spatial determinants and 're-cycling' strategies. *Transportation Research Part A*, 45, 118-137. doi:10.1016/j.tra.2010.11.004
- Vansteenkiste, P., Zeuwts, L., Cardon, G., Philippaerts, R. & Lenoir, M. (2014). The implications of low quality bicycle paths on gaze behavior of cyclists: a field test. *Transportation Research Part F*, 23, 81-87. <http://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2013.12.019>
- Willis, D. P., Manaugh, K. & El-Geneidy, A. (2013). Uniquely satisfied: exploring cyclist satisfaction. *Transportation Research Part F*, 18, 136-147. <http://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2012.12.004>

- Woo, T. C., Helton, W. S. & Russel, P. N. (2010). The role emotion and gender play in the choice of commuting by bicycle: a preliminary study from Christchurch, New Zealand. *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting*, 54, 1067-1071. doi: 10.1177/154193121005401404
- Wooliscroft, B. & Ganglmair-Wooliscroft, A. (2014). Improving conditions for potential New Zealand cyclists: an application of conjoint analysis. *Transportation Research Part A*, 69, 11-19. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2014.08.005>
- Zhang, D., Magalhães, J. D. A. V. & Wang, X. (2014). Prioritizing bicycle paths in Belo Horizonte City, Brazil: analysis based on user preferences and willingness considering individual heterogeneity. *Transportation Research Part A*, 67, 268-278. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2014.07.010>
- Zhao, P. (2014). The impact of the built environment on bicycle commuting: evidence from Beijing. *Urban Studies*, 51 (5), 1019-1037. doi: 10.1177/0042098013494423

APÊNDICES

Apêndice A – Anotações das idas a campo

Dia 1 (06/06/2015)

A exploração do campo de pesquisa a ser pesquisado, os espaços que os frequentadores do campus universitário circulam e suas aventuras cotidianas no deslocamento até seu local de trabalho/estudo tocam, em diversos momentos, minha própria experiência de ciclista e frequentador desse mesmo espaço em questão. Portanto, dois pontos devem ser enfatizados desde o início: existe uma implicação pessoal e vivencial da e na pesquisa; a exploração do campo não iniciou nem terminou no dia 06 de junho de 2015.

A ida ao camp(o)us, desde o início de 2014, é quase diária, via de regra aliada ao uso da bicicleta. Então, em diversas ocasiões vivenciei os desafios e prazeres de pedalar em Florianópolis, o que venho descobrindo também ser uma experiência compartilhada com os participantes da pesquisa até o momento.

No entanto, nesse momento volto meu olhar aos aspectos estruturais do campus: como e onde circular nesse lugar, como acessá-lo, onde parar... o que antes era apenas incômodo, nesse momento tento mapear e nomear. Caracterizar, em termos de infraestrutura, o que o campus da UFSC oferece ao ciclista: passagens, paraciclos, bicicletários, e o que mais estiver à disposição dos frequentadores que utilizam a bicicleta como meio de transporte.

Assim, no primeiro dia de exploração, tive o objetivo de transitar pelos lugares conhecidos: basicamente os entornos do CFH, CTC e CCE. Instrumentos de registro: caneta, caderno, mapa da UFSC uma câmera fotográfica. O dia estava ensolarado, o que favoreceu a circulação, mas prejudicou a qualidade das fotos.

Imagem 1: Mapa do Campus UFSC - Florianópolis



Fonte: <http://estrutura.ufsc.br/mapa/>

Procurei circular pelo máximo de caminhos possível, circundar tantos prédios quanto fossem possíveis em busca de equipamentos para suporte do ciclista. Essa exploração foi feita sobre uma bicicleta; desci dela apenas para tomar notas e fazer os registros fotográficos. Entendi, no momento, que essa seria uma estratégia de me colocar diante das dificuldades e facilidades que os estudantes e funcionários do campus da UFSC têm ao usar esse meio de transporte.

O início foi pela entrada da Carvoeira, circulando pelos estacionamentos e blocos situados à direita de quem entra. O primeiro paraciclo encontrado foi no CFH, uma estrutura cujo modelo se repete em quase toda a universidade: uma longa barra de ferro fixada na parede e no chão, saindo dela duas hastes metálicas destinadas a suportar o guidão da bicicleta. Ali existiam dois paraciclos:

1) um em frente ao bloco do departamento de psicologia, com 22 vagas parcialmente cobertas, piso coberto com pedras (que favorece o escoamento da água em dias de chuva) e recebe iluminação dos

demaís blocos desse centro. É contíguo a uma rampa de acessibilidade de pessoas com dificuldade de locomoção, que é ladeada por corrimão. Não são raras as vezes em que se encontram bicicletas presas nesse corrimão, havendo ou não vagas disponíveis no paraciclo;

2) um ao lado do bloco das salas de aula do CFH (em frente ao bosque). São 22 vagas descobertas, sobre a grama e é iluminado indiretamente pelos holofotes direcionados ao bosque.

Em seguida, o bloco do CED foi observado. Ali existe um paraciclo situado no vão central desse bloco. Localiza-se do lado oposto ao estacionamento (de acesso exclusivo) e ao lado da porta principal de acesso do centro. São 5 vagas disponíveis, com cobertura e piso de concreto em boas condições.

No Restaurante Universitário, local de confluência diária de milhares de estudantes, a situação não pareceu muito favorável ao ciclista. Existe apenas um paraciclo com 12 vagas descobertas e situadas sobre a grama, o que dificulta em dias de chuva ou posteriores a ela. No entanto, como é um local bastante arborizado, é usual que os ciclistas improvisem seu suporte nas árvores.

Nos fundos do restaurante, entre os blocos da engenharia e gestão do conhecimento e da editora da UFSC, em um bolsão de estacionamento de terra, encontram-se dois paraciclos, ambos com 13 vagas, totalizando 26. Apesar de ser mais que o dobro disponível no RU, prédio que não deve distar 100 metros dali, o acesso a esses paraciclos é bastante precário e isolado, diferente do anterior.

Nesse momento, iniciei a incursão ao CDS, que se situa atrás do RU, é bastante espalhado e possui dezenas de edificações (entre quadras, ginásios, piscinas, salas de aula, administração, almoxarifado, etc.). Ali passei boa parte do tempo no dia, por não conhecer o local e para me certificar de que toda a extensão daquela área seria coberta. Chamou minha atenção dois aspectos nesse centro: a quantidade de paraciclos e a dificuldade de acessar muitos deles: ruas de terra e esburacadas, blocos desconexos, sem caminhos que os unam e exigindo grandes voltas para ir de um lugar a outro. Esse é um entrave não apenas para o ciclista, mas para qualquer pessoa que tente circular na universidade (lembrando que os caminhos calçados são prioridade do pedestre e é comumente compartilhado com os ciclistas).

1) ginásio 3 – são 15 vagas sobre um piso gramado. O paraciclo está bastante avariado, mas fixado firmemente no chão. Destas vagas, duas podem ser consideradas inúteis por oferecerem pouca segurança (o que demonstrarei com fotos);

2) 1 paraciclo com 11 vagas em frente ao almoxarifado do atletismo. Parcialmente coberto, sobre piso de concreto, possui uma vaga inútil;

3) Bloco 5A – 1 paraciclo com 11 vagas (1 inútil). Local parcialmente coberto, sobre piso de concreto e monitorado com câmera de vigilância;

4) Bloco 5 – 1 paraciclo com 13 vagas (2 inúteis) situado em local com piso de cimento, parcialmente coberto e monitorado por câmera de vigilância;

5) Bloco novo do CDS – ainda que o bloco não esteja totalmente pronto, ali existem 40 vagas para bicicletas com paraciclos em forma de U invertido. É uma estrutura que oferece maior segurança (pois é possível prender a bicicleta em mais de um ponto) e em cada paraciclo é possível fixar mais de uma bicicleta, aumentando a quantidade de ciclistas que possam usá-lo. Além disso, o acesso a esse local é bastante ruim, até mesmo para carros, em via de terra e com muitos buracos;

6) Bloco 6 – em frente ao bloco em construção, ali existem dois paraciclos, um com 11 vagas (2 inúteis) e outro sem suportes para bicicletas (apenas uma longa barra de ferro fixada ao chão). Situa-se sobre um gramado e não possui cobertura;

7) complexo aquático – 2 paraciclos com 5 vagas cada, totalizando 10. Sobre piso de cimento e sem cobertura;

8) Bloco 1 – um paraciclo com 5 vagas (2 inúteis) em local parcialmente coberto, com piso de cimento e monitorado com câmera;

9) Bloco 3 - um paraciclo com 5 vagas (2 inúteis) em local parcialmente coberto, com piso de cimento e monitorado com câmera;

Ao sair desse centro, é possível passar pelo bloco de arquitetura. Uma construção aparentemente nova, mas com o acesso muito ruim. Chamou a atenção que nesse local não existe uma única vaga para bicicletas, e alguns alunos que estavam por ali deixaram suas bicicletas presas nas colunas dos prédios ao lado.

Em seguida, a maior surpresa do primeiro dia da exploração do campus. No prédio da CERTI existe um bicicletário muito bem sinalizado, coberto, cercado com grades, cartaz com instruções de alongamento, em área monitorada com câmera e acesso restrito mediante senha. Ali são 9 ganchos para pendurar a bicicleta na parede (na posição vertical) e mais 9 suportes em formato de U, totalizando 16 vagas para bicicletas. Sem dúvidas, a melhor estrutura do campus para atender o ciclista. A pergunta é: qual ciclista?

No prédio ao lado, Centro de eventos da UFSC existem 3 paraciclos para prender a roda da bicicleta (diferente dos anteriores):

1) um nos fundos do prédio, com 7 vagas cobertas, sobre piso revestido, que se situa abaixo de uma escada. O local é monitorado por câmera de vigilância, ainda que ela não cubra a área do paraciclo;

2) na parte da frente do bloco, ao lado da agência bancária. São 3 vagas situadas embaixo de uma escada, sobre piso revestido e coberto. Local monitorado por câmera.

3) também na parte da frente, mas situado na calçada. São 5 vagas disponíveis, sobre piso de concreto e sem cobertura. No momento do registro desse local, o paraciclo não estava fixado ao chão, não oferecendo a segurança devida às bicicletas que porventura fossem presas ali. Em perambulações anteriores pelo local, já vi motos paradas em frente e até mesmo o paraciclo jogado sobre um canteiro ao lado, reforçando a sugestão da falta de segurança.

Atravessando a rua, fui em direção ao CCE. Nessa região da UFSC, que compreende os prédios contíguos às ruas de acesso (Lauro Linhares, João Pio Duarte, Edu Vieira), a circulação com bicicleta é mais fluida. Ruas pavimentadas, calçamento amplo, caminhos que se conectam. Além disso, existem rampas de acesso às calçadas, oferecendo menos resistência à pedalada. No CCE são dois paraciclos:

1) 1 com 14 vagas (2 inúteis) na parte da frente do bloco. O local possui calçamento e é monitorado por câmera. No local tem uma placa sugerindo que motociclistas não parem seus veículos sobre o passeio;

2) um paraciclo na parte lateral do bloco com 9 vagas semi cobertas, local possui calçamento e é monitorado por câmera. Esse local também é compartilhado com motociclistas, que param os veículos ali.

Na parte dos fundos desse bloco situa-se um grande estacionamento de carros, que leva até os blocos das ciências biológicas. No CCB a circulação sobre a bicicleta é bastante complicada, pois muitas vezes os caminhos existentes são também corredores entre prédios. São lugares estreitos com passagem constante de pedestres, o que torna perigoso pedalar por ali (por colocar em risco o ciclista e o pedestre). Talvez a dificuldade de circular nesse centro tenha me levado a encontrar um único paraciclo com seis vagas sobre uma área gramada e coberta com árvores. Como o local é arborizado, é frequente ver bicicletas presas em árvores.

No prédio ao lado, uma construção nova, o EFI também tem um acesso complicado. Pode ser acessado pelo labirinto do CCB, pelo labirinto do bloco de matemática e física (que mais parece uma prisão),

ou pelo estacionamento, que dá para os fundos do bloco. A segunda surpresa boa do dia, pois ali existem 30 paraciclos em formato de U invertido, todos em local coberto, com calçamento e monitorado por câmera. Ainda que não seja um lugar muito intuitivo de se encontrar, a estrutura é muito boa e o acesso pelos fundos (onde também tem um elevador) facilita quem chega de bicicleta.

Do lado oposto do estacionamento situa-se o CFM, entre prédios em construção. Ali existem dois paraciclos:

1) 1 em frente à central de análises do departamento de química, com 11 vagas (2 inúteis). O local é calçado e monitorado por câmera.

2) 1 paraciclo com 10 vagas em frente ao departamento de matemática. O local é coberto com árvores e sobre uma área de grama e terra, ao lado de uma passagem de concreto que liga a porta do prédio ao estacionamento.

No CCJ foi localizado apenas um paraciclo com 12 vagas. O local fica em frente à porta do bloco e ao estacionamento e é sinalizado com uma placa indicativa. Destaque para o prédio ao lado, onde se situa o fórum, onde não pude identificar nenhuma vaga para bicicleta.

No CSE, bloco ao lado, existe um paraciclo com 8 vagas (2 inúteis). O local é parcialmente coberto, calçado e monitorado por câmera. É um local de bastante circulação de pessoas pois está entre a entrada de três blocos. Outro ponto que vale ressaltar é que os prédios administrativos que se situam nessa região também não possuem vagas para bicicleta.

Ao retornar em direção à reitoria, localizei ao lado desse prédio um paraciclo com 5 vagas, situado sobre chão calçado. No prédio ao lado, na FAPEU, também há um paraciclo com 9 vagas (2 inúteis) em local com calçamento e monitorado por câmera.

Na biblioteca central da UFSC, em frente à porta principal, existem dois paraciclos, um ao lado do outro:

1) um com 14 vagas;

2) um com 25 vagas;

No total são 39 vagas em local descoberto, com calçamento e não pude ver a existência de câmera de monitoramento.

Por último, a circulação pelo CTC encerrou o dia de exploração. Esse centro também ocupa uma área grande no campus (se comparado com outros centros) e possui dezenas de blocos. Diferentemente do CDS, o acesso não é tão difícil: apesar de existir um estacionamento não pavimentado, os caminhos que ligam os blocos são conservados, facilitando a circulação. Encontrei 5 paraciclos, sendo eles:

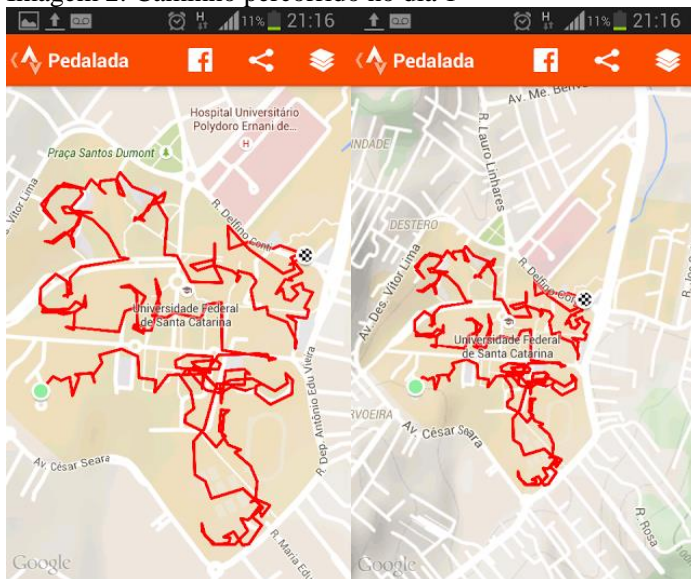
1) dois em frente ao departamento de engenharia mecânica. Possuem 9 vagas cada, totalizando 18 disponíveis. O local possui calçamento e não possui cobertura.

2) um nos fundos do bloco de informática e estatística, com 27 vagas. O acesso pode ser feito tanto pelo estacionamento (onde não existe calçamento) ou pelos caminhos que saem da rua. O local é monitorado por câmera.

3) 42 vagas em paraciclos em forma de U invertido situado em frente ao prédio central do CTC. O local é calçado, possui um mapa de localização da UFSC e é descoberto. Possui iluminação proveniente dos blocos ao redor.

4) um paraciclo com 10 vagas no bloco de engenharia de produção e sistemas, ao lado da empresa júnior. É um local com calçamento e parcialmente coberto.

Imagem 2: Caminho percorrido no dia 1



Fonte: Strava ®

Com isso terminei o primeiro dia de exploração do campus. Foram 11.6 km rodados em 2h 10 min. Foi uma experiência interessante por diversos motivos. Ressalto o fato de ter conhecido um grande setor do campus (que antes nunca tinha andado) e ter tido algumas surpresas

no que diz respeito às estruturas ciclísticas: positivas, ao ver bicicletários e paraciclos daqueles “vistos na Europa”; e negativas, ao ver a precariedade e dificuldade de acesso de alguns locais. Imagino que pessoas com mobilidade reduzida, que façam uso de cadeiras de roda ou até mesma com baixa visibilidade sofram bastante ao circularem no campus.

Isso também pode ter limitado minha busca: muitas vezes desisti de seguir um caminho pela dificuldade de circular. A conclusão de que não havia um paraciclo ali foi presumida, uma vez que a dificuldade de acesso faria outras pessoas desistirem antes mesmo de chegar ao seu objetivo.

Além disso, a distribuição dos paraciclos pareceu bastante irregular. A maior quantidade se concentrou no CDS (que também é um centro grande), enquanto que nos locais de grande circulação de pessoas, como RU e BU, as opções não são tantas. Outro ponto se refere aos prédios administrativos: apenas a reitoria possui vagas reservadas aos ciclistas. Fora esse, não localizei outros. Vale ressaltar também que prédios de grande circulação de pessoas e de atendimento à comunidade, como o fórum, não possuem estruturas adequadas para ciclistas.

Impressões gerais: facilidade de circulação nas áreas centrais do campus, no entorno das ruas principais. As calçadas, ainda que tenham buracos, favorecem o uso da bicicleta, ainda que seja um espaço de prioridade do pedestre. Por vezes, a indisponibilidade de paraciclos nos prédios é compensada com a arborização do campus. É bastante frequente ver bicicletas presas em paraciclos improvisados como árvores, postes e grades. Reforço aqui que a circulação sobre as calçadas não é a situação mais adequada, embora seja a realidade experienciada por aqueles que optam por usar a bicicleta no campus da UFSC.

Ressalto também a estranheza que minha circulação (em primeira análise errante) gerou nas pessoas que estavam na UFSC naquela manhã de sábado, principalmente nos vigias. Eu, que por minha vez estranhava os lugares onde nunca tinha andado, provocava o estranhamento dos vigias que faziam seus turnos. Quando me via em lugares afastados e isolados, lá vinha um vigia mostrar sua presença... Para amenizar a situação (que inicialmente me gerou incômodo), expliquei a alguns meu propósito.

Por fim, o final da exploração do campus não encerrou a experiência ciclística do dia. Com a proximidade da hora do almoço, resolvi ir até o continente, onde acontecia um evento gastronômico na Beira Mar continental. Dessa maneira, aproveitei o dia e a ocasião e continuei a circulação pelos espaços que também são compartilhados

pelos ciclistas da UFSC. A ciclovia da beira mar norte, conforme tem sido notado nas entrevistas, é um espaço importante de circulação e lazer dessas pessoas.

Levei aproximadamente 40 minutos até chegar ao destino pretendido, imaginando que em dias úteis, nos horários em que a avenida beira mar está completamente parada, um ciclista que saia da UFSC e atravessasse a ponte pode chegar antes ao seu destino do que uma pessoa que opte pelo transporte coletivo ou pelo carro.

Durante meu momento de descanso, aproveitando a vista (para mim inédita) da ilha sob a perspectiva do continente, sentou-se próximo a mim um homem que aparentava ter idade por volta dos 60 anos. Iniciou uma conversa trivial, ressaltando a beleza da paisagem daquele ponto de vista. Respondi, cordialmente, que o dia ensolarado enfatizava a beleza da vista e que era a primeira vez que parava ali para observar. O senhor me disse que era morador das redondezas e que circula por toda a cidade de Florianópolis, praias, ilha, continente... Falou também que há muito tempo frequenta a beira mar continental e que cada vez que vai ao lugar, é como se fosse a primeira vez. Não era exatamente essa frase que ele usou, mas a singeleza, a beleza e a precisão de suas palavras naquele momento e naquele dia me sinalizou que o dia tinha valido a pena.

Anotações da ida a campo – dia 2 – 07/06/2015

O segundo dia de procura pelas estruturas ciclísticas do campus da UFSC se iniciou no dia seguinte pela manhã. Novamente pedalando, o CCS foi o primeiro ponto de parada. Inicialmente pedalei pela parte de trás do hospital universitário, onde não encontrei nada que se assemelhasse a algo que desse suporte para ciclistas. Ao passar em frente às agências bancárias próximas, vi que a Caixa Econômica disponibiliza para seus clientes um paraciclo (de prender as rodas da bicicleta) com cinco vagas e o banco do Brasil disponibiliza um suporte em formato de U invertido com capacidade para cinco bicicletas. Ainda que essas estruturas não estejam no domínio da Universidade e não entrem no cômputo dos paraciclos da UFSC, são mais opções que os ciclistas que frequentam o campus têm para deixar sua bicicleta com certa segurança, uma vez que o local tem vigilância e grande fluxo de pessoas diariamente.

Retornando ao CCS, foram identificados quatro paraciclos:

1) um paraciclo com 5 vagas em frente ao café daquele centro. Encontra-se em local calçado e parcialmente coberto. Destaque para o estado do paraciclo, que tinha dois suportes quebrados, diminuindo sua capacidade;

2) um paraciclo com 12 vagas em frente ao bloco A. situa-se em local com calçamento, sem cobertura e possui 4 suportes quebrados;

3) um paraciclo com 8 vagas nos fundos do bloco A, próximo ao setor de odontologia. Situa-se sobre uma área com grama, ainda que próximo ao calçamento e é monitorado por câmera;

4) um paraciclo com 6 vagas, em frente ao bloco de farmácia e nutrição. Encontra-se sobre a grama e próximo ao calçamento.

A circulação nesse centro não apresentou resistências. O calçamento é de qualidade, sem buracos, e interliga grande parte dos blocos. Duas coisas chamaram a atenção negativamente. Em primeiro lugar, a qualidade dos suportes para as bicicletas, uma vez que foi a primeira vez que os vi quebrados (vi outros bastante entortados, mas não quebrados). Em um lugar onde há baixa oferta de vagas para bicicletas, comparado com os outros centros, (6 quebrados no total de 31) estruturas avariadas colocam ainda mais em risco a segurança e o bem estar do ciclista.

Em segundo lugar, encontrei ali um trecho de ciclovia que, pelo que soube, foi resultado de um projeto piloto de implantação de vias para bicicleta no campus. Inicialmente ela ligava o CCB (passando pelo túnel sob a avenida beira mar norte) à BU. Hoje existe um resquício de tinta vermelha sobre algo que se assemelha a um calçamento convencional. Ali não existe sinalização da existência de ciclovia, existem buracos na via e diversas lixeiras no meio do caminho, dificultando a circulação dos pedestres e ciclistas.

Por último, conforme citei, ao final dessa ciclovia (ainda no CCS) existe uma passagem sob a avenida beira mar que leva ao outro lado da UFSC, onde se situam o CCB, CTC e alguns prédios administrativos. A passagem para pedestres e cadeirantes é separada daquela para ciclistas e tratores da manutenção do campus, e essa via também liga a UFSC à ciclovia da beira mar.

Do outro lado da avenida, o primeiro bloco percorrido foi o CCB. Os blocos desse centro são enfileirados um ao lado do outro. São 4 blocos que possuem, na parte do fundo (Departamento de Microbiologia) 5 estruturas, sendo elas:

1) um paraciclo com 6 vagas, coberto e cercado por grades (de acesso restrito), sobre piso calçado;

2) 2 paraciclos, um ao lado do outro (um com seis outro com sete vagas, no total de 13). Situa-se a alguns metros do anterior e está descoberto e sobre piso calçado;

3) 2 paraciclos, um ao lado do outro, com seis vagas cada (total de 12). Localizado sobre piso calçado e sem cobertura. Possui dois suportes quebrados.

Saindo dali, me direcionei para os blocos destinados aos setores de manutenção da UFSC. Ali não encontrei nenhuma estrutura para atender ciclistas, tampouco os seguranças do local sabiam dizer sobre a existência de algum.

Do lado oposto, nos blocos destinados ao CTC, detectei a existência de apenas um suporte para bicicletas (de prender a roda) com 5 vagas em frente ao bloco da engenharia química e de alimentos. Encontra-se sobre piso calçado e descoberto. Os outros paraciclos encontrados, em frente ao bloco da engenharia civil, estavam amontoados, possivelmente devido à reforma que o bloco passa. Não consegui contar quantos suportes existiam, mas ali é um lugar onde, após as reformas, possivelmente os ciclistas poderão prender suas bicicletas.

Em seguida, transitei pelos prédios da administração da UFSC. Identifiquei 2 paraciclos:

1) um com quatro vagas em formato de U invertido, localizado nos fundos do departamento de projetos de arquitetura e engenharia da UFSC (Próximo ao setor da segurança). O local possui calçamento e é descoberto.

2) um paraciclo com cinco vagas, no bloco ao lado do departamento de projetos de arquitetura e engenharia. Está sobre um gramado, ao lado do caminho calçado e coberto por árvores.

As dificuldades para circular por esse lado da UFSC foi um pouco maior que do outro lado (do dia anterior e no CCS). Havia locais sem vias para circulação (principalmente no setor destinado à manutenção) e os centros, talvez pelas inúmeras obras, não possuem tantos caminhos que conectem os blocos. Além disso, a baixa oferta de vagas, principalmente no CTC chama a atenção quando comparado com os blocos do CTC do outro lado da avenida. Por parte dos blocos administrativos, por ser ali o QG do campus, imagine que a situação seria diferente. Encontrei paraciclos ali quando estava prestes a desistir da busca.

Por último, fui até o prédio II da reitoria que se localiza no bairro da serrinha, em frente ao CFM. Ali identifiquei um paraciclo (para prender a roda da bicicleta) com capacidade para 4 bicicletas. Está sobre um local calçado, descoberto e atrás de um ponto de ônibus.

Nesse dia, circulei pela UFSC por pouco menos de uma hora no total de 5 quilômetros. As impressões gerais dessa parte da universidade

foram diferentes do dia anterior, pois vi estruturas com menos qualidades, acessos piores e poucas opções para o ciclista circular e parar.

Imagem 3: Caminho percorrido no dia 2



Fonte: Strava ®

Anotações da ida a campo – dia 3 – 08/06/2015

Como era um dia de atividade normal da universidade, imaginei que nesse dia encontraria as os equipamentos ciclísticos em uso. Iniciei a busca partindo do HU, local que não tinha ido nos dias anteriores. A passagem por ali foi rápida, pois não havia muito que ser visto. Existe apenas um paraciclo, em frente ao bloco da direção geral do hospital, com 9 vagas para prender a roda da bicicleta.

Saindo dali, me dirigi à ciclovia da beira mar para explorar o CCA, que fica a alguns quilômetros dali. O caminho pode ser feito de duas formas mais fáceis: indo pela Avenida Madre Benvenuta, mais curto mas com trechos sem ciclovia; e continuando pela ciclovia até o bairro Itacorubi, caminho mais longo porém com estrutura para o ciclista até o portão de entrada. Resolvi ir pelo primeiro caminho e voltar pelo segundo.

Na ida, sabia que a exposição ao trânsito seria maior. O trecho, que corta o bairro Santa Monica, é bastante conhecido pelos ciclistas da cidade de Florianópolis. Existe um debate que se estende há muitos anos entre a comunidade, prefeitura e administração do shopping do local a respeito da execução de um projeto cicloviário que contempla a bacia do Itacorubi. Os projetos e debates resultam do que seria a contraproposta

do shopping para minimizar os impactos viários e ambientais causados à comunidade com a sua construção. Após muitos protestos, debates e projetos arquivados, iniciou no ano de 2014 a construção de um trecho de ciclovia (pouco mais de 500 metros), continuação daquela que termina no portão de entrada da UDESC..

Dessa maneira, a ciclovia da Beira Mar e da Madre Benvenuta não se conectam por algumas centenas de metros. Enquanto projetos não saem do papel, segui por ali mesmo. Ao sair da ciclovia da beira mar existe um pequeno trecho de ciclofaixa (cerca de 100 metros) que vai até o supermercado Angeloni. Dali em diante é necessário dividir a via com outros veículos até conseguir acessar os primeiros metros da ciclovia ainda em construção. Essa ciclovia passa pela frente do portão da UDESC, por prédios do governo estadual e finalmente ao CCA.

Chegando ao centro, fiquei surpreso com a quantidade de árvores no local e pela quantidade de paraciclos concentrados no mesmo lugar. Próximo à entrada existe um paraciclo com 16 vagas e monitorado por câmera, com placas sinalizando a prioridade das bicicletas. Mais adiante, em frente ao restaurante universitário, existem 3 paraciclos: um com 18 e um com 6 vagas, situados um ao lado do outro, sobre o gramado e coberto por árvores. Do lado oposto, sobre chão pavimentado, existe um paraciclo sinalizado com placa que oferece 11 vagas para prender a roda das bicicletas. Total de 34 vagas no RU.

Indo em direção à biblioteca setorial do CCA, encontrei 6 paraciclos um ao lado do outro, dispostos em linha e fixados na parede. São 29 vagas para suporte do guidão da bicicleta (como a maioria dos demais) e mais 9 vagas para prender a roda da bicicleta, totalizando 38 vagas. As vagas estão sobre o gramado e cobertas por árvores. Nos fundos do bloco da biblioteca existe mais um paraciclo com 19 vagas, dispostas sobre o chão calçado e sem cobertura.

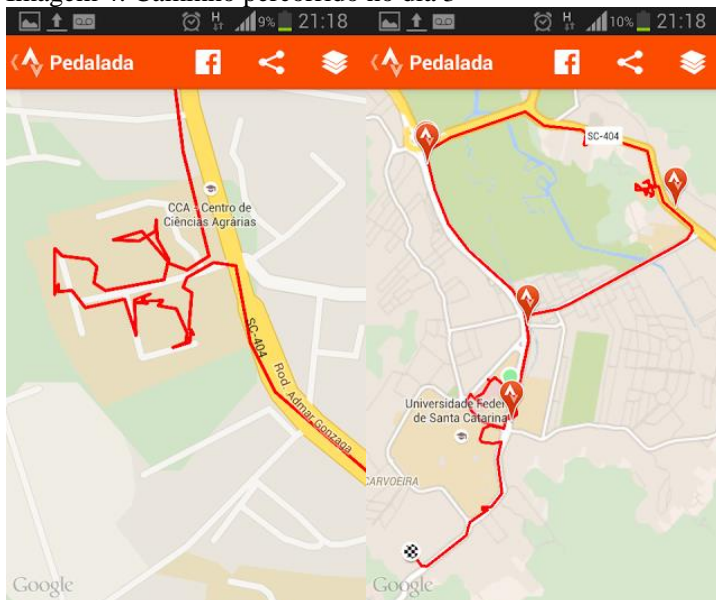
Na sequência, encontrei mais dois paraciclos em frente ao laboratório de morfogênese vegetal, um com cinco vagas e outro com 14, no total de 19. O local é coberto por árvore e sobre o gramado. Por último, no átrio do bloco do departamento de ciências e tecnologia de alimentos existe um paraciclo com cinco vagas. O local é calçado e sem cobertura.

Como o CCA é um local de pequena extensão, pude fazer essa etapa exploratória rapidamente, quase sempre circulando por lugares calçados e arborizados. Apenas para fazer uma comparação breve entre o campus João Ferreira Lima e o CCA, é possível perceber que os blocos compartilhados por todas a comunidade acadêmica, como biblioteca e restaurante possuem números diferentes. No RU, por

exemplo, são 12 vagas no campus central que contrastam com os 34 do CCA. Na biblioteca, são 39 no campus central e 38 no CCA. Em termos absolutos e isolados, esses números não dizem muita coisa, mas quando colocado em relação com a quantidade de pessoas que circulam pelos dois lugares e pelo tamanho da área, fica mais nítida a diferença e a defasagem que o campus central tem em relação à quantidade de vagas nos paraciclos.

Ao voltar, fui em direção à ciclovia da beira mar. Ali é necessário percorrer algumas centenas de metros antes de acessar a ciclovia novamente, circulando em uma calçada larga e com boas condições, que é compartilhada com pedestres. A partir do hotel Mercure é possível circular em uma via exclusiva para bicicleta até a entrada do bairro Córrego Grande, um dos portões de entrada da UFSC. Nesse dia foram percorridos 12,7 km, contando com o deslocamento de ida e volta até o CCA.

Imagem 4: Caminho percorrido no dia 3



Fonte: Strava ®

O objetivo dessa etapa exploratória foi identificar a existência e condição estrutural dos equipamentos destinados a ciclistas no campus da UFSC. Os detalhes a que me detive foram: facilidade ou não de acesso, piso sobre o qual estão fixados os paraciclos e as condições dos mesmos, existência de cobertura ou não. Esses aspectos não foram

sistematizados em termos observacionais, e os critérios também não foram objetivos. Existem estudos feitos anteriormente a respeito das condições dos equipamentos ciclísticos realizados na UFSC que podem dizer com maior precisão se essas estruturas atendem aos aspectos técnicos ou não. Como fui durante o dia não me atentei para a iluminação dos locais, fator importante para garantia da sensação de segurança daqueles que frequentam a universidade à noite. Além disso, como era final de semana, não pude registrar o uso feito desses equipamentos, ainda que as passagens diárias pelos locais me permitam ver como os ciclistas andam e param pela universidade.

Apêndice B - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
Centro de Filosofia e Ciências Humanas
Departamento de Psicologia
Programa de Pós-Graduação em Psicologia

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Eu, Nikolas Olekszechen, psicólogo e aluno do Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) convido-o(a) a participar do processo de coleta de dados de minha Dissertação de Mestrado, sob orientação da Prof^a. Dr^a. Ariane Kuhnen, intitulada: “*Mover-se na cidade: produção da identidade de lugar em ciclistas*”. Tem-se como objetivo compreender o modo como os ciclistas se vinculam afetivamente ao espaço urbano por onde transitam, bem como identificar os motivos pela escolha da bicicleta como meio de transporte. Entende-se que esse entendimento pode contribuir na identificação de necessidades presentes no cotidiano dos ciclistas e no aprimoramento de políticas públicas para fins de mobilidade urbana com bicicletas.

Sua participação na pesquisa consiste em responder um instrumento composto por fotografias, perguntas a respeito das mesmas e um questionário sociodemográfico.

O seu nome ou quaisquer dados que possam identificá-lo, não serão utilizados nos documentos pertencentes a este estudo. Sua participação é absolutamente voluntária, sendo os riscos envolvidos nessa pesquisa aqueles relacionados à evocação de sentimentos e emoções negativas envolvidas na atividade de utilizar a bicicleta na cidade. Caso isso ocorra, o pesquisador poderá fazer o acolhimento necessário dessa demanda e, se for necessária intervenção por tempo prolongado, será realizado o devido encaminhamento para o Serviço de Atenção Psicológica – SAPSI, da Universidade Federal de Santa Catarina, sem qualquer ônus para o participante.

Mantém-se também o seu direito de desistir da participação a qualquer momento sem qualquer tipo de penalização. Os dados obtidos na pesquisa serão utilizados para posterior publicação de artigos ou trabalhos em eventos científicos. Além disso, os materiais produzidos pelo participante estarão à disposição para consulta pelo período de cinco anos no Laboratório de Psicologia Ambiental – LAPAM, sala 11B do Departamento de Psicologia da UFSC.

O pesquisador responsável compromete-se a cumprir as exigências contidas na resolução 466/12 do Conselho Nacional de Saúde, sobre pesquisa com seres humanos. O contato com o Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos pode ser feito através do telefone (48) 3721-9206 ou na Universidade Federal de Santa Catarina, Campus Universitário Reitor João David Ferreira Lima, bairro Trindade - Florianópolis-SC, CEP 88040-900, na Biblioteca Universitária Central, Setor de Periódicos.

O pesquisador se coloca à disposição para dirimir quaisquer dúvidas por meio dos seguintes contatos: telefone (48) 9828-5026 ou no Campus Universitário, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Departamento de Psicologia – Laboratório de Psicologia Ambiental, LAPAM, sala 11B, bairro Trindade, Florianópolis-SC, CEP 88040-970.

Após ler este Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, e aceitar participar do estudo solicito a assinatura do mesmo em duas vias, sendo que uma delas permanecerá com você.

Declaro que fui informado sobre todos os procedimentos da pesquisa e que recebi de forma clara e objetiva todas as explicações pertinentes ao projeto e que os meus dados de identificação serão sigilosos. Declaro que fui informado que posso me retirar do estudo a qualquer momento.

Nome por extenso do participante:

Assinatura do participante:

Assinatura do pesquisador:

Data: ____/____/____.

Apêndice C - Roteiro de Entrevista



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
Centro de Filosofia e Ciências Humanas
Departamento de Psicologia
Programa de Pós-Graduação em Psicologia

Você está sendo convidado a participar da pesquisa intitulada “Mover-se na cidade: produção da identidade de lugar em ciclistas”. O objetivo deste questionário é identificar quais são as suas percepções sobre o uso da bicicleta como meio de transporte e a relação que você estabelece com sua cidade nos deslocamentos diários.

Por isso, para responder às questões, remeta-se aos trajetos feitos diariamente, inclusive aquele entre seu local de origem (casa, trabalho, etc.) até a Universidade. Leia as instruções e responda com base naquilo que sente ao transitar na cidade com bicicleta.

Gostaríamos de lembrar que não existem respostas certas ou erradas para as perguntas. Portanto, seja o mais honesto possível ao responder. Com isso, você estará nos auxiliando a entender como o uso da bicicleta pode proporcionar diferentes experiências da cidade. Os resultados desse estudo podem contribuir na identificação de necessidades presentes no cotidiano dos ciclistas e no aprimoramento de políticas públicas para fins de mobilidade urbana com bicicletas.

Além disso, **as respostas são anônimas**, em nenhum momento da pesquisa você será identificado. Ao terminar, por favor, verifique se você respondeu a todas as questões.

Se você tiver alguma dúvida, contate a Professora Ariane Kuhnen (ariane.kuhnen@ufsc.br) orientadora dessa pesquisa, ou o mestrando Nikolas Olekszechen, (nikolas.oleks@gmail.com) responsável por sua execução.

Muito obrigado pela colaboração.

Fotografias utilizadas:

Foto 1



Fonte: <http://m.ndonline.com.br/uploads/global/materias/2012/08/07-08-2012-09-50-49-bicicleta-beiramar-florianopolis-aluguel.jpg>

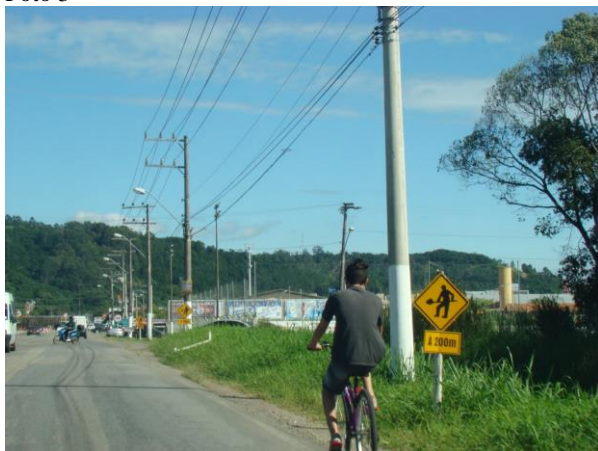
Foto 2



Fonte:

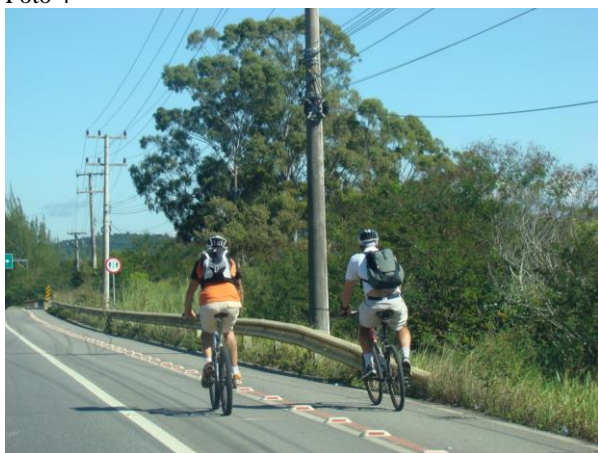
<https://www.facebook.com/168898886645499/photos/a.168917003310354.1073741827.168898886645499/397986320403420/?type=1&theater>

Foto 3



Fonte: Arquivo de pesquisa

Foto 4



Fonte: Arquivo de pesquisa

Foto 5



Fonte: http://bicicletopolis.org/wp-content/uploads/2015/02/Final_UDESC-1024x683.jpg

Foto 6



Fonte: Arquivo de pesquisa

1.1 Explique brevemente o que as imagens te provocam, a que elas remetem ou o que te fazem sentir.

1.2 Fale até seis palavras que resumam seus sentimentos em relação às imagens.

1 _____	4 _____
2 _____	5 _____
3 _____	6 _____

1.3 Quando alguém lhe pergunta sobre Florianópolis, o que você diz?

1.4 Se você tivesse que fazer uma comparação da sua cidade com alguma coisa, com o que você a compararia? (Quando fala em Florianópolis, que imagem te vem à mente?) Explique.

1.5 Das fotografias apresentadas, existe alguma que represente melhor a maneira como você vê sua cidade? Por que? (Se não, como você a enxerga?)

Daqui em diante, você deve responder às perguntas pensando em sua cidade e em seu trajeto para a Universidade.

2. O que te faz/ motiva/estimula pedalar até a Universidade?

3. O que impede/desestimula/dificulta pedalar até a Universidade?

4. Qual sua opinião a respeito das estruturas que o campus da Universidade Federal de Santa Catarina oferece aos ciclistas?

5. Em sua opinião, o que facilita o uso da bicicleta como meio de transporte?

6. E quais são as maiores dificuldades de utilizar a bicicleta nos como meio de transporte? O que faz para lidar com essas dificuldades?

7. Como você se sente ao pedalar na cidade?

8. Para mim, ser ciclista é...

Apêndice D – Questionário autoadministrado

9. Dados pessoais e sociodemográficos:

9.1 Sexo: () Feminino () Masculino

9.2 Idade: _____

9.3 Há quanto tempo você mora em Florianópolis?

9.4 Qual seu vínculo com a universidade?

() Aluno () Professor () Funcionário / Técnico

Curso / Departamento / Setor

9.5 Quantos dias na semana utiliza a bicicleta?

() 1 () 2 () 3 () 4 () 5 () 6 () 7

9.6 Quantos trajetos você faz de bicicleta por dia?

() 1 a 4 () 5 a 9 () Mais de 10

9.7 Em média, quanto tempo leva em cada um desses trajetos?

() menos de 10 minutos () entre 10 e 20 minutos () entre 20 e 30 minutos

() entre 30 minutos e 1 hora () mais de uma hora

9.8 Há quanto tempo utiliza a bicicleta como meio de transporte?

() menos de 1 ano () entre 1 e 3 anos () entre 3 e 5 anos

() entre 5 e 10 anos () mais de 10 anos

Agora você tratará dos trajetos que faz de bicicleta com maior frequência.

10. Ao pedalar, você passa por alguns lugares até chegar ao seu destino. Qual trajeto você faz? Por quais ruas passa? Existe alguma coisa que chame a sua atenção?

Descreva dois trajetos utilizados com frequência (cite nomes de lugares de origem e destino e detalhes que chamem a sua atenção durante o trajeto). Indique também com que objetivo você passa por este(s) lugar(es).

Trajeto 1

Origem:

Destino:

Descrição:

Objetivo:

O que lhe chama a atenção no trajeto:

Por que escolhe esse trajeto e não outro?

Trajeto 2

Origem:

Destino:

Descrição:

Objetivo:

O que lhe chama a atenção no trajeto:

Por que escolhe esse e não outro?

11. Qual o principal motivo para a escolha da bicicleta nos deslocamentos até a Universidade? (Se necessário, marque mais de uma opção).

Praticidade Não tenho outro meio de me locomover

Rapidez no deslocamento Saúde

Econômico Prática de exercício

Prazer de pedalar Aproveitar a cidade

Baixa emissão de poluentes

) Outros

Obrigado pela participação!

ANEXOS

Anexo 1 – Parecer consubstanciado do Comitê de Ética em Pesquisa

UNIVERSIDADE FEDERAL DE
SANTA CATARINA - UFSC



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: Mover-se na cidade: produção da identidade de lugar em cidistas

Pesquisador: Ariane Kuhnen

Área Temática:

Versão: 1

CAAE: 42170915.0.0000.0121

Instituição Proponente: UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 1.012.155

Data da Relatoria: 09/03/2015

Apresentação do Projeto:

Este estudo visa entender como as pessoas que usam bicicletas para se deslocar ao campus da UFSC vêem e interagem com a cidade. A metodologia adaptada de estudos prévios de outro autor é composta pela realização de um desenho, questionário e entrevista. Também leva em conta aspectos físicos da Universidade, tais como segurança das rotas feitas pelos usuários, presença de bicicletários, etc.

Objetivo da Pesquisa:

Este estudo visa entender como as pessoas que usam bicicletas para se deslocar ao campus da UFSC vêem e interagem com a cidade.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Baixo risco em relação aos possíveis benefícios da pesquisa.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Metodologia compatível com os objetivos propostos.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

os termos estão presentes, embora o TCLE esteja bastante extenso.

Recomendações:

Endereço: Universidade Federal de Santa Catarina, Prédio Reitoria II (Edifício Santa Clara), R: Desembargador Vitor Lima,
Bairro: Trindade **CEP:** 88.040-400
UF: SC **Município:** FLORIANOPOLIS
Telefone: (48)3721-6094 **E-mail:** cep.propesq@contato.ufsc.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DE
SANTA CATARINA - UFSC



Continuação do Parecer: 1.012.155

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Aprovado

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

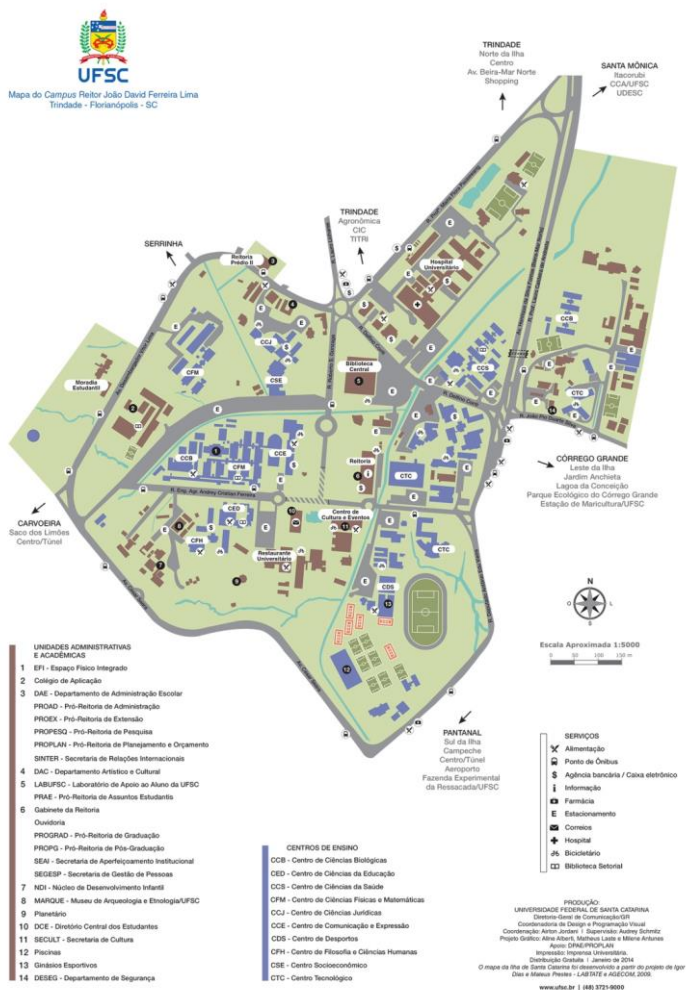
Considerações Finais a critério do CEP:

FLORIANOPOLIS, 06 de Abril de 2015

Assinado por:
Washington Portela de Souza
(Coordenador)

Endereço: Universidade Federal de Santa Catarina, Prédio Reitoria II (Edifício Santa Clara), R: Desembargador Vitor Lima,
Bairro: Trindade **CEP:** 88.040-400
UF: SC **Município:** FLORIANOPOLIS
Telefone: (48)3721-6094 **E-mail:** cep.propesq@contato.ufsc.br

Anexo 2 – Mapa da Universidade Federal de Santa Catarina



Fonte: <http://estrutura.ufsc.br/mapa/>