

O LAZER SOBRE DUAS RODAS: UMA QUESTÃO DE ESPAÇO, TEMPO E AÇÃO EM CURITIBA-PR

Simone Rechia

Universidade Federal do Paraná, Curitiba, Paraná, Brasil

Aline Tschoke

Universidade Federal do Paraná, Curitiba, Paraná, Brasil

Gabriela Cardoso Machado

Universidade Federal do Paraná, Curitiba, Paraná, Brasil

Simone Joukoski

Universidade Federal do Paraná, Curitiba, Paraná, Brasil

Resumo

Essa pesquisa buscou relacionar lazer, uso da bicicleta e mobilidade urbana. Para tanto, questionam-se quais as possibilidades e as barreiras para o uso da bicicleta na cidade de Curitiba-PR. Seguindo uma abordagem qualitativa, foram realizadas observações sistemáticas, entrevistas semiestruturadas e uma análise interpretativa. Sendo assim, surgiram as seguintes categorias de análise: espaço físico das bicicletas; espaço dos ciclistas em Curitiba; espaço do cicloativismo e espaço das políticas públicas. Conclui-se que as barreiras encontradas foram: educação no trânsito, fiscalização das normas e leis, manutenção e planejamento da malha cicloviária e a cultura para o uso da bicicleta na cidade ainda em processo de consolidação.

Palavras-chave: Lazer. Mobilidade urbana. Qualidade de vida. Bicicleta.

Introdução

A cidade moderna pode ser compreendida como um espaço denso, dotado de diversificadas funções, por meio das quais se estabelecem múltiplas práticas sociais, fundamentais para a construção da identidade e do exercício da cidadania. De acordo com Rechia (2003), Curitiba desenvolveu sua forma identitária a partir do planejamento urbano que valorizou a preservação da natureza, a constituição de espaços públicos de lazer e certa inovação do transporte urbano, incluindo algumas ciclovias, já na década de 1970. Tais aspectos podem ter gerado nessa cidade, como aponta Rechia (2003), diferentes maneiras de apropriação dos espaços públicos, como também, sentimentos, comportamentos, percepções, que transcendem a simples ocupação da cidade, colocando aspectos singulares na vida cotidiana do cidadão curitibano. A busca por pesquisar o fenômeno “lazer” vivenciado nesses espaços públicos pode ser uma das maneiras de identificar as formas de apropriação gerando subsídios para as políticas públicas locais.

Embora todas essas dimensões sejam importantes, hoje, uma das questões que mais afligem algumas cidades modernas é, de fato, a mobilidade urbana. Segundo Borja (2003), se uma cidade não possibilita acesso aos diferentes espaços públicos, não pode ser considerada democrática. Nesse contexto, o uso da bicicleta volta à pauta das políticas públicas, em busca de soluções para tal problemática.

Entretanto, substituir o carro pela bicicleta, nos grandes centros urbanos, passa por uma mudança de hábitos e rotinas diárias. Acredita-se, que para alcançarmos essa mudança a saída possa ser focar nas experiências de tempo e espaço de lazer dos sujeitos, pois os sentimentos gerados por tais experiências: liberdade, relação mais direta com a natureza, além da possibilidade de olhar “de perto e de baixo” as paisagens da cidade. A premissa desse estudo sustenta-se no fato de que, ao longo da história, as primeiras formas de apropriação atribuídas à bicicleta estavam relacionadas à dimensão lúdica:

A história da bicicleta começa de fato com a criação de um brinquedo, o “celerífero”, realizado pelo Conde de Sivrac. Construído todo em madeira, por duas rodas alinhadas, uma atrás da outra, unidas por uma viga onde se podia sentar. A máquina não tinha um sistema de direção, só uma barra transversal fixa à viga que servia para apoiar as mãos. A brincadeira consistia em empurrar ou deixar correr numa descida para pegar velocidade e assim tentar manter-se equilibrado de maneira muito precária por alguns metros (ESCOLA DE BICICLETA, 2012).

Na mesma perspectiva, Melo e Schetino (2009, p. 115) reforçam que o uso da bicicleta inicialmente foi relacionado ao passeio como uma alternativa de diversão, ao mesmo tempo acrescentam que,

Herdeiros de uma longa trajetória, cujos primórdios se encontram no século XIII, os velocípedes, antecedentes de nossas bicicletas “modernas”, foram inventados em Paris, em 1863, pelos irmãos Pierre e Ernest Michauad, logo se tornando uma forma de diversão apreciada pelas elites. No final do século XIX, as bicicletas já possuíam um formato próximo ao atual e o ciclismo já era uma atividade muito popular não só na França, como também em muitos outros países.

No entanto, logo em seguida a sua invenção, a bicicleta começou a ser utilizada também como um meio de transporte que, devido a suas características, tornou-se muito popular. Sendo assim, destacamos que a bicicleta é o meio de transporte de duas rodas mais antigo por propulsão humana e um dos mais usados em todo o mundo.

Desde sua invenção, a bicicleta tem sido um meio de transporte útil e vantajoso, pode ser adquirida por um preço relativamente baixo, não consome nenhum tipo de combustível, ocupa pouco espaço, é um veículo leve, pois pesa cerca de 10 quilos, mas pode suportar cargas de até 10 vezes o seu próprio peso. Além disso, sua manutenção é fácil e barata (BELOTTO, 2009, p.16).

Melo e Schetino (2009, p. 113) salientam que no cenário de transição do século XIX e XX

[...] A bicicleta ocupa um lugar ímpar. Trata-se de um novo artefato, uma invenção moderna, ainda que seja em certa medida, um aperfeiçoamento de experimentos anteriores. Pertence aos indivíduos, mas potencializa os encontros sociais. Serve tanto ao trabalho (como meio de transporte de mercadorias ou forma de deslocamentos pessoais para os locais de labuta) quanto ao lazer (já que permitia o ampliar das oportunidades de passeio e o acesso aos novos espaços de diversão, alguns dos quais situados nas redondezas da cidade). Pode ser usada nas situações de contemplação da natureza (algo caro no momento, uma influencia do romantismo), mas também na realização de competições (celebrando a ideia de desafio e velocidade). Marca a diferença entre os que podem comprar (e a qualidade do que podem adquirir) os que somente podem alugar ou a ter emprestada.

A utilização da bicicleta, ao longo dos séculos, foi marcada de várias maneiras desde o descobrimento de sua importância, passando para a sua utilidade como veículo urbano, até a expansão das cidades ao redor do mundo. Contudo, essas conquistas foram aos poucos sendo perdidas, em razão de um planejamento de cidades projetadas para os automóveis, que hoje dominam as ruas. Essa escolha pelo automóvel gerou consequências caóticas para a mobilidade urbana, por isso entendemos que a utilização da bicicleta pode ser uma possibilidade para diminuir o caos, a partir de um novo modelo de sustentabilidade.

Vale ressaltar que, ao longo da evolução das cidades em diversos países do mundo, a bicicleta sempre esteve presente. Muitas cidades apresentam uma forte cultura do uso da bicicleta. Destacamos nesse cenário as cidades de Copenhagen e Amsterdã.

Algumas cidades brasileiras tentam estimular as pessoas a aderirem ao uso da bicicleta como veículo de transporte para destinos de trabalho ou estudo e lazer. Brasília conta desde 2006, com o Programa Cicloviário do Distrito Federal (ANTP, 2007); Rio de Janeiro, São Paulo e Florianópolis também são alguns exemplos nacionais de incentivo à mobilidade por bicicleta, e já apresentam em seus planejamentos urbanos estratégicos uma incipiente infraestrutura cicloviária. Citamos também o Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta - “Bicicleta Brasil” lançado em 2004, que visou promover um planejamento cicloviário que garantisse acessibilidade universal e minimizasse conflitos nas grandes metrópoles brasileiras.

Porém, muitas cidades caminham a passos lentos rumo à cultura do uso da bicicleta, como é o caso de Curitiba, uma referência de “cidade modelo” em transporte público, mas que infelizmente está muito atrasada em relação a essa cultura.

Ao analisar esse processo ressaltamos a relevância do fenômeno lazer, para potencializar tal cultura, pois entendemos que é nesse tempo e espaço que as pessoas vivenciam práticas corporais autônomas, e a partir dessas experiências podem ser sensibilizadas também para o uso da bicicleta em diferentes tempos e espaços. Nesse sentido, entendemos o lazer como:

Possibilidade de organização e materialização da cultura e também como tempo e espaço de educação e desenvolvimento – sem esquecer que, na sociedade atual, tal fenômeno tornou-se palco social de disputa hegemônica, cuja tensão se dá entre a indústria cultural e a ação política e pedagogicamente orientada para a formação crítica e criativa dos sujeitos. (RECHIA, 2015, s. p.)

Focados no uso da bicicleta como uma experiência no âmbito do lazer, partimos da seguinte questão: quais as possibilidades para o uso da bicicleta nessa dimensão nos espaços públicos da Cidade de Curitiba?

Sendo assim, esta pesquisa foi desenvolvida a partir de uma abordagem qualitativa, realizando as seguintes estratégias metodológicas: (1) pesquisa bibliográfica; (2) observações sistemáticas registradas em um diário de campo¹ dos seguintes espaços públicos na cidade de Curitiba - Paraná: Parque Barigui, Parque São Lourenço, Jardim Botânico, ciclofaixa na Avenida Marechal Floriano Peixoto, ciclovias que interligam o Passeio Público - Parque São Lourenço, calçadas compartilhadas no trajeto Parque São Lourenço – Parque Barigui²; (3) entrevistas informais com alguns informantes³; (4) análise interpretativa – na qual os dados coletados foram sistematizados nas seguintes categorias de análise: (4.1) O Espaço físico das bicicletas: descrição da malha cicloviária de Curitiba; (4.2) O Espaço dos ciclistas em Curitiba: Velódromo, Parque São Lourenço e Parque Barigui; (4.3) O Espaço do cicloativismo: andar de bicicleta, uma questão de atitude; (4.4) O Espaço das políticas públicas: ações de incentivo ao uso da bicicleta na cidade de Curitiba.

Discussões

Considerando o contexto apresentado e as estratégias metodológicas delimitadas, acreditamos que a descrição da malha cicloviária da cidade de Curitiba-PR e o mapeamento da localização do espaço dos ciclistas, nesse cenário, revelaram dicas para investigar também ações relacionadas ao cicloativismo e as políticas públicas vinculadas ao uso da bicicleta, gerando, assim, a centralidade do lazer nessa discussão. Desta maneira, a seguir serão apresentadas as principais categorias de análise encontradas nessa pesquisa.

O espaço físico das bicicletas: descrição da malha cicloviária de Curitiba-PR

A tendência das cidades brasileiras em seguir pelo caminho da sustentabilidade se faz importante ao se pensar em um meio de transporte que contribuía para um trânsito mais tranquilo e mais humano, colaborando de forma significativa para a conservação do meio onde vivemos.

O aumento excessivo do uso de automóveis individuais em Curitiba segue uma tendência mundial e pode ser relacionado com o sistema de transporte público que é insatisfatório quanto ao conforto em relação ao transporte particular. Atualmente, temos um sistema saturado que tenta conectar a capital com a Região Metropolitana, o que evidencia a necessidade de encontrar alternativas para a mobilidade urbana.

¹ “O principal instrumento de trabalho de observação é o chamado diário de campo, que nada mais é que um caderninho, uma caderneta, um arquivo eletrônico no qual escrevemos todas as informações que não fazem parte do material formal de entrevistas em suas várias modalidades. Respondendo uma pergunta frequente, as informações escritas no diário de campo devem ser utilizadas pelo pesquisador quando vai fazer análise qualitativa.” (MINAYO, 2011, p.71)

² Tais espaços foram selecionados por apresentarem uma estrutura física para utilização da bicicleta na cidade nas diferentes perspectivas de uso como lazer, atividade física e transporte. Proporcionando maior diversidade nas observações registradas em diário de campo, buscando contemplar objetivos propostos nesse estudo.

³ Foram considerados informantes dessa pesquisa ciclistas frequentadores dos espaços pesquisados.

Dessa forma, segundo dados da prefeitura, a atual⁴ malha cicloviária de Curitiba tem cerca de 120 km de ciclovias⁵. É uma das maiores redes cicloviárias do Brasil e sua implantação iniciou em 1977, na Avenida Victor Ferreira do Amaral. Em 1980, foram construídos 35 km de ciclovias, do Parque da Barreirinha à Cidade Industrial de Curitiba. A partir daí, foram implantadas ciclovias nos parques da cidade, ao longo de fundos de vale e também ao longo da linha férrea, com diferentes trajetos, percorrendo e integrando diversos bairros. Em meados de maio de 1992, foi inaugurado um traçado de 40 km de vias exclusivas para bicicletas, unindo o bairro da Barreirinha ao Boqueirão (Ciclovía Norte-Sul). A ciclovía inclui também passagem pelas ruas Engenheiro Rebouças, João Vianna Seiller e pelo bairro Prado Velho, passando pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná PUC-PR, pelo Campus da Universidade Federal do Paraná- UFPR e pelo Jardim Botânico.

Destacamos que no período de 1997 a 2010, algumas ciclovias foram mantidas e recuperadas. Com tudo, questionamos: nesses 13 anos ocorreram mudanças significativas? A resposta tende a ser negativa se compararmos com o número de obras de revitalização e alargamento de ruas para os carros. Dessa forma, inferimos que o projeto cicloviário ainda não é satisfatório, contudo, não podemos deixar de destacar a implantação de ciclofaixas⁶ e calçadas compartilhadas⁷ que aos poucos estão sendo percebidas e utilizadas pelos cidadãos curitibanos.

É intrigante pensarmos que a rede cicloviária de Curitiba é uma das maiores do Brasil e que poucas campanhas são feitas para incentivo ao uso da bicicleta na cidade. Será que estamos remando contra a evolução de uma cidade que necessita de alternativas sustentáveis para tentar minimizar a problemática da poluição e do inchaço de carros nas ruas?

A possibilidade de ampliação do uso da bicicleta na cidade precisa da atenção de políticas públicas específicas, as quais devem buscar a inserção da bicicleta nos atuais sistemas de transportes.

Nessa direção, segundo dados do site da Prefeitura de Curitiba, o Plano Diretor Cicloviário apresenta uma proposta de estímulo ao uso da bicicleta não somente como lazer ou prática esportiva, mas como meio alternativo de transporte, sendo uma das prioridades da Prefeitura dentro do Programa Mobilidade e Acessibilidade. A política municipal de mobilidade, definida para a cidade de Curitiba no Plano Diretor de 2004, se soma às diretrizes do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado, aprovado pelo CONCITIBA em dezembro de 2008, que determinou, entre outras ações, a elaboração do Plano Diretor Cicloviário que é desenvolvido pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC, 2010).

A partir do plano diretor cicloviário⁸ de Curitiba, várias ciclovias e ciclofaixas vêm sendo ampliadas na cidade, como exemplo apontamos a Rua Toaldo Túlio, importante via de ligação do bairro de Santa Felicidade com 5,5 km de extensão, cuja obra de revitalização foi inaugurada em fevereiro de 2012. Já conta com faixa para circulação de bicicletas compartilhada com pedestres e também com paraciclos⁹.

⁴ Dados IPPUC, 2012. Disponível em: <http://www.ippuc.org.br>.

⁵ Ciclovias – é um espaço segregado para fluxo de bicicletas.

⁶ Ciclofaixas – é uma faixa na via de tráfego no mesmo sentido de direção dos automóveis.

⁷ Calçada compartilhada – é um espaço compartilhado entre pedestres e ciclistas.

⁸ O Plano Diretor Cicloviário não é um plano de obras para a construção de ciclovias, mas sim um plano que estabelece as diretrizes de expansão da rede de infraestrutura cicloviária existente, considerando a malha viária da cidade e a necessidade de conexão com a região metropolitana. O plano norteará o desenvolvimento de todos os projetos de urbanização e revitalização de ruas e definirá as tipologias que se pretende implantar: ciclovias, ciclofaixas, circulação compartilhada, faixa compartilhada, rotas cicláveis, entre outras.

⁹ Paraciclos são um estacionamento para bicicletas.

No esforço de pensar em projetos para uma cidade, é necessário visualizar as dificuldades no planejamento e execução de ciclovias, ciclofaixas e calçadas compartilhadas. Pois, para implementar essas vias apropriadamente, é necessário tirar espaço de alguém, seja dos veículos motorizados ou até mesmo dos pedestres, o que faz com que esse processo seja conflituoso.

Podemos citar como exemplo o projeto de ciclofaixa da Avenida Marechal Deodoro, em 2012, que perdeu a sua utilidade e teve partes refeitas devido a um planejamento inadequado. A ciclofaixa liga os bairros do boqueirão (terminal do Carmo até o viaduto que corta a linha verde no Hauer), no entanto, destaca-se que parte desse espaço não atende às leis de trânsito, com erros na distância entre o ciclista e o carro, que está inferior a 1,5 metros, conforme a lei determina. Isso gera insegurança, pois os ônibus passam muito próximo do ciclista, fato confirmado segundo dados do diário de campo.

Outro exemplo que não obteve sucesso foi o projeto Ciclofaixas de Lazer desativado em razão das diversas críticas que vinha recebendo de usuários e cicloativistas desde a sua implantação em outubro de 2011. Entre as críticas estavam o roteiro mal implantado, que não ligava áreas de interesse público e não atendia a ciclomobilidade. A baixa procura pelos ciclistas também pesou na decisão de extinção da rota central.

Diante de todos esses problemas, um novo formato do circuito ciclístico foi discutido entre a Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Juventude (SMELJ), Secretaria Municipal de Trânsito (SETRAN), Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), Urbanização de Curitiba (URBS) e Guarda Municipal com cicloativistas e professores da UFPR que participaram de reuniões para a elaboração do projeto. A nova proposta, implementada em 2013, tinha como meta estimular o uso da bicicleta por meio de ações educativas, lúdicas e recreativas, promovendo de maneira pedagógica o uso da bicicleta. “É uma proposta que busca levar ao conhecimento do público as diferentes formas do uso da bicicleta, seja como divertimento, esporte e também como modal de transporte, com destaque à promoção da atividade física e respeito ao meio ambiente”, afirmou o diretor de lazer da SMELJ, Fabiano Brusamolin (PREFEITURA DE CURITIBA, 2013).

Já em 2015 foi aprovada a Lei nº 14.594¹⁰ – “Lei da Bicicleta de Curitiba”, que dispõe sobre a mobilidade urbana sustentável. Outra recente mudança no trânsito de Curitiba foi a instituição das chamadas Vias calmas¹¹, oficializada a partir da Portaria nº 22 da Secretaria Municipal de Trânsito (Setran).

Concluimos, a partir desse mapeamento, que Curitiba vem construindo políticas públicas referentes à infraestrutura cicloviária, e que tais estratégias exigem muito mais do que apenas algumas ciclovias, ciclofaixas ou calçadas compartilhadas soltas pela cidade, precisam estar conectadas com a vida cotidiana do cidadão para que de fato sejam efetivadas.

¹⁰ Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/pr/c/curitiba/lei-ordinaria/2015/1460/14594/lei-ordinaria-n-14594-2015-dispoe-sobre-a-mobilidade-urbana-sustentavel-lei-da-bicicleta>>. Acesso em: 12 maio 2015.

¹¹ Segundo o site da Prefeitura Municipal de Curitiba (2016), “A Via Calma é uma oportunidade para resgatar na vida urbana o respeito e o compartilhamento. Uma experiência como essa só pode dar certo em uma cidade onde as pessoas têm educação. Mais do que a norma, é a educação do curitibano que vai garantir o funcionamento dessa nova forma de usar a rua. Esta é uma via compartilhada. Carros, motos e bicicletas usam o asfalto juntos, como prevê o Código de Trânsito, e os pedestres têm prioridade total nas travessias. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/via-calma/1861>>. Acesso em: 16 maio 2016.

O tempo dos ciclistas em Curitiba-PR: para treinamento da modalidade, atividade física e, acima de tudo, para o passeio!

Todos os espaços citados anteriormente constituem a rede cicloviária e são construídos para os ciclistas, os quais estão presentes em algumas das ruas de Curitiba, aos redores e dentro de alguns parques. Dentre esses espaços, foram observados três parques, que apresentam ambientes favoráveis aos ciclistas: Parque Barigui, Parque São Lourenço e no Jardim Botânico.

No Jardim Botânico, percebemos a bicicleta como possibilidade de uso para o esporte. Pois conta com um velódromo, que recebe provas e disputas de ciclismo. Seu formato é oval, com curvas e retas inclinadas, com a superfície da pista de concreto, características que fazem com que seu uso já esteja pré-determinado.

No Parque São Lourenço foram identificadas algumas diferentes formas de uso da bicicleta. Desde crianças até idosos pedalando, alguns com equipamentos de segurança e outros não. Destaca-se que, ao contrário do velódromo, o trajeto é mais curto, e o lazer vivenciado de forma mais descontraída estava presente naquele contexto.

O terceiro espaço observado foi o Parque Barigui, destaca-se que o público desse espaço tem um perfil diferente, mais voltado para a atividade física, caracterizados por vestimentas específicas. O diferencial do parque Barigui foi evidenciado na sua estrutura, com trajetos mais longos, mais opções de trilhas, com pistas de caminhada, corrida e ciclismo separadas, que fazem do Parque Barigui uma mistura de interesses e objetivos.

Ao relacionarmos as diferentes formas de usos nos parques pesquisados, concordamos com Rechia (2003), quando afirma que as experiências no âmbito do lazer nos parques das cidades constituem-se em um campo fértil para o conhecimento das dimensões de determinados fenômenos socioculturais contemporâneos e podem ser observadas num contexto social ampliado, aqui especificamente materializado nos usos diversificados da bicicleta.

Dessa maneira, apontamos que as políticas públicas das cidades devem potencializar tais usos e atender a interesses de diferentes faixas etárias, relacionando-os em primeiro lugar ao lazer do cidadão, pois percebendo o corpo em movimento, é possível adotar um estilo de vida que inclui o prazer em movimentar-se. Para tanto, se faz necessário apostar em um planejamento urbano, que inclua espaços pensados para a bicicleta, articulados com outros modais, os quais poderão incentivar o seu uso cotidiano, de forma mais segura e prática.

O espaço do cicloativismo: ação coletiva necessária!

A falta de espaço para quem pedala nas ruas da cidade não atinge apenas os desportistas, mas também, trabalhadores e estudantes que vão de bicicleta para os seus destinos. E qual a solução para o problema? O assunto está sempre na pauta dos cicloativistas, que são incansáveis em apontar que a falta de estrutura e o desrespeito dos motoristas de automóveis no trânsito, causam riscos de acidentes para o ciclista e outros problemas. Nesse sentido, encontramos alguns que manifestam seu ponto de vista em círculos de relacionamentos, escrevem para jornais ou para a prefeitura requerendo a garantia de direitos ou ainda comparecem a audiências públicas e outros espaços de participação cidadã para tentar influir nas políticas públicas¹².

¹²

Mais informações podem ser encontradas em Santana (2016).

Sendo assim, o cicloativista usa a bicicleta sempre que possível, e o faz para ocupar um espaço que lhe é de direito e para demonstrar que sua escolha não se dá apenas em benefício próprio, procuram outras pessoas que pensam e agem de forma similar para, em conjunto, ocupar todos os espaços disponíveis e assim alcançar mais rapidamente e autenticamente, não apenas sua inclusão no trânsito, mas seu direito à cidade.

Segundo o professor de Planejamento e Operações de Sistema de Transportes da USP (Universidade de São Paulo), Antonio Néelson Rodrigues da Silva, “o poder público precisa parar de facilitar a vida de quem anda de carro e dar mais facilidade para quem anda a pé, de bicicleta ou de transporte público”. Na esteira desse pensamento, Curitiba ainda não vive uma situação de caos no trânsito, mas tem um quadro crítico. A frota cresce 6% ao ano, três vezes mais que o crescimento da população. São mais de 1,1 milhão de automóveis enquanto que as vias somam 4,7 mil quilômetros, ocupando 23% do território do município, não podendo aumentar de forma significativa já que o espaço urbano se encontra ocupado quase por inteiro (GAZETA DO POVO, 2012).

Diante desse contexto, o grito de protesto dos cicloativistas é com a vida insuportável nas cidades. Tais movimentos aproveitam a força das ruas e buscam nas brechas, meios para negociar com as forças políticas. Entendendo que o trânsito das cidades é um dos desafios enfrentados não só por Curitiba, mas por governos e cidadãos do mundo inteiro.

Assim, para os cicloativistas, a missão do planejamento urbano deve ser apoiar o crescimento das cidades e o seu desenvolvimento econômico, fornecendo soluções e equipamentos de mobilidade urbana e, ao mesmo tempo, conseguir diminuir o impacto negativo que o tráfego de veículos acarreta ao meio ambiente e à liberdade da mobilidade.

O espaço das políticas públicas: ações de incentivo ao uso da bicicleta na cidade de Curitiba-PR

Em relação às ações promovidas pelo poder público na cidade de Curitiba- PR, podemos citar o Pedala Curitiba e o Bicletada Curitiba. O primeiro é uma atividade de ciclismo noturna, que tem sua realização semanal com um percurso novo a cada edição, levando o participante a conhecer e/ou redescobrir a sua cidade. A idade mínima para participar é de 15 anos, sendo obrigatório o uso do capacete, fato que contribui com a conscientização do cidadão sobre tal prática de lazer na cidade. Já a *Bicicletada Curitiba* se reúne no último sábado de cada mês. É uma iniciativa que busca promover o meio de transporte não motorizado e a cidadania. Os atos consistem numa pedalada pacífica de aproximadamente uma hora pelo centro da cidade, preferencialmente nas ruas de maior movimento.

Além disso, a Prefeitura de Curitiba já implantou paraciclos nos espaços públicos da cidade e também em parceria público privada, inaugurou dois bicicletários¹³ integrados, um no Centro Cívico e outro no Jardim Botânico. As bicicletas podem ser alugadas em um bicicletário e devolvidas no outro. O objetivo do projeto é incentivar as pessoas a usarem a bicicleta no meio urbano. Mesmo a ideia sendo interessante, nos preocupa a burocracia exigida pelo programa, pois isso pode se tornar uma barreira, remando contra a implantação de uma cultura importante, tanto para a qualidade de vida dos indivíduos quanto para a mobilidade urbana. Infere-se que a potencialização desses projetos será de extrema relevância para a criação de uma cultura local do uso da bicicleta. Assim, entendemos que a cidade de Curitiba-PR busca incentivar o uso da bicicleta, ainda de forma muito tímida.

¹³ Nesse espaço o usuário pode alugar uma bicicleta, para tanto, basta fazer um cadastro e pagar uma taxa de uso. (GAZETA DO POVO, 2013).

Considerações finais

Inicialmente, identificamos que, historicamente, o uso da bicicleta esteve sempre relacionado a uma possibilidade de prática corporal no tempo e espaço de lazer. Porém, essa prática assume diferentes sentidos e significados no transcorrer do tempo, influenciada pela cultura em que está inserida. Nesse sentido, para garantir esse direito social em seu tempo e espaço de lazer, o cidadão precisa desenvolver uma ação política ativa que seja capaz de garantir o acesso a tais experiências.

Além disso, por meio de observações, nos parques citados, foi possível identificar um número relevante de adeptos a tal prática, experienciando o ciclismo como atividade física ou em momentos de lazer. Inferimos que esses usuários entendem o espaço do parque e suas ciclovias como um espaço específico e seguro para suas vivências corporais.

Concluímos que as barreiras encontradas nesse estudo para o uso da bicicleta foram: educação no trânsito, fiscalização das normas e leis, manutenção e planejamento da malha cicloviária e uma cultura ainda em processo de consolidação para o uso da bicicleta na cidade.

Inferimos a necessidade de políticas públicas tanto no âmbito da educação para o respeito ao ciclista e para o comportamento adequado dos mesmos, quanto no âmbito da participação, valorizando a perspectiva desses sujeitos no planejamento cicloviário.

Já existem leis que organizam a divisão dos espaços e a conduta de ciclistas, o que falta é informação, orientação, acesso e uma fiscalização do cumprimento dessas leis.

Acreditamos que para compreender as quatro dimensões do uso da bicicleta: lazer, saúde, mobilidade urbana e sustentabilidade ambiental, precisamos apostar em um processo educacional, que tenha como foco a educação cidadã. Um dos pressupostos dessa dinâmica é a educação para e pelo lazer no meio urbano, a partir do incentivo no ambiente escolar de experiências sensoriais, que promovam a vida com/em movimento. Assim, pedalar no tempo e espaço de lazer pode gerar a consciência da importância que a bicicleta representa para nós mesmos e para o contexto em que estamos inseridos.

Além disso, a partir de exemplos de cidades do mundo e do Brasil apontamos como é possível avançar, pois para GEHL (2013, p.182), “os ciclistas são bem-vindos para apoiar a promoção de cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis”.

LEISURE ON TWO WHEELS: A MATTER OF SPACE, TIME AND ACTION IN CURITIBA-PR

Abstract

This research sought to relate leisure, use of bicycles and urban mobility. In order to do that, we questioned what the possibilities and barriers to the use of bicycles in the city of Curitiba-PR are. Following a qualitative approach, systematic observations, semi-structured interviews and interpretative analysis were conducted. Thus, the following categories of analysis emerged: physical space of bicycles; space of the cyclists in Curitiba; bicycle activism space and public policy space. It is concluded that the barriers found were: traffic education, monitoring of rules and laws, maintenance and planning of cycling infrastructure and use of bicycles culture in the city are still in the consolidation process.

Keywords: Leisure. Urban mobility. Quality of life. Bicycle.

LA DIVERSIÓN SOBRE DOS RUEDAS: UNA CUESTIÓN DE ESPACIO, TIEMPO Y ACCIÓN EN CURITIBA-PR

Resumen

Esa investigación buscó relacionar diversión, uso de la bicicleta y la movilidad urbana. Para ello, se examinan las posibilidades y los obstáculos para el uso de la bicicleta en la ciudad de Curitiba-PR. Siguiendo un enfoque cualitativo, se realizaron observaciones sistemáticas, entrevistas semi-estructuradas y un análisis interpretativo. Así surgieron las siguientes categorías de análisis: espacio físico para las bicicletas; espacio para los ciclistas en Curitiba; espacio para el cicloativismo espacio y espacio para las política públicas. Se concluye que los obstáculos identificados fueron: educación en el tránsito, fiscalización de las normas y leyes, manutención y planificación de la red cicloviaria y la cultura para el uso de la bicicleta en la ciudad todavía en el proceso de consolidación.

Palabras clave: Diversión. Movilidad urbana. Calidad de vida. Bicicleta.

Referências

ANTP. Transporte cicloviário. **Cadernos Técnicos**, v. 7, set./2007

BELOTTO, J. C. A. **Bicicleta:** opção para uma mobilidade urbana mais saudável e sustentável. 188f. Monografia (Curso de especialização em Serviço Social) – Setor Serviço Social, Universidade Federal do Paraná – Litoral, Curitiba, 2009.

BORJA, J. **La ciudad conquistada**. Madrid: Alianza Editorial, 2003.

GEHL, J. **Cidade para as pessoas**. São Paulo: Perspectiva. 2013, p. 195.

IPPUC. **Planejamento Urbano**. Disponível em: <<http://www.ippuc.org.br>>. Acesso em: 11 out. 2010.

MINAYO, M. O desafio da pesquisa social. In: MINAYO, M. (Org). **Pesquisa Social Teoria método e criatividade**. Petrópolis: Vozes, 2011. p. 9-29.

MELO, V.A de; SCHETINO, A. A bicicleta , o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. **Estudos feministas**, Florianópolis, v. 17, n. 1, p. 111-134, 2009.

Novo prefeito vai à posse de bicicleta. **Gazeta do Povo**, jan./2013. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/blog/irevirdebike/?id=1332154>>. Acesso em: 02 fev. 2013

RECHIA, S. **Parques públicos de Curitiba:** a relação cidade – natureza nas experiências de lazer. 2003. 189 f. Tese (Doutorado em Educação Física) – Faculdade de Educação Física, UNICAMP, Campinas, 2003.

RECHIA, S. Cidadania e o direito ao lazer nas cidades brasileiras: da fábula à realidade. In: **O Direito social ao lazer no Brasil** / Christianne Luce Gomes e Hélder Ferreira Isayama, (Org.). – Campinas, SP: Autores Associados, 2015. – (Coleção Educação Física e Esportes).

SANTANA, D. T. **Praça de bolso do Ciclista de Curitiba - PR:** idealização, cotidiano e o uso da bicicleta como forma de contestação. 2016. 185 f. Dissertação (Mestrado em Educação Física), Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2016.

Recebido em: 10/12/2015

Revisado em: 21/07/2016

Aprovado em: 27/06/2016

Endereço para correspondência:

simonejoukoski@yahoo.com.br

Simone Joukoski

Universidade Federal do Paraná

Rua XV de Novembro, 1299 - Centro

Curitiba - PR, 80060-000