

A BICICLETA COMO OUTRA FORMA DE EXISTIR ¹.

UMA ANÁLISE SOCIOLOGICA SOBRE O CICLISMO EM SANTA MARIA-RS.

² Fabricio Brondani da Conceição

³ Janaina Xavier do Nascimento

RESUMO: Este trabalho tem por objetivo conhecer de forma detalhada o cenário que a bicicleta ocupa em Santa Maria e analisar o perfil do ciclista santa-mariense. Assim como conhecer a identidade, as identificações do ciclista, suas motivações, seus medos e perspectivas em relação ao uso da bicicleta na cidade, tanto como meio de locomoção, esporte ou lazer. Outros pontos abordados são: o que a bicicleta significa para os ciclistas, quais as transformações e experiências que o uso da bicicleta proporciona para suas vidas e se eles se sentem reconhecidos e respeitados. A pesquisa desenvolvida foi de natureza exploratória, com abordagem tanto quantitativa quanto qualitativa, priorizando as falas dos participantes como fonte de informações através de um questionário e entrevistas semiestruturadas. A abordagem metodológica está amparada nas ideias de Georg Simmel sobre a relação do indivíduo com a cidade, nos conceitos modernos de self elaborados por Stuart Hall e no conceito de luta por reconhecimento, trabalhado por Axel Honneth. O projeto justifica-se pela relevância e interdisciplinaridade do tema bicicleta, pois é estudado por áreas distintas como arquitetura e urbanismo, engenharia, geografia, educação física e ciências sociais. Além disso, o tema tem sido pouco explorado no âmbito sociológico, revelando a necessidade de pesquisas como a que será apresentada aqui. Entre os principais resultados, observou-se o caráter identitário multifacetado, múltiplas identificações, bem como uma relação mais orgânica com a cidade. A relação que a bicicleta proporciona frente à cidade não é somente de constante descoberta, mas também de identificação e de pertencimento. Por fim, mesmo que o fenômeno da bicicleta se apoie em uma sobreposição de visões e discursos vindo de ativistas, atletas, políticos e da associação ciclística da cidade, poucas pessoas reconhecem o valor da mobilidade por bicicleta. Da mesma forma, os próprios ciclistas, o que acaba por refletir de forma negativa na luta por reconhecimento de respeito, confiança e estima aos usuários da bicicleta nas vias públicas.

Palavras-chave: Bicicleta, Ciclista, Reconhecimento, Identidade, Cultura, Mobilidade.

¹ Trabalho de Conclusão de Curso, na modalidade artigo, apresentado ao curso de Licenciatura em Ciências Sociais, da UFSM.

² Acadêmico do Curso de Licenciatura Plena em Ciências Sociais da Universidade Santa Maria-UFSM.

³ Orientadora/Professora do Departamento de Ciências Sociais da Universidade Federal de Santa Maria - UFSM.

THE BICYCLE AS ANOTHER WAY TO EXIST: A SOCIOLOGICAL ANALYSIS OF CYCLING IN SANTA MARIA-RS

ABSTRACT: The general objective of the research is to know in more detail the scenario that the bicycle occupies in Santa Maria and to analyze the profile of the Santa-mariense cyclist, as well as to know the identity, the identifications of the cyclist, their motivations, their fears and perspectives in relation to the use of bicycles in the city as a means of locomotion, sport or leisure. Other points addressed are: what does the bicycle mean for cyclists, what are the transformations and experiences that the use of the bicycle provides for their lives and if they feel recognized and respected. The research developed was exploratory in nature, with both a quantitative and qualitative approach, prioritizing the speeches of the participants as a source of information through a questionnaire and semi-structured interviews. The methodological approach is supported by Georg Simmel's ideas about the individual's relationship with the city, the modern concepts of self developed by Stuart Hall and the concept of struggle for recognition worked by Axel Honneth. The bibliographic basis of this research came from the survey of scientific productions published and broadcast on the Scielo platforms (Scientific electronic library online), on the BDTD (Digital Library of Theses and Dissertations), on the CAPES/MEC journals portal, on the UFSM and Google sources. academic. The project is justified by the relevance and interdisciplinarity of the bicycle theme as it is studied by different areas such as architecture and urbanism, engineering, geography, physical education and social sciences. Even though the bicycle phenomenon is supported by an overlap of views and discourses coming from activists, athletes, politicians and the city's cycling association, few people recognize the value of mobility by bicycle, including cyclists, which reflects negatively on the struggle for recognition of respect, trust and esteem for cyclists on public roads.

Keywords: Bicycle, Cyclist, Recognition, Identity, Culture, Mobility.

APRESENTAÇÃO

A ideia desta pesquisa surgiu da minha vivência de mais de 20 anos como ciclista. Ao pedalar pelas ruas de Santa Maria, percebo que não há condições ideais para a prática do ciclismo tanto como esporte ou lazer, quanto para a utilização da bicicleta como meio de transporte ou de trabalho, assim como a falta de ações para que este quadro seja alterado. Na ausência de uma infraestrutura adequada e de uma conscientização da comunidade que garanta a segurança dos usuários de bicicleta, os ciclistas ficam à mercê dos diversos perigos do trânsito.

Assim a segurança de quem utiliza a bicicleta acaba dependendo da educação e do respeito dos motoristas para com os usuários. Neste cenário santamariense, onde o trânsito é caótico, com vias mal conservadas e mal

dimensionadas, somado ao aumento do uso da bicicleta no perímetro urbano, se faz necessário buscar compreender as demandas por melhores condições de ocupação do espaço público pela bicicleta. Ademais, num contexto de aumento da prática do ciclismo e do desenvolvimento dessa pesquisa, tornou-se relevante compreender os sentidos ou significados dos usos da bicicleta para os indivíduos que praticam o ciclismo. Para tanto, foi utilizada uma pesquisa exploratória, baseada numa abordagem metodológica quali-quantitativa que utilizou a técnica qualitativa de entrevistas em profundidade e a técnica quantitativa de questionários, na modalidade online. O referencial teórico baseou-se em três referências fundamentais: Georg Simmel, Stuart Hall e Axel Honneth.

Este artigo se estrutura da seguinte forma: 1) Procedimentos metodológicos; 2) Revisão da literatura; 3) Levantamento do cenário da bicicleta em Santa Maria, apontando os principais eventos, bem como a questão da organização dos ciclistas em grupos de pedal e a organização institucional do município a respeito das ações que incentivam e favorecem o uso da bicicleta; 4) Análise dos dados à luz das reflexões teóricas, com foco em três aspectos centrais, quais sejam: a relação da bicicleta com a cidade no sentido de identificação e descoberta a partir das ideias de Georg Simmel e do conceito de atitude blasé; a questão da identidade do ciclista a partir do conceito de identidade moderna de Stuart Hall e, por fim, a questão do reconhecimento (ou falta de) do ciclista, a partir da ideia de luta por reconhecimento de Axel Honneth; 5) Considerações finais.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A pesquisa desenvolvida durante o ano de 2021 foi de natureza exploratória, com abordagem tanto quantitativa quanto qualitativa, priorizando as falas dos participantes como fonte de informações através de um questionário e entrevistas semiestruturadas. Flick (2013) salienta que essas entrevistas devem estar baseadas numa guia flexível de questões como forma de orientação para que o entrevistador não fique preso a uma sequência rígida de perguntas. O objetivo é obter as visões individuais dos entrevistados sobre o tema em um diálogo estabelecido a partir dos questionamentos, permitindo que os entrevistados respondam de forma mais livre e que o entrevistador possa fazer mais sondagens, caso as respostas não sejam suficientes. Além dos dados obtidos através das técnicas supracitadas, alguns

dados etnográficos também foram produzidos a partir da vivência como observador participante desse pesquisador ciclista.

Nos estudos bibliográficos preliminares (COUTO, 2015; VELOZO, 2010; HEMPKEMEYER, GUIMARÃES, 2016; BATTISTON, NETO, OLEKSZECHEN, 2017; XAVIER, 2011, TARIKIAN, 2017) constatou-se a interdisciplinaridade do tema bicicleta, sendo este investigado por áreas de conhecimento distintas como a arquitetura e urbanismo, engenharia, educação física, geografia e ciências sociais.

O objetivo geral da pesquisa é conhecer de forma detalhada o cenário que a bicicleta ocupa em Santa Maria e analisar o perfil do ciclista santamariense. Como objetivos específicos, procurei conhecer a identidade e as identificações do ciclista, assim como suas motivações, seus medos e perspectivas em relação ao uso da bicicleta na cidade, tanto como meio de locomoção, esporte ou lazer. Também procurei saber o que a bicicleta significa para os ciclistas e quais as transformações e experiências que o uso da bicicleta proporciona para suas vidas e se eles se sentem reconhecidos e respeitados.

O perfil dos entrevistados e dos respondentes dos questionários foi orientado por uma definição conceitual baseada na noção weberiana de tipo ideal a fim de especificar o “ser ciclista”. A intenção era a de entrevistar pessoas que estão experienciando a bicicleta e que praticam o ciclismo com alguma frequência, seja na forma de lazer, mobilidade, cicloturismo, seja esporte. Assim como o uso de forma profissional ou amadora, deixando de fora o chamado “ser pedalante” ou o “bicicleteiro” que não utiliza bicicletas especializadas e também não adota o estilo e a indumentária. Dessa forma, distanciando-se de um certo padrão que foge dos estereótipos do ciclismo, na medida em que utiliza a bicicleta unicamente por necessidade e não como opção.

A pesquisa compreendeu as seguintes fases: primeiramente foi realizado um levantamento bibliográfico para subsidiar a revisão da literatura. Na segunda fase, foram elaborados os instrumentos de coleta de dados como pesquisa documental em sites especializados em ciclismo/bicicleta e no acervo digital do arquivo histórico municipal (AHMSM), também como o questionário e o roteiro de entrevistas. Na terceira fase, a etapa quantitativa foi realizada com a aplicação dos questionários Enquanto que a quarta fase abrangeu a etapa qualitativa que foi operacionalizada com a realização das entrevistas, as quais foram transcritas e, posteriormente, analisadas. Por último, os dados foram analisados à luz do referencial teórico.

Em relação aos questionários, foram disponibilizados de forma on-line na plataforma Google Docs, entre os meses de junho de 2021 até janeiro de 2022. A divulgação dos questionários foi através de redes sociais e também pelos grupos CamoBikers, Van Team, Ciclistas da Lua Cheia. Dos quais obteve-se 76 respondentes que forneceram dados sobre os ciclistas e os usos da bicicleta através de questões sócio-demográficas, questões estimuladas e questões abertas sobre o sujeito ciclista e os significados do ciclismo.

Para dar mais embasamento e profundidade às informações coletadas na pesquisa também foi realizada uma série de entrevistas semiestruturadas com ciclistas da cidade entre os meses de junho e agosto de 2021. Foram realizadas 8 entrevistas. O roteiro contou com 15 questões abertas que questionam desde o motivo pelo qual começou a pedalar, a relação com a cidade, com o meio ambiente, até questões sobre consumo e a percepção sobre outros ciclistas. O objetivo das entrevistas era captar diferentes narrativas que refletissem vivências, relações e identificações, assim como registrar as experiências que emergem a partir do encontro do indivíduo com a bicicleta. Para preservar o anonimato dos entrevistados foram utilizados nomes fictícios escolhidos de forma aleatória. A ideia era realizar um número maior de entrevistas, mas este objetivo não foi alcançado por conta da pandemia e de suas consequências na rotina das pessoas.

REVISÃO DA LITERATURA

A base bibliográfica desta pesquisa partiu do levantamento de produções científicas publicadas e veiculadas nas plataformas Scielo (Scientific electronic library online), na BDTD (Biblioteca digital de teses e dissertações), no portal de periódicos da CAPES/MEC, no manancial da UFSM e Google acadêmico. O uso destas plataformas se deu ao fato de que são de fácil acesso e disponibilizam um volume grande de trabalhos. Este levantamento foi realizado no mês de outubro de 2020 utilizando os descritores “bicicleta”, “ciclismo”, “mobilidade” e “perfil do ciclista” sem delimitação temporal. Optou-se por utilizar estes descritores para poder fazer um levantamento do maior número possível de estudos que tratam do tema em âmbito nacional.

Resultou desta pesquisa inicial um grande número de trabalhos onde se observou a pluralidade de temas abordados referente ao uso da bicicleta. Assim,

para refinar os resultados, a busca teve o foco nas publicações em português feitas no período entre os anos de 2000 e 2020. As quais foram submetidas a critérios de inclusão e exclusão buscando atender o objetivo do trabalho que vai abordar o perfil e as percepções dos ciclistas santamarienses em relação ao uso da bicicleta. Desta busca, selecionei 10 trabalhos que tratam do cicloativismo, 15 trabalhos que abordam a cultura da bicicleta e do ciclismo e 19 trabalhos que têm o foco na mobilidade urbana, todos eles com base nas diretrizes das Ciências Sociais e Humanas. A partir deste levantamento prévio, foi realizada uma análise para compreender os aspectos e as abordagens referentes à bicicleta e para que fosse possível escolher os trabalhos que mais se aproximam da problemática estudada.

A primeira observação constatada é em relação à pluralidade de usos dados à bicicleta e na mesma proporção em relação às problemáticas abordadas. Para organizar melhor a análise dos trabalhos, separei-os em três temáticas: cicloativismo, cultura da bicicleta e mobilidade. A temática relativa ao cicloativismo contém dez publicações que abordam o discurso de incentivo e fomento do uso da bicicleta como meio de transporte limpo (ecológico e sustentável). De acordo com Xavier (2011), o cicloativismo é uma atividade de militância política que defende e busca de melhores condições para a utilização da bicicleta. O cicloativismo assume um caráter reivindicatório ou contestatório junto à sociedade e ao Estado. Portanto, o cicloativismo é um movimento sócio-político para reivindicar infraestrutura, políticas públicas e melhorias no trânsito que facilitem e incentivem o uso da bicicleta como meio de locomoção e que promovam o gosto pelo ato de pedalar.

David Pinheiro Lima Couto (2015) realiza uma análise histórico-social sobre a utilização da bicicleta por ciclistas e ativistas de Curitiba-PR, como símbolo político capaz de mobilizar transformações sociais na vida de grandes cidades e promover críticas a um modelo cultural de locomoção e urbanização que tem o carro como símbolo. Este trabalho se insere na discussão a respeito da insurgência de movimentos sociais que têm como característica comum o caráter autonomista e independente dos campos de ação política. É apresentado um contexto do qual a bicicleta emerge como símbolo de crítica, emancipação e identidade política destacando as características políticas e históricas de cada momento em que ela surgiu como trampolim para mudanças sociais. Assim como a descrição e atuação dos perfis políticos em torno da bicicleta. Conclui-se que, apesar da guinada do movimento para um tipo de ativismo mais institucionalizado ter gerado um aumento

significativo no número de ciclistas, surgiram também dificuldades ao movimento no sentido de fazer proliferar as formas de ação política quanto a variedade de sujeitos engajados em suas ações. Isso se deve, em parte, à característica do perfil político e social do movimento, pois o baixo índice de experiência política da maior parte de seus membros acaba por dificultar seu poder efetivo de transformação.

Sobre cultura, sentidos e significados, o trabalho de Emerson Luís Velozo (2010) estabelece relações entre o ciclismo, entendido como a prática de “andar de bicicleta” e a “cultura de movimento”. O artigo traz reflexões sobre os usos da bicicleta na contemporaneidade e aborda questões simbólicas como o uso de bens materiais, vida saudável e usos específicos. Relaciona o ciclismo com as técnicas do corpo (Marcel Mauss) tratando a bicicleta como mais do que um instrumento, mas sim como uma extensão do corpo que cria um universo de códigos, sentidos e manifestações. O interesse pelo ciclismo tem caráter antropológico e sociológico, pois a diversidade do uso da bicicleta constitui um universo simbólico cujos significados podem e devem ser descritos e interpretados. Assim, ao contrário de investir em uma busca por definições para a bicicleta e o ciclismo, percebe-se como mais frutífero o trabalho de compreender os sentidos e significados construídos entre os sujeitos e este universo tão plural.

Sheila Hempkemeyer e Leandro Belinaso Guimarães (2016) investigam narrativas de “seres pedalantes” a partir da relação bicicleta-cidade utilizando pressupostos teóricos que se apoiam nos estudos culturais que são campo de investigação de caráter interdisciplinar. Os quais exploram formas de produção/criação de significados e de difusão dos mesmos em sociedades atuais, além de conceitos sobre educação, cultura, cotidianos, experiências e narrativas. O trabalho coloca em discussão algumas formas de subjetivação contemporânea, estratégias de reexistência e expressão, construindo narrativas e reflexões sobre experiências de sujeitos híbridos e seus cotidianos, problematizando os modos de vida na cidade. Trata o pedalar na cidade como uma experiência educativa abordando uma noção de educação para além da instituição, encarnando o ato de pedalar não só como esporte, mas sim como um movimento de mudança das pessoas e das práticas cotidianas. O estudo permitiu demonstrar que pedalar pode possibilitar outros modos de viver na cidade e que a bicicleta pode ser um respiro, um suspiro, um freio ao aceleração dos modos de vida atuais. Esta transformação proporcionada pela bicicleta equivale a mudança que os indivíduos

querem na/para a cidade e através das sensações compartilhadas pode-se perceber as inúmeras possibilidades de se relacionar com a bicicleta na cidade onde cada “ser pedalante” elabora esta relação de maneira singular, subjetivando-se histórica e culturalmente pelos atravessamentos que ocorrem em seu entorno.

Battiston, Neto e Olekszechen (2017) apresentam o entendimento de que os modos não motorizados podem ser uma alternativa viável para a superação de problemas de mobilidade desde que se leve em consideração as percepções dos ciclistas, seja na infraestrutura necessária, seja nos aspectos comportamentais e de atitude frente a bicicleta como meio de transporte. O artigo busca identificar barreiras e motivações para o uso da bicicleta em estudos empíricos realizados no Brasil que apresentam os aspectos subjetivos e objetivos relacionados ao uso da bicicleta. Identificou-se que o uso da bicicleta como meio de transporte é mais comum entre os jovens de até 30 anos do sexo masculino e que as distâncias percorridas são geralmente curtas com uso durante a semana. As principais barreiras apontadas são relacionadas à infraestrutura, às questões climáticas e à falta de segurança. Os facilitadores estão relacionados a questões pessoais, como o prazer e o bem estar, ter apoio da família e companhia para pedalar, à infraestrutura, à rapidez, à economia e a possibilidade de conhecer diferentes lugares além de contribuir para a redução da emissão de gases tóxicos pela queima de combustível fóssil.

Xavier (2011) aplica um olhar interdisciplinar sobre o desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira, trazendo como pano de fundo para a reflexão o desenvolvimento sustentável. Seu objetivo é situar o desenvolvimento da sociedade como processo histórico-sócio-cultural e utilizar esse conhecimento para contextualizar a inserção da bicicleta na política de mobilidade, mediante a identificação de iniciativas relacionadas com mobilidade por bicicleta e o conhecimento de opiniões de diversos atores e setores que participam do processo. Foi privilegiada a análise do contexto social e cultural, as práticas dos diversos setores e atores, as políticas, as organizações destas instituições, bem como as opiniões conflitantes e os indícios de mudanças. Tais elementos são condições de possibilidade para a compreensão dos papéis exercidos pelos diversos atores que influenciam a política de mobilidade em nível federal.

Ao realizar esta revisão da bibliografia pude notar a diversidade de temáticas pesquisadas pela engenharia, arquitetura, educação física, psicologia, história e

ciências sociais. Os trabalhos pesquisados têm como objetivo o incentivo ao uso da bicicleta, apontando a necessidade de criação de políticas públicas que proporcionem melhores condições para os ciclistas, assim como as suas consequências, além de mostrar os aspectos sociais, históricos e as dimensões antropológicas sobre a bicicleta. As justificativas utilizadas para fomentar o uso da bicicleta estão relacionadas à saúde do praticante, à qualidade de vida, à sustentabilidade e a mobilidade urbana, podendo assim citar como exemplo o estilo de vida saudável do ciclista, o hábito ecologicamente correto e a diminuição do trânsito de automóveis proporcionado pelo uso da bicicleta. No entanto, observou-se uma pequena presença de estudos da área das Ciências Sociais acerca dos usos da bicicleta e das identidades/identificações dos ciclistas, como também dos sentidos que atribuem às suas práticas ciclísticas, o que demonstra relevância de trabalhos como o que está sendo aqui exposto.

Um *tour* por Santa Maria: o cenário da bicicleta em Santa Maria

A história da cidade com a bicicleta inicia em 1987 com a inauguração da pista de bicicross⁴ do parque Itaimbé, que foi construída com toda a consultoria necessária e em dimensões adequadas à disputa de campeonatos (Benaduce, 2007). Segundo informações coletadas do acervo do AHMSM⁵, a pista permaneceu funcionando até meados dos anos 90 onde anos depois deu lugar ao prédio que hoje abriga uma unidade do SESC. No início dos anos 90, os eventos voltam a ocorrer na modalidade Mountain bike⁶ influenciados pela explosão do esporte que ocorria principalmente nos EUA. Segundo Alcorta (Fonte: Site Escola de Bicicleta), com o início das competições oficiais surgiram várias publicações especializadas em bicicleta voltadas para competição, lazer e uso urbano. Assim começa a ser transmitida uma sólida base de princípios que visavam sedimentar o futuro da bicicleta e de seu mercado.

Os eventos que aconteciam na cidade eram pequenos e dependiam da vontade dos poucos atletas envolvidos em competições e do apoio que eles

⁴ BMX ou bicicross é um esporte praticado com bicicletas especiais, uma espécie de corrida em pistas de terra. Surgiu no final da década de 1950 na Europa e se popularizou na Califórnia no começo dos anos 1960.

⁵ Acervo Histórico Municipal de Santa Maria.

⁶ Mountain bike é um esporte de andar de bicicleta fora de estrada, geralmente em terrenos acidentados e usando bicicletas especialmente projetadas.

conseguiam com empresários e lojistas locais. O ano de 2009 abriu novos horizontes para os eventos de ciclismo de longa distância não competitivos. Santa Maria sediou algumas edições do AUDAX UAF⁷ (Union des Audax Français) e do AUDAX/Randonnée⁸ entre 2009 e 2014 com distâncias que variaram de 100 até 300 quilômetros (Fonte: Blog AUDAX Santa Maria). Entre 2017 e 2018 ocorreram três edições da Volta do Interior, que foi um desafio de ciclismo de estrada que ocorreu na região central abrangendo as cidades de Santa Maria, Itaara, Júlio de Castilhos, Silveira Martins, Agudo e Nova Palma (Fonte: Fan page Studio Bike Center).

Apesar da maioria dos eventos ciclísticos que ocorreram na cidade terem sido de cunho competitivo e de desafio, também ocorreram eventos com outras propostas como o passeio Stylish Cycling (passeio ciclístico elegante) ocorrido em três ocasiões entre os anos de 2015 e 2017 em Santa Maria, conforme o acervo do arquivo histórico municipal de Santa Maria (AHMSM). Nesta mesma proposta de diversão e incentivo ao uso da bicicleta, também aconteceu o 1º Merco Bike. O evento, que foi promovido pela Associação Santa Maria Ciclismo (ASMC), contou com o apoio da prefeitura, ocorreu em 25 de novembro de 2018 e teve como objetivo integrar ciclistas e incentivar a prática do esporte. Durante o evento, ocorreu o 1º Mountain Bike XCO⁹, corrida de bicicleta com pontuação válida para o campeonato central da modalidade. Com o passar dos anos e o surgimento de novos ciclistas e atletas, o nível do ciclismo na cidade também evoluiu. Assim, começaram a ser realizadas na região de Santa Maria etapas da Copa Centro de Mountain Bike e provas chanceladas pela FGC (Federação Gaúcha de Ciclismo). Em 2020, a partir de março o calendário de competições sofreu alterações de datas e locais por conta da pandemia.

Na cidade o que se percebe é que muitos ciclistas costumam pedalar em grupo e geralmente tem algum ponto de encontro como referência. Grupos

⁷ Evento não competitivo de longa distância com andamento imposto, conduzido e controlado por capitães de rota que regulam a velocidade do grupo, variando de 20 a 25 km/h de acordo com o perfil do percurso.

⁸ Evento não competitivo de longa distância onde o principal objetivo é percorrer rotas pré-estabelecidas dentro de um determinado limite de tempo, de forma autossuficiente (sem qualquer tipo de apoio externo) e em seu próprio ritmo.

⁹ XCO é abreviação de mountain bike cross country olímpico. Uma prova disputada em circuito variado, de 4 a 10 quilômetros de distância por volta, com descidas técnicas, trilhas estreitas, caminhos rochosos e até obstáculos artificiais, como rampas. Os bikers largam ao mesmo tempo e a duração, dependendo da categoria e percurso, chega à 1h30min.

organizados possuem locais de encontro pré definidos e conhecidos por todos os participantes, mas também existem ciclistas que não participam de grupos e marcam seus encontros em locais de fácil acesso a todos. Um dos locais clássicos, que serve de ponto de encontro consagrado, é o posto Castelinho. O posto é referência tanto de partida quanto de chegada aos ciclistas de todas as regiões da cidade. Possui localização central privilegiada, pois se encontra em um entroncamento que liga as BRs 158, 392 e a RS 509. O posto Castelinho fica no pé da serra e tem fácil acesso a uma das principais rotas ciclísticas que liga Santa Maria às trilhas e estradas da região de Itaara. Outro local muito utilizado pelos ciclistas como ponto de encontro, parada, saída e chegada dos pedais é o planetário da UFSM.

Os bike shops também são usados como ponto de encontro, pois eles organizam grupos de pedal entre seus clientes e funcionários. Com o aumento do número de ciclistas também apareceram os grupos de pedal formados por amigos, colegas de trabalho, bike shops e até por moradores de alguns condomínios da cidade. O grupo mais antigo da cidade é o Ciclistas da Lua Cheia, que foi formado no início dos anos 90 por amigos que tinham em comum o gosto pela bicicleta. Outro grupo bem conhecido na cidade é o Camobikers, que foi formado por amigos ciclistas cuja grande maioria reside no bairro Camobi. O grupo preza pela amizade, o bem estar, a vida e a diversão, além dos benefícios à saúde do corpo e da mente que o esporte proporciona. (www.facebook.com/CamoBikers).

Com o intuito de reunir mulheres com interesse no ciclismo e que sentem algum tipo de dificuldade em ingressar no esporte, foi criado em novembro de 2019, pela ciclista Vanessa Arruda, o grupo Van Team. O grupo é destinado ao crescimento do público feminino no ciclismo e, de acordo com a criadora, tem como objetivo principal *“incentivar as mulheres a ingressarem e a evoluírem neste esporte visando tanto a parte competitiva quanto o lazer”*. Segundo Vanessa Arruda, em entrevista concedida em janeiro de 2021: *“a intenção é mostrar que as mulheres podem praticar o ciclismo e serem fortes no esporte”*.

A entidade que representa o ciclismo na cidade é a ASMC (Associação Santa Maria Ciclismo). A associação foi formada por um grupo de ciclistas e atletas em 2009, tendo como objetivo estimular e organizar atividades ciclísticas na cidade, promover eventos, conscientizar a comunidade quanto ao respeito aos ciclistas em

vias públicas, bem como sobre normas de segurança e o uso da bicicleta como meio de transporte que colabora com a melhoria da mobilidade urbana.

Por parte da organização institucional do município, no que diz respeito à utilização da bicicleta, o que consta na lei complementar número 098, de 10 de junho de 2015, é que conforme as diretrizes gerais fixadas o objetivo principal é propor atuações que garantam um sistema de mobilidade urbana com acessibilidade, onde os meios de transporte sustentáveis e não motorizados sejam prioritários e majoritários. Sobre Políticas, programas e projetos relacionados à bicicleta, o documento prevê a implantação de passeios públicos, guias rebaixadas, travessias, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, bicicletários, paraciclos. Bem como a sinalização horizontal, vertical, semafórica e de orientação necessária, promovendo a integração destes com os demais modais de transporte e circulação urbanos. O documento também prevê ações educativas focadas em segurança e a implantação de bicicletários e de um sistema de informação para o deslocamento por bicicletas.

Conforme o secretário Gilvan Ribeiro, em entrevista concedida em 14 de janeiro de 2021, a Secretaria de Esportes e Lazer tem interesse em fomentar o ciclismo na cidade, tanto em termos de prática esportiva quanto de lazer ou até mesmo como meio de transporte. Segundo o secretário, há um entendimento de que é possível atuar em duas frentes, pelo menos, onde a primeira (a longo prazo) diz respeito às condições necessárias de mobilidade urbana, a exemplo de ciclovias ou ciclofaixas. Em termos de ações de fomento, o plano da secretaria é a promoção de eventos junto às entidades esportivas ligadas ao ciclismo. Outra meta é retomar o Bike Point, remodelando o projeto na busca por melhor atender o público que trafega na região entre Santa Maria e Silveira Martins. Inaugurado em 15 de agosto de 2020, na localidade de São Marcos, em Arroio Grande, o Bike Point é uma estrutura criada pelo poder executivo para receber os ciclistas. O objetivo é garantir aos usuários que pedalam naquela região um ponto de parada para recuperação, largada, higiene e encontro.

Um giro com Simmel: descoberta e pertencimento em relação à cidade

Em seu texto clássico, *A metrópole e a vida mental*, Simmel (1967) afirma que o indivíduo reivindica a autonomia e a individualidade de sua existência em face das forças sociais da qual fazem parte a herança histórica, a cultura externa e a

técnica de vida. A partir do século XVIII, inicia o processo de especialização funcional do ser humano tornando-o dependente das atividades dos outros assim ocasionando uma luta de indivíduos. O ser humano tem a mente estimulada pela diferença de impressões e a intensificação dos estímulos nervosos que podem ser internos e externos.

Em relação à cidade/metrópole, estes estímulos e impressões influenciam na forma de como as personalidades se acomodam nos ajustamentos da sociedade. Neste sentido, o nosso intelecto é o mais adaptável de nossas forças interiores o que nos poupa de choques e transtornos para nos acomodarmos ao ritmo da cidade. Nas cidades, onde a objetividade, a racionalização e a economia tem grande influência na vida das pessoas, ocorre um envolvimento muito mais intenso no ritmo de vida do que quando se mora em uma cidade do interior. O movimento constante acaba por gerar um modo de vida que faz com que as pessoas desenvolvam muito menos as relações emocionais para poder se adaptar melhor ao frenesi da cidade. É necessário se acostumar com o cálculo, com a precisão e com a aversão a ambiguidade. Tudo deve ser o mais estável e impessoal possível.

Pontualidade, calculabilidade, exatidão, são introduzidas à força na vida pela complexidade e extensão da existência metropolitana e não estão apenas muito intimamente ligadas à sua economia do dinheiro e caráter intelectualístico. Tais traços também devem colorir o conteúdo da vida e favorecer a exclusão daqueles traços e impulsos irracionais, instintivos, soberanos que visam a determinar o modo de vida de dentro, ao invés de receber a forma de vida geral e precisamente esquematizada de fora. (Simmel, 1967, p.14).

Assim o indivíduo “da cidade” ou o “tipo metropolitano” como se refere Simmel, reage mais com a razão do que com a emoção, pois a vida na cidade implica consciência elevada e inteligência. O indivíduo urbano teve que desenvolver mais o intelecto para poder lidar melhor com a predominante economia do dinheiro e acabou se interessando e se acostumando com coisas e situações que podem ser mensuradas objetivamente deixando de lado o comportamento de maior proximidade e envolvimento emocional que é mais comum nas cidades do interior. Nesse sentido, um grau elevado de intelectualidade do indivíduo ajuda na preservação da vida subjetiva contra o poder e a dinâmica da vida nas cidades grandes.

A mente moderna se tornou mais e mais calculista. A exatidão calculista da vida prática, que a economia do dinheiro criou, corresponde ao ideal da ciência natural: transformar o mundo num problema aritmético, dispor todas as partes do mundo por meio de fórmulas matemáticas. (SIMMEL, 1967, p.13).

Quando pensamos no meio rural, na vida no campo, em uma cidade pequena de interior, imaginamos uma população pouco numerosa onde todos se conhecem e o tempo para a realização das atividades é outro, bem mais lento que na cidade grande. Este ritmo mais lento da vida rural acaba por possibilitar relações sociais mais sensíveis e que comportam melhor as emoções. Uma cidade como Santa Maria que une o rural e o urbano, que não é uma metrópole, mas é um centro econômico, é também sede da multiplicidade, da concentração, do prosaico, da justiça formal e também da falta de consideração.

A questão da falta de consideração diz respeito à intelectualidade evoluída do sujeito, ou seja, a mente moderna calculista que o torna indiferente à individualidade genuína, reduzindo toda e qualquer qualidade a uma questão monetária, assim apenas a realização objetiva é mensurável e de interesse. Nas cidades, os relacionamentos e afazeres são muito variados e complexos necessitando de organização e pontualidade. Esta necessidade se dá pela agregação de pessoas e interesses diferenciados e pela vida econômica que reflete numa técnica de vida urbana que tem como principais pontos a impessoalidade, a exatidão, a calculabilidade e a pontualidade que acabam excluindo os impulsos irracionais e instintivos.

A grande quantidade de estímulos contrastantes e as rápidas mudanças impostas aos nervos por um longo período na cidade acabam por fazer com que o indivíduo perca completamente a capacidade de reagir a estes impulsos. Quando andamos na rua e não notamos o caminho, não notamos as pessoas e suas emoções. Não nos importamos com o sofrimento das pessoas, pois tudo é muito normal e corriqueiro, tudo nos parece banal. Esta incapacidade de reação a novas emoções com energia apropriada é denominada por Simmel de “atitude blasé” e está ligada à intelectualidade metropolitana. De acordo com Simmel (1967, p.15), a essência da atitude blasé está no embotamento do poder de discriminar, o que não significa que os indivíduos não percebam os objetos, mas que os percebam destituídos de sua substância.

Desta forma objetos e situações aparecem para os indivíduos em um tom uniforme, plano e fosco, que segundo Simmel, é um reflexo subjetivo da economia do dinheiro interiorizada pelo indivíduo. Para Simmel, as relações sociais na cidade são caracterizadas pela impessoalidade ainda mais quando se trata do ciclo de relações sociais mais distantes, como as relações no comércio e no trabalho, por exemplo. Na cidade você deixa de ser uma pessoa para ser um número, um CPF, um RG e assim somos tratados como coisas e não como seres humanos e isto se manifesta na indiferença com o cotidiano e com os problemas sociais existentes na cidade.

Com a atitude blasé a concentração de homens e coisas estimula o sistema nervoso do indivíduo até seu mais alto ponto de realização, de modo que ele atinge seu ápice. Através da mera intensificação quantitativa dos mesmos fatores condicionantes, essa realização é transformada em seu contrário e aparece sob a adaptação peculiar da atitude blasé. Nesse fenômeno, os nervos encontram na recusa a reagir a seus estímulos a última possibilidade de acomodar-se ao conteúdo e à forma da vida metropolitana. A autopreservação de certas personalidades é comprada ao preço da desvalorização de todo o mundo objetivo, uma desvalorização que, no final, arrasta inevitavelmente a personalidade da própria pessoa para uma sensação de igual inutilidade.(SIMMEL, 1967, p.16).

O ciclista, por mais urbano que seja, se identifica com um tempo mais lento, ou uma desaceleração no ritmo podemos dizer. A atividade de pedalar demanda um tempo mais lento o que possibilita uma mudança no ritmo da vida, aguçando a sensibilidade e a construção de relações sociais que comportam mais as emoções. Ao adotar a bike ou ao menos nos deixar levar por ela, estamos dando um passo importante indo de encontro à ideia de embotamento do poder de discriminar, da percepção plana e uniforme dos objetos e situações do nosso cotidiano. Ao girar o pedivela¹⁰ e sair pela cidade de bicicleta estamos deixando para trás a atitude blasé.

A bicicleta, ao mesmo tempo em que nos conecta a cidade de uma forma mais orgânica, também nos preserva dos estímulos exagerados, mas a relação com a bicicleta evita que fiquemos indiferentes a questões do cotidiano que nos afetam como trânsito, mobilidade, saúde e meio ambiente. A bicicleta propicia a interação, nos permite conhecer pessoas e nos envolver nas suas alegrias e sofrimentos. A bicicleta ajuda a aliviar o sofrimento da vida na cidade, ela age no caráter das pessoas, pois as diferencia da mesmice do perfil de vida da cidade baseado na qualificação do trabalho, no cálculo e no intelecto.

¹⁰ Pedivela, também chamada de cranque, biela ou manivela, é uma peça de bicicleta: o par de braços que, girando a coroa frontal, transferem força das pernas do ciclista para a transmissão.

Segundo ciclistas que responderam ao questionário on-line, a bicicleta aproxima o indivíduo da cidade, despertando uma relação mais orgânica e um espírito de pertencimento. Andar de bicicleta possibilita novas observações e percepções:

“Sinto que a bicicleta nos aproxima mais da cidade, faz com que a gente consiga observar as coisas por outro ângulo”.

“Me senti muito melhor em relação a cidade pois me trouxe a sensação de pertencer ao lugar, algo que não sentia antes”.

“A bicicleta proporciona uma forma prática e agradável de enxergar os locais e não apenas passar, como acontece com outros meios de locomoção”.

“A bicicleta agrega bem-estar a minha vida, me trouxe novas pessoas, novas perspectivas de perceber o nosso entorno. A cidade e as proximidades que rodeiam o local onde moramos”.

O nosso corpo, a nossa mente se integram à vida na cidade e ao urbano. Neste contexto, surgem diferentes formas de viver e experimentar a cidade e isso tem relação direta e influencia nosso modo de vida ainda mais se formos ciclistas. Andar de bicicleta nos possibilita tantas coisas, de um certo equilíbrio no sistema urbano saturado a um desequilíbrio na comodidade que o cotidiano da cidade oferece. A bicicleta oferece outras formas de existir para além da cultura do automóvel, garantindo diferentes formas de deslocamentos e interações. Nas entrevistas realizadas para esta pesquisa a relação com a bicicleta e a experiência que ela proporciona na cidade se apresentou de duas formas, uma positiva e outra negativa. Uma das inúmeras formas positivas se dá na possibilidade de acesso a lugares novos. A experiência com a bicicleta na cidade está ligada à descoberta é o que destaca João (24 anos, estudante).

“O contato que tu tem quando pedala é muito diferente de tu tá dentro de um carro... a quantidade de locais que se conhece, a descoberta de caminhos diferentes... são lugares legais que existem e a maioria da galera não tem ideia”.

A bicicleta possibilita acesso a locais em meio a natureza, mais afastados dos centros urbanos como relata Lisa (36 anos, autônoma). *“A experiência positiva acontece com o acesso a lugares próximos com belezas naturais que não se tem contato no cotidiano e na realidade das pessoas urbanas”.*

Numa cidade com uma rotina acelerada como Santa Maria Jerry (50 anos, serviços gerais) destaca a sensação de liberdade. *“Eu prefiro o deslocamento de bike em relação ao ônibus... a bike dá uma sensação de independência, de deslocamento fácil”*. A questão do deslocamento na cidade é um fator positivo sem dúvida para quem resolve agregar a bicicleta ao estilo de vida, de acordo com Robson (45 anos, contador), que ressalta a experiência diferenciada de se pedalar no centro. *“Uso muito a bike... o deslocamento tem outra dinâmica, dá pra perceber o movimento, as pessoas... eu acho bom circular de bike pelo centro... é um complemento... é mais funcional”*.

A questão negativa da experiência com a bicicleta na cidade está relacionada à insegurança no trânsito. Segundo Delgado (45 anos, tatuador), *“não há condição ideal... tem que procurar sair da cidade”*. Por conta da insegurança Francisca (45 anos, body piercer) não gosta de pedalar na cidade. *“Acho apertado andar no trânsito... me sinto insegura... prefiro o contato com a natureza... descobrir novos lugares... curtir o som da natureza, dos bichos”*.

Outro aspecto negativo do acordo com Annabelle (44 anos, advogada) é a falta de reconhecimento e de respeito para com os ciclistas.

“O ciclista ainda não é respeitado pelos motoristas... ele ainda é visto como um incômodo, ele parece que fica invisível diante dos motoristas... parece que nós (ciclistas)... só nós é que temos que ter respeito pelos motoristas. Muitas vezes eu deixo de pedalar por conta do movimento”.

Se o contato com a cidade tanto a pé ou dentro de um automóvel nos proporciona experiências diversas de bicicleta não poderia ser diferente. Mais do que descobrirmos lugares até então desconhecidos dentro da nossa própria cidade, a bicicleta proporciona praticidade e agilidade nos traslados diários, facilita o acesso a belezas naturais e nos permite momentos de recreação e socialização. Nos possibilita também contato com pessoas de todos os tipos, das mais variadas idades e estilos que nos causam inúmeras sensações e nos proporcionam experiências reais. Segundo Robson (45 anos, contador), *“o bacana de se reunir em grupos são as bobagens e as risadas... não se entra em assuntos da rotina diária ou de trabalho... preocupações só com o pedal... para onde vamos e qual o trajeto”*.

A identidade

Houve um tempo em que a identidade era vista como algo simples, mas com o passar do tempo foi ficando cada vez mais difícil de defini-la, assim como ocorre com outros fenômenos sociais que não nos permitem fazer afirmações ou qualquer julgamento definitivo. Segundo Hall (2006, p.8), o conceito de identidade é muito complexo, pouco desenvolvido e compreendido para ser posto à prova. Este processo de descentramento da identidade se deu por conta de inúmeras mudanças estruturais que alteraram a sociedade moderna fragmentando os cenários culturais (classe, gênero, etnia, sexualidade, raça e nacionalidade). Estes cenários culturais são utilizados para dizer quem somos dentro da sociedade enquanto indivíduos, só que as transformações sofridas pela sociedade com o passar dos anos estão alterando nossas identidades e abalando a ideia de que somos sujeitos integrados.

Esta perda de um "sentido de si" estável é chamada, algumas vezes, de deslocamento ou descentração do sujeito. Esse duplo deslocamento-descentração dos indivíduos tanto de seu lugar no mundo social e cultural quanto de si mesmos - constitui uma "crise de identidade" para o indivíduo. (HALL, 2006, p.9).

Para Hall (2006, p.10), assim como nosso mundo pós-moderno, nós também somos "pós" em relação a qualquer concepção essencialista ou fixa de identidade como a do iluminismo que supõe definir a essência do nosso ser. Desta forma, Hall nomeia ideias modernas de identidade como o self do iluminismo, o self sociológico e o self pós-moderno. O self do iluminismo é uma concepção muito individualista do sujeito e de sua identidade. Esta concepção de identidade se baseava numa concepção de indivíduo centrado, dotado de razão, consciência e ação. O centro deste sujeito do iluminismo consiste em um núcleo contínuo e idêntico que aparece no nascimento e que permanece o mesmo ao longo da existência do indivíduo. No caso do self sociológico, a identidade é formada na relação com o ambiente e com os indivíduos mais próximos que nos explicam e transmitem seus valores, sentidos e símbolos ainda quando crianças.

Ou seja, o núcleo interior do sujeito não é autônomo e autossuficiente e pode ser modificado no relacionamento com outras pessoas como familiares, amigos e também pela sociedade através da internalização de valores, símbolos e sentidos culturais. Para Hall (2006, p.12), a identidade, no self sociológico, costura o sujeito

à estrutura estabilizando tanto indivíduos quanto os mundos culturais em que habitam e isto torna ambos reciprocamente mais unificados e predizíveis. Essa visão que preenche as lacunas entre os mundos pessoal e público (interior e exterior) tornou-se a visão sociológica clássica do self.

Agora o processo de identificação se tornou mais provisório, pois o sujeito que já teve uma identidade unificada e estável está fragmentado. Assim o self pós-moderno não possui um núcleo interior estável ou fixo, mas é formado e transformado constantemente de acordo com o que é exigido ou representado na sociedade. É um self, segundo Hall, com o processo definido historicamente e não biologicamente que contém identidades contraditórias que o arrastam em diversas direções e que só parece contínuo e estável de acordo com as narrativas que cada um constrói a respeito de si próprio. Para Hall, a identidade unificada, completa, segura e coerente é uma fantasia, pois à medida que os sistemas de significação e representação cultural se multiplicam somos bombardeados por inúmeras identidades possíveis com as quais poderíamos nos identificar nem que fosse por um período.

As mudanças que aconteceram no final do século XX contribuíram para o sentimento de instabilidade. Assim as tradições e práticas sociais são constantemente examinadas e transformadas por novas informações que surgem da globalização, do marketing de estilos, de lugares e imagens que interrompem o senso tradicional de identidade cultural. Os mandamentos da cultura global possibilitam que as identidades se desconectem de tempos, lugares, histórias e tradições específicas, disponibilizando assim um leque de identidades a partir das quais podemos escolher quando bem nos atrai. No discurso do consumismo global as diferenças entre as distinções culturais que são usadas para definir as identidades se tornaram um tipo de moeda que tem valor em qualquer lugar. A exemplo do jeans, que era associado ao americano e agora pode ser associado a qualquer pessoa em qualquer lugar do planeta.

Em relação à cultura podemos relacionar o ciclismo ao europeu por conta da sua tradição no uso como transporte e no esporte, hoje o ciclismo está difundido em todo o mundo. No Brasil, o ciclismo é praticado há bastante tempo e já tem um certo espaço e, atualmente, caiu nas graças do brasileiro principalmente como lazer, e também como esporte de alto desempenho. Isso se deve muito ao marketing, mídia e da visibilidade que o atleta de mountain bike Henrique Avancini tem conquistado

no cenário mundial, representando o país que tem como maior cultura esportiva o futebol. Para Hall, as culturas são colocadas na arena global juntas umas das outras onde o outro não está simplesmente lá, mas também dentro.

As pessoas também estão cada vez mais inseridas numa mistura de espaços vivos, ancestrais e de nascimento e quando cientes do leque de identidades que tem a sua disposição podem vir a utilizá-lo em momentos distintos. Essa diversidade interna e externa, segundo Hall, é a força que está mudando a nossa era. No mundo moderno, nascemos em meio a várias culturas que podem ser fontes de nossa identidade cultural. Um exemplo disso é a bicicleta que é introduzida na vida de grande parte dos indivíduos já na infância. Ao nos definirmos podemos dizer que somos brasileiros, gaúchos, santa-marienses ou também ciclistas. Apesar destas identidades não estarem em nossa natureza essencial nós pensamos nelas como se fossem.

O ciclismo não é somente esporte ou lazer, é um conjunto de significados que produz sentidos. Hoje o ciclismo também pode ser visto como uma entidade política, pois um ciclista é um cidadão/ã legal que tem direitos e deveres, que faz parte da sociedade e reivindica seu lugar. A comunidade do ciclismo tem simbologia própria que gera um sentimento de identificação que se relaciona com a natureza, com o urbano, com a tradição e com a modernidade. Essa identificação gera uma espécie de lealdade entre os ciclistas que remete a uma comunidade, a uma cultura que se faz presente em vários cantos do planeta. Esta formação de uma cultura característica da bicicleta contribuiu para o seu reconhecimento mundial.

Uma comunidade ciclística não é um grupo de pessoas unificado e delimitado, é uma comunidade que está constantemente sendo deslocada/descentralizada por forças externas como a globalização, a mídia, o marketing e a indústria. As sociedades da modernidade assim como as comunidades/grupos de ciclistas podem ser caracterizadas hoje pela diferença. A comunidade ciclística de Santa Maria - RS é composta por identidades distintas e atravessada por diferentes visões de mundo, valores e antagonismos sociais.

Na questão da identidade, não podemos relacionar os ciclistas exclusivamente ao self do iluminismo e nem ao self sociológico ou pós-moderno. Podemos relacionar os ciclistas com uma visão positiva da bicicleta em relação aos benefícios que ela traz para suas vidas, e até podemos dizer que o ciclista é unificado no sentido do essencial, do idêntico na maneira de se vestir mas não

unificados no sentido de serem todos iguais ou rígidos na sua maneira de ser. Esta heterogeneidade não impede que a comunidade se mantenha unida pois suas diferentes identidades e identificações podem em algum momento serem articuladas conjuntamente por algum tipo de demanda. Por conta da diversidade de identidades abertas ou fechadas, a articulação por mais que ocorra é sempre parcial. De acordo com Laclau (apud HALL, 2006, p.18), *“o lado positivo do descentramento segundo é que ocorre uma desarticulação de identidades estáveis e também abre a possibilidade de surgimento de novas identidades”*.

Segundo Hall (2006, p.20), as pessoas não identificam mais seus interesses sociais exclusivamente em termos de classe, pois a classe não serve mais como um dispositivo ou categoria mobilizadora através da qual todos os variados interesses e todas as variadas identidades das pessoas possam ser reconciliadas e representadas. A própria categoria ciclismo é abrangente no sentido de possuir modalidades distintas. Assim os indivíduos que compõem a comunidade ciclística também são movidos por interesses diversos que podem ser relacionados à classe ou somente a questões de lazer, esporte ou mobilidade.

Podemos dizer que os grupos de pedal tem uma característica que difere das sociedades modernas que não possuem um centro ou um princípio articulador. Um grupo de pedal tem um centro, um princípio organizador que se desenvolve de acordo com o desdobramento de uma causa ou objetivo. Neste sentido, os grupos de pedal, por mais que compostos por identidades plurais, são unificados e bem delimitados no sentido de suas intenções. Um grupo de pedal reúne pessoas que têm basicamente a mesma afinidade em relação ao uso da bicicleta. Na cidade há grupos de pedal que são voltados para a prática do ciclismo como esporte competitivo, tanto profissional quanto amador como o Van Team e o Bike Center. Também existem grupos que reúnem pessoas que apreciam um pedal mais contemplativo bem ao estilo cicloturismo, como os Ciclistas da Lua Cheia ou grupos de ciclistas como o Camobikers mais preocupados com a qualidade de vida que vinculam atividade física e recreação. Independente de serem grupos formados somente por homens, somente por mulheres ou mistos, de serem compostos por indivíduos com níveis de pedal diferentes são pessoas com identidades e identificações distintas que têm a mesma intenção, que tem a mesma filosofia, que conversam a mesma linguagem e são unidos, pois são pessoas que fazem o que fazem por amor a bicicleta.

Identities - Identifications

O ato de pedalar, tanto sozinho ou em grupo, nos aproxima do convívio das pessoas, facilita as amizades e a troca de experiências, em parte, indo contra a individualidade moderna na perspectiva simmeliana. A bicicleta desperta o lado humano do ciclista que se identifica no estilo, nas atitudes e se reconhece no outro, nos grupos e tribos. Quem pratica o ciclismo, tanto por lazer, esporte ou mobilidade, reconhece as semelhanças e diferenças nos vários tipos e estilos de ciclistas.

Charles (48 anos, administrador) não teve bicicleta enquanto criança e via a bicicleta como um objeto que estava faltando para complementar a vida. Hoje, apesar de se identificar com as possibilidades que a bicicleta oferece, ele a utiliza somente para recreação e nada além e reconhece uma distinção entre as pessoas que utilizam a bicicleta. *“Basicamente é o pessoal que compete e depois ciclistas como eu de nível totalmente amador... mas tem também a galera que não compete, mas se liga nas métricas de fazer um treino sistemático”*. Por outro lado, Lisa (36 anos, autônoma) vê basicamente dois tipos de ciclistas. *“Existe o tipo de ciclista nato que aprecia a bike de todas as formas, competição, mobilidade e diversão... tem a bike no seu dia a dia... e tem os ciclistas de final de semana que usam bike só para lazer”*.

Falando sobre identidade e identificação do ciclista, Robson (45 anos, contador) acredita que hoje em dia o ciclista é bem diferente da geração que ele pertence.

“Houve um crescimento somente no número de ciclistas... não houve uma evolução na mentalidade... a gurizada que começou agora não tem essa identificação e preocupação com mobilidade e meio ambiente, eles são mais evoluídos como esporte ou puro lazer. Conheço muitas pessoas que na pandemia trocaram o futebol pela bicicleta... falta ainda o perfil de pessoa que utiliza a bicicleta no dia a dia... que vai trabalhar de bike”.

A questão da moda e do consumo presente na cultura da bicicleta influencia os usos da bicicleta e também distingue e define identidades. Annabelle (44 anos, advogada) acha que as pessoas não usam mais a bicicleta como antes, como “curtição total” independente do tipo de bicicleta e equipamento.

“Hoje, às vezes, a diversão fica em 2º plano... tem a disputa de quem tem a melhor bicicleta, a melhor roupa, a melhor performance. Tá na moda, todo mundo faz, é legal, vou fazer também... hoje todo mundo é ciclista. As pessoas se perderam na moda... não tem mais aquele espírito aventureiro, desbravador”.

Segundo Annabelle (44 anos, advogada), antigamente existia um tipo de ciclista “minimalista” e auto suficiente que procurava aventura e diversão sem se preocupar com marcas e estilos, hoje parece que a pessoa que começa a pedalar já entra no padrão do ciclista moderno.

“O que vale é o KOM¹¹ e o melhor tempo no strava... o strava¹² virou necessidade das pessoas. Agora tu tem que ter um grupo de pedal... tem que ter uniforme para se inteirar e fazer parte do universo”.

Na visão de Charles (48 anos, administrador), os ciclistas são homogeneizados nas roupas. *“Existe a criação de um padrão “slim” de roupas que é tendência... tudo combinando”.* Para Charles, o ciclista consumista sempre existiu, mas agora com mais excessos por conta do marketing. *“Novas tendências são muito difundidas... a bicicleta tá acompanhando com rapidez o desenvolvimento tecnológico... antigamente a evolução não era tão rápida”.*

Hoje podemos dizer que o ciclista em geral se identifica com o que é saudável e benéfico para o corpo tanto quanto o ciclista dos anos 90 e 2000. O ciclista conectado a sua bicicleta consegue falar por ela da mesma forma que a bicicleta diz muito sobre a personalidade e estilo do indivíduo. A ligação entre indivíduo e bicicleta pode ser íntima e intensa abrindo caminho para outras formas e estilos de vida urbana e humana. A bicicleta nos instiga a experimentar a sensação da descoberta, da aventura, e de falar sobre as experiências vivenciadas nos mais variados lugares de questionar a cidade e as nossas necessidades. A bicicleta provoca mudanças nas pessoas e ao mesmo tempo que mudam seu olhar, também acabam mudando seu entorno e repensando seus hábitos, seu consumo, suas vidas .

¹¹ KOM - Coroa. Rei/Rainha da montanha. A coroa significa o melhor desempenho em um determinado segmento. As coroas são concedidas ao atleta mais rápido até o momento na classificação geral de um segmento.

¹² STRAVA - É um serviço de internet americano para rastreamento de exercícios físicos que incorpora recursos de redes sociais.

O reconhecimento do ciclista

Na filosofia contemporânea o termo reconhecimento tem sido utilizado para designar um parâmetro normativo de justiça que remete a dignidade e o respeito. Segundo Honneth (2007), o objetivo normativo não seria mais a eliminação da desigualdade e sim da degradação e do desrespeito. Esta ideia se dá com o surgimento de novos movimentos sociais que chamam a atenção para o significado político da experiência do desrespeito social ou cultural. Honneth nos mostra que o conceito de reconhecimento sempre esteve presente nas discussões da filosofia prático-moral desde a pólis na Grécia antiga, mas foi somente com Hegel¹³ que o princípio do reconhecimento é colocado no centro da ética.

A partir desses autores, Hegel formulou a ideia de que a autoconsciência de um indivíduo depende da experiência de reconhecimento, isso ocorre através da luta por reconhecimento. Chama a atenção de Hegel o tom pessimista da corrente antropológica de Hobbes e Rousseau que colocam o esforço por reconhecimento como uma ameaça à ordem política ou à autenticidade individual. Para Hegel, a luta por reconhecimento demanda instituições que garantam o reconhecimento e a liberdade dos indivíduos.

Hegel defende naquela época a convicção de que resulta de uma luta dos sujeitos pelo reconhecimento recíproco de sua identidade uma pressão intra-social para o estabelecimento prático e político de instituições garantidoras da liberdade; trata-se da pretensão dos indivíduos ao reconhecimento intersubjetivo de sua identidade, inerente à vida social desde o começo na qualidade de uma tensão moral que volta a impelir para além da respectiva medida institucionalizada de progresso social e, desse modo, conduz pouco a pouco a um estado de liberdade comunicativamente vivida, pelo caminho negativo de um conflito a se repetir de maneira gradativa. (Honneth, 2006, p.29).

O objetivo de Honneth é mostrar como indivíduos e grupos sociais se inserem na sociedade atual. Isso ocorre por meio de uma luta por reconhecimento intersubjetivo. Na luta por reconhecimento o progresso ético se dá por etapas constituídas por padrões de reconhecimento que se tornam cada vez mais exigentes. Estes padrões são intermediados por lutas intersubjetivas onde os sujeitos procuram ganhar aceitação da sua identidade. Hegel, em sua abordagem, fornece duas formas de reconhecimento recíproco além do reconhecimento legal

¹³ Com base no conceito de reconhecimento Hegel procurou reconstruir o desenvolvimento histórico da ética analisando uma variedade de projetos filosóficos de pensadores como Maquiavel, Hobbes, Rousseau e Fichte.

desenvolvido por Fichte. Uma das formas de reconhecimento proposta por Hegel é o amor que se baseia na noção de que, segundo Honneth (2007), “dois sujeitos aceitam reciprocamente seus grupos específicos de necessidades, de forma que eles possam atingir segurança emocional na articulação de suas atividades físicas”.

A segunda forma de reconhecimento proposta por Hegel é referente à ética e ao Estado e diz respeito a uma forma de reconhecimento que permite aos sujeitos valorizarem reciprocamente aquelas qualidades que contribuem para a reprodução e manutenção da ordem social. Assim, Hegel foi convencido que a transição entre essas formas de reconhecimento é alcançada pela luta entre os sujeitos pela aceitação de sua autopercepção. Posteriormente, Hegel desenvolve a ideia normativa do reconhecimento recíproco estabelecendo uma diferenciação entre as três formas de reconhecimento que são a família, a sociedade e o Estado, que consiste na divisão tripartida que permite desenvolver essa ideia na forma de uma filosofia prático-moral.

Honneth (2007) nos diz que hoje ao utilizar o conceito de reconhecimento para estabelecer uma concepção de ordem moral é necessário partir da análise da fenomenologia da injúria moral não apenas da infligência da dor física, mas também na consciência de não ter seu entendimento reconhecido. Honneth desenvolve diferenciações de tipos de desrespeito com base nos tipos de reconhecimento apresentados por Hegel. No caso do amor, o desrespeito está nas humilhações físicas que privam os indivíduos da manifestação corporal e de sua autonomia em relação a si mesmos. Segundo Honneth (2007), o reconhecimento positivo deste desrespeito leva o indivíduo à autoconfiança que fornece condições psicológicas para o desenvolvimento de todos os aspectos de autorrespeito. Este tipo de reconhecimento não pode ser generalizado para além dos relacionamentos primários, referente a ligações afetivas como a família, amizade ou amor. No que diz respeito ao reconhecimento legal onde os indivíduos passam a se considerar como portadores dos direitos, a partir da perspectiva dos demais membros da comunidade, o desrespeito ocorre com a negação dos direitos e a exclusão social. Segundo Honneth (2007), a atitude positiva ao reconhecimento legal é o autorrespeito.

A solidariedade, que diz respeito à terceira forma de reconhecimento, remete a aceitação recíproca das qualidades individuais julgadas por meio de valores de uma comunidade. Esta forma exige a autoestima, porém como sabemos que os valores das comunidades variam de acordo com a época e o contexto, a forma de autoestima também é mutável. O desrespeito referente a esta forma de reconhecimento se dá na depreciação do valor social das formas de autorrealização.

A atitude positiva dos sujeitos referente a esta situação de reconhecimento é a autoestima, pois ao ser reconhecido e estimado pelas suas qualidades o sujeito é capaz de se identificar com seus atributos e realizações específicas. A questão do reconhecimento intersubjetivo é de extrema importância para a formação da identidade de indivíduos e grupos sociais. As questões da formação de identidades individuais, de grupo e do reconhecimento ganharam importância nos dias atuais, pois são utilizadas por diversos grupos sociais que buscam o reconhecimento do seu espaço, de sua cultura e do seu modo de ser. Assim podemos concluir que ao desrespeitar ou negar qualquer uma das formas de reconhecimento surge uma luta por reconhecimento, portanto as lutas sociais têm origem nesta ideia visando o reconhecimento de uma destas três formas.

Partindo do princípio que a bicicleta está presente no cotidiano social desde 1791, podemos considerá-la como vários usos, como hábito, costume, ou estilo de vida. A bicicleta é uma cultura presente em inúmeros lugares e tem características próprias como símbolos, estilo e identidade capazes de impulsionar movimentos sociais. Andar de bicicleta se faz por vários motivos: lazer, locomoção, esporte e até trabalho. Mas o simples fato de se andar de bicicleta hoje em dia não é tão simples assim, ele gera demandas e a estrutura urbana e o trânsito evidenciam estas necessidades.

A maneira de vida, assim como a identidade do cidadão ciclista está ligada a sua personalidade e no direito de exercer suas habilidades, que no caso do ciclista é andar de bicicleta. Baseado nas idéias de Axel Honneth, podemos considerar que a identidade do ciclista e sua autoconsciência dependem do reconhecimento social da comunidade, em especial do poder público, dos motoristas e pedestres. Assim, a autorrealização do ciclista não está só no fato de poder pedalar sua bicicleta. Não depende exclusivamente do indivíduo e sim de condições que podem ser adquiridas somente com a cooperação dos outros indivíduos da comunidade.

Analisando a situação dos ciclistas, a partir do desrespeito da segunda forma de reconhecimento apresentada por Honneth, referente à sociedade civil onde há uma valorização das qualidades que contribuem para a reprodução da ordem legal, ou seja, as leis. Neste sentido, o código de trânsito para bicicletas nada mais é do que uma série de leis que integram o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), regendo os direitos e deveres dos ciclistas e dos demais motoristas e pedestres, visando a convivência harmônica entre todos e um trânsito mais seguro.

As leis que integram o código de trânsito voltadas aos ciclistas servem para assegurar o direito de ir e vir de bicicleta e também a segurança do trânsito como um todo, estipulando alguns direitos e deveres dos motoristas em relação aos ciclistas e dos ciclistas em relação aos pedestres. É importante destacar que, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, a bicicleta é considerada um veículo de transporte, mesmo as versões não motorizadas. Isso significa que é assegurado ao ciclista o direito de trafegar nas vias, com prioridade sobre os veículos automotores.

Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.
(<https://www.ctbdigital.com.br/artigo/art58>).

Na prática do dia a dia, o que ocorre é a negação dos direitos dos ciclistas quando motoristas não obedecem à distância de 1.50 metros, estipulada em lei para ultrapassar o ciclista, nem reduzem a velocidade de forma compatível e muito menos respeitam a hierarquia estipulada no CBT em que o carro deve dar preferência aos veículos menores a aos pedestres. Assim, os ciclistas com medo dos perigos que o trânsito representa acabam sendo impedidos de exercer de forma plena seus direitos morais, além de não se identificarem como cidadãos portadores iguais dos direitos. Como consequência deste desrespeito às leis de trânsito, os ciclistas não desenvolvem o autorrespeito que é a forma positiva do reconhecimento pela sociedade civil. Em questionário feito com um grupo de 76 ciclistas da cidade, foram constatados que 89,5% conhecem as regras de trânsito e o uso correto da bicicleta, 74% acham que o trânsito não é seguro para as bicicletas e um dos principais motivos elencados é justamente a falta de atenção e o desrespeito dos motoristas em relação à bicicleta. Isto tem reflexo no índice de que somente 37,3%

dos participantes do questionário utilizam a bicicleta como meio de locomoção para além do lazer ou do esporte.

A terceira forma de reconhecimento, relativo ao Estado ou a solidariedade que remete a aceitação recíproca das qualidades individuais julgadas por meio dos valores da comunidade, permite que os indivíduos adquiram uma medida de autoestima que é encontrada na aceitação solidária das habilidades e da individualidade. O desrespeito desta forma de reconhecimento se dá ao valor social das formas de autorrealização e na desvalorização das formas de vida que relaciono aqui ao fato de andar de bicicleta, considerando que cada ciclista tem um objetivo e uma realização ao pedalar, seja na forma de lazer, seja no esporte, no caso de um atleta. Em cada caso, a bicicleta está diretamente ligada à autorrealização do indivíduo ciclista, seja no simples fato de sair da rotina, na diversão que o andar de bicicleta proporciona ou no encontro com os amigos. Da mesma forma, na satisfação de vencer os limites do corpo e os obstáculos que a cidade ou a natureza impõe ou na possibilidade de ter uma vida profissional com a bicicleta sendo um atleta ou alguém que tira seu sustento através da bicicleta.

O desrespeito, neste sentido, não permite aos indivíduos se relacionarem com suas habilidades e todas as suas possibilidades. Em relação à bicicleta, a habilidade de pedalar é adquirida ao longo da vida, pois geralmente temos o primeiro contato com a bicicleta ainda na nossa infância. No sentido da desvalorização das formas de vida podemos citar o cunho pejorativo que é relacionado aos ciclistas como a equivocada relação de quem anda de bicicleta ser um indivíduo desocupado ou um obstáculo para o trânsito de automóveis entre outros. Dos ciclistas entrevistados, todos relataram alguma situação de assédio ou ofensa moral sem motivo aparente, somente pelo fato de estarem pedalando em via pública. No caso dos participantes do questionário, 56,3% relataram ter sofrido algum tipo de assédio ao pedalar pela cidade.

O relacionamento positivo do reconhecimento ligado à solidariedade permite aos indivíduos ciclistas adquirirem autoestima através da aceitação solidária e no aspecto social de suas habilidades e seu estilo de vida. Neste sentido, os ciclistas que buscam sua autorrealização e ocupam seu espaço se tornam exemplos fornecendo aprovação intersubjetiva de suas reivindicações para os outros indivíduos ciclistas que encontram aceitação e encorajamento mútuo de sua individualidade e da sua personalidade ciclística, gerando o reconhecimento dos

deveres e responsabilidades comuns. O reconhecimento cria uma confiança e dá segurança necessária para que os ciclistas possam articular livremente suas necessidades, podendo assim colocar em prática seus talentos e habilidades.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mesmo com toda a evolução tecnológica dos últimos tempos e do domínio da cultura do automóvel, a bicicleta é referência como modo de transporte simples, eficiente, limpo, saudável e barato. Por conta disso, a bicicleta é levada a todas as partes do mundo com aceitação que varia de local para local, mas no geral se populariza. O que a transforma em um transporte de massa e conseqüentemente numa cultura. Entendo que a contribuição da cultura de bicicleta para uma vida melhor em sociedade é imprescindível, pois tem caráter educativo e social que nos permite enxergar a condição do ciclista como cidadão que tem seu estilo, que tem seus objetivos e que tem o direito de pedalar compartilhando o espaço urbano. Além disso, a bicicleta proporciona a aproximação dos indivíduos facilitando a comunicação, proporcionando assim um canal de diálogo positivo entre ciclistas e poder público que, por muitas vezes, não demonstrou interesse pelas demandas dos ciclistas, mas que ultimamente se apresenta com um viés diferente.

Apesar da boa vontade de atletas, empresários, grupos organizados e da atuação importante da associação de ciclismo da cidade, o que falta para o efetivo reconhecimento das demandas que a bicicleta impõe é um posicionamento cicloativista de fato, por parte de cada indivíduo que utiliza a bicicleta, antagônico ao discurso em torno da hegemonia do transporte motorizado na cidade. Mesmo que o fenômeno da bicicleta se apoie em uma sobreposição de visões e discursos vindo de ativistas, atletas, políticos e da associação ciclística da cidade, poucas pessoas reconhecem o valor da mobilidade por bicicleta inclusive ciclistas, o que reflete de forma negativa na luta por reconhecimento de respeito, confiança e estima ao ciclista nas vias públicas. Sobre os ciclistas, como grupo, se mobilizarem ou não, sobre ter ou não a consciência de reivindicarem seu lugar na cidade e na sociedade podemos dizer que os indivíduos que utilizam a bicicleta não identificam seus interesses como uma classe, até porque a comunidade ciclística é formada por interesses diversos e por indivíduos pertencentes a classes sociais distintas.

Podemos dizer que o ciclista não possui uma identidade que o une e iguala a outros ciclistas. Não existe uma identidade unificada, completa, segura e coerente como a do sujeito do iluminismo que é fixa e permanece assim ao longo do tempo. Até podemos dizer que a identidade do ciclista é também formada através da interação com os outros indivíduos e seus mundos culturais o que os deixa, de certa forma, unificados e predizíveis como o sujeito sociológico. Hoje, segundo Hall, a identidade tornou-se uma celebração móvel que é formada e transformada continuamente em relação às maneiras com as quais fomos representados nos sistemas culturais. O sujeito assume identidades diferentes em diferentes momentos, identidades que não são unificadas ao redor de um "eu" coerente (HALL, 2006, p.13).

Assim é correto afirmar que há uma heterogeneidade de identidades, pois não existe uma única identidade que pode ser associada ao ciclista, mas sim várias identidades e identificações que remetem a pertencimentos de classe, visões de mundo e valores totalmente diferentes. O que existe são semelhanças e identificações, pois o ciclista, no geral, se identifica com o contrário da vida urbana que tem como características o convívio virtual, relações mecanizadas, trânsito, a racionalização do tempo e da vida.

A comunidade ciclística santa-mariense, por mais que seja minimamente organizada, não sustenta uma relação de luta, no sentido de reivindicação por direitos e reconhecimento, com a classe política municipal. Os dados coletados são exploratórios, mas sugerem que os ciclistas, vistos como indivíduos organizados em grupos e na sua associação que os representa, não ingressaram em um processo de reivindicação. O fato de que a administração pública da cidade seja simpática e de certa forma organize, de tempos em tempos, ações e projetos pró-bicicleta é totalmente paliativa e não resolve a situação do uso da bicicleta na sua plenitude dentro da cidade. Por parte dos ciclistas a participação nas ações que fomentam o uso da bicicleta não deve significar a renúncia a uma pressão para que a prefeitura faça ações mais efetivas, seja no sentido de conscientização, seja na melhora da infraestrutura.

Em relação à conduta da administração pública atual, mesmo que tenha figuras comprometidas com a causa da bicicleta e estejam abertas às demandas dos ciclistas por mais segurança e infraestrutura, ainda estamos muito longe de um cenário onde a estrutura urbana comporte a mobilidade de bicicleta e a prática do

ciclismo de forma segura e satisfatória. A implementação de ciclovias e uma sinalização de trânsito eficaz, além de campanhas ostensivas de conscientização dos motoristas, contribuirão com a melhoria desse contexto. A grande maioria das pessoas raramente utiliza suas bicicletas, assim é natural a apropriação do espaço público pelo transporte motorizado individual e a consequente desmobilização do debate coletivo sobre a bicicleta na via pública. Partindo do princípio de que a luta por reconhecimento surge quando: a) alguma forma de reconhecimento é negada, b) o desrespeito resultante experienciado como um sentimento de injustiça, c) injustiça, essa percebida como algo vivido por uma coletividade e não somente pelo indivíduo. Podemos constatar que, no uso da bicicleta e na prática do ciclismo em Santa Maria, os desrespeitos parecem não gerar uma luta por reconhecimento engajada e eficaz no sentido de reivindicar mais espaço para a bicicleta que vai além do lazer e dos eventos esportivos.

Esta pesquisa além de esclarecer como a bicicleta e o ciclista se encaixam no espaço urbano também possibilitou um outro entendimento a respeito da relação entre o ciclismo como prática de esporte ou lazer e o ciclismo cotidiano. Esta relação se traduz não só na sensação de liberdade e praticidade que a bicicleta nos proporciona ao realizar as tarefas do dia a dia, mas também na interação real com as pessoas e lugares, o que acaba fomentando em nós mais sensibilidade e empatia.

Outro ponto que ficou evidente é em relação a principal demanda dos ciclistas, que é a questão da segurança no trânsito que acaba inibindo a maioria dos indivíduos de praticar o ciclismo na área urbana. Para quem anda de bicicleta a questão de segurança no trânsito engloba desde sinalização adequada, ciclovias, ciclofaixas e campanhas de conscientização junto aos motoristas. Outra constatação importante é que apesar do medo de se pedalar na cidade, que a maioria dos ciclistas sentem, a relação que a bicicleta proporciona em relação a cidade não é somente de constante descoberta, mas também de identificação e de pertencimento.

Ao realizar esta pesquisa, seja aplicando o questionário, fazendo entrevistas, seja na simples conversa descontraída durante o pedal, pude constatar de forma mais clara que a mera vivência e convivência fortalece a identidade do ciclista a partir das suas identificações e usos que cada um atribui a bicicleta. Por outro lado, por mais que esta relação entre indivíduos de identidades e identificações variadas

fomente, de certa forma, uma cultura da bicicleta na cidade ainda não é suficiente para proporcionar uma apropriação crítica da situação da bicicleta e dos ciclistas na dita “cidade cultura” Santa Maria da Boca do Monte.

A bicicleta, além de uma máquina e de um instrumento político, é também uma válvula de escape que nos permite respirar ar puro em meio à natureza, renovar as ideias com a inspiração que vem das coisas que nos passam despercebidas e do contato direto com as pessoas mais variadas e inusitadas. O ciclista reage aos estímulos justamente porque a bicicleta o coloca em contato direto com o mundo ao seu redor, com a cara ao vento e os olhos e sentidos atentos. Quando o indivíduo adota a bicicleta como estilo de vida, suas características pessoais, suas colorações genuínas são realçadas tornando-o diferenciado e perceptível para si mesmo, preservando assim a sua existência mais pessoal. O ciclista, ao contrário de um indivíduo blasé, não desvaloriza seu mundo para se sentir confortável, ele valoriza cada momento, cada descoberta, cada conquista que o faz extrapolar seus limites físicos e mentais. Um “ser ciclista” sabe valorizar a objetividade e também a subjetividade, pois é dotado tanto de cérebro quanto de coração.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALCORTA, Arturo. História da bicicleta por Arturo Alcorta. Disponível em: Escola de Bicicleta, disponível em: <www.escoladebicicleta.com.br> Acesso em 31/01/2022.

A cidade em equilíbrio : contribuições teóricas ao 3o . Fórum Mundial da Bicicleta - Curitiba 2014. / José Carlos Assunção Belotto, Silvana Nakamori, Goura Nataraj (Jorge Brand), Luis Claudio Brito Patricio, organizadores ; Ilustrações Guilherme Caldas; Fernanda Maleski . - Curitiba : Proec/UFPR, 2014. 313p. : il. color.; 21 cm.

AHMSM - Acervo digital do Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria. <http://web2.santamaria.rs.gov.br/arquivohistorico/sistema_descricao_documental/index.php/ndmwt;isad?sf_culture=es> Acesso em 05/02/2022.

BAUER, M.W. & GASKELL, G. (org.) Pesquisa Qualitativa com Texto, Imagem e Som – um manual prático. 7 ed. Petrópolis: Vozes, 2008.

Battiston, Márcia. Debatin, Arnaldo. Olekszechen, Nikolas. Barreiras e Facilitadores no Uso da Bicicleta em Deslocamentos Diários: Alternativas para a mobilidade urbana. Revista de Ciências Humanas, Florianópolis, V.51, n.1, p.269-286, Jan-Jun. 2017.

BRASIL. (1998). Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Lei n. 9.503, 23 de setembro de 1997. Brasília: Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos. <www.planalto.gov.br/Ccivil_03/leis/L9503> Acesso em 29/01/2022.

Blog Audax Santa Maria < <http://audaxsantamaria.blogspot.com> > Acessos em 29/01/2022.

BENADUCE, Marcia Isabel de Vargas. Parque Itaimbé - Santa Maria/RS Gênese de um espaço público/privado. Dissertação de mestrado. Centro de Ciências Naturais e Exatas. Programa de pós-graduação em geografia e geociências. Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Santa Maria, p.138. 2007.

CAMOBIKER <<https://m.facebook.com/groups/camobikers-154363894696984/>> Acesso em 29/01/2022.

COUTO, D. “Da galera da bike ao cicloativismo: Bicicleta e política na cidade de Curitiba/PR”. Dissertação (mestrado em Sociologia Política). Universidade Federal de Santa Catarina. Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de pós-graduação em Sociologia. Florianópolis/SC, 2015, 263 p.

Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro. Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2000. 61 p.

FLICK, Uwe. Introdução à metodologia de pesquisa: um guia para iniciantes. Porto Alegre-RS. Penso, 2013. 256 p.

GIL, Antonio Carlos. Métodos e técnicas de pesquisa social / Antonio Carlos Gil. - 6. ed. - São Paulo : Atlas, 2008.

HALL, Stuart A identidade cultural na pós-modernidade Stuart Hall; tradução Tomaz Tadeu da Silva, Guaracira Lopes Louro-11. ed. -Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

Hempkemeyer, Sheila. Guimarães, Leandro Belinaso. Bicicleta, Cidade e Educação: Movimentos de pesquisa. Athenea Digital, Barcelona. Vol 16. Num.2. Julho. 2016. pp 289-305.

HONNETH, Axel. Luta por reconhecimento: a gramática moral dos conflitos sociais. São Paulo: Ed. 34, 2003.

HONNETH, Axel. "Reconhecimento ou redistribuição: a mudança de perspectiva na ordem moral da sociedade". In: SOUZA, J.; MATTOS, P. (orgs). Teoria Crítica no século XXI. São Paulo: Annablume, 2007.

IPLAN (Instituto de Planejamento de Santa Maria) <<http://iplan.santamaria.rs.gov.br>> Acesso 05/02/2011.

Lei Complementar nº 98/2015 - Plano Diretor de Mobilidade Urbana <http://iplan.santamaria.rs.gov.br/lista_mobilidade_urbana.php> Acesso em 05/02/2022.

RELATÓRIO TÉCNICO II. PARTE B. Pesquisas e Levantamentos - Outubro de 2013.

Site da prefeitura municipal de Santa Maria <www.santamaria.rs.gov.br> Acesso em 01/02/2022.

Site da ASMC <https://sites.google.com/site/santamariaciclismo/Home> www.facebook.com/asmcciclismo Acesso em 01/02/2022.

Studio Bike Center <www.facebook.com/StudioBikeCenter> Acesso em 29/01/2022.

SIMMEL, Georg, A metrópole e a vida mental. Em VELHO, Otávio G. (org), O fenômeno urbano, Rio de Janeiro: Guanabara, 1967.

TARIKIAN, Fabio Scaringella; Mobilidade urbana: uma análise sociológica das ciclovias e ciclofaixas na cidade de São Paulo. PUC. São Paulo, 2017.

Velozo, Emerson Luís. Ciclismo e cultura: Anotações sobre os usos da bicicleta. Anais do V congresso sulbrasileiro de Ciências do Esporte. UIVALI - Itajaí/SC. 23 a 25 de Set. de 2010.

Xavier, Giselle Noceti Ammon, O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira [tese] / Giselle Noceti Ammon Xavier; orientador, Luiz Fernando Scheibe. – Florianópolis, SC, 2011. 306 p.

YIN. R. K. Estudo de caso: planejamento e métodos. 3 ed., Porto Alegre: Bookman, 2005.