

TRAJETÓRIAS ETNOGRÁFICAS: DESLOCAMENTOS DIÁRIOS DE TRABALHADORES QUE UTILIZAM A BICICLETA COMO MEIO DE LOCOMOÇÃO, NA CIDADE DE IRATI-PR

ETHNOGRAPHIC TRAJECTORIES: DAILY COMMUTING OF WORKERS WHO USE THE BICYCLE AS A MEANS OF TRANSPORTATION, IN THE CITY OF IRATI-PR

Carla Vanessa Pacheco 1
Emerson Luís Velozo 2
Gláucia Andreza Kronbauer 3

Resumo: A bicicleta tornou-se signo de múltiplas representações sociais, culturais e econômicas, advindas da diversidade aplicada aos seus usos. Este artigo se propõe a descrever e discutir aspectos inerentes a um uso específico: trata-se dos deslocamentos diários, junto a quatro trabalhadores que utilizam a bicicleta como meio de locomoção aos seus locais de labuta, na cidade de Irati, PR. As considerações feitas neste estudo refletem uma sociedade excludente, que nos separa em classes sociais, condicionando nossos modos de vida, costumes, consumos, modos de pensar e agir. Sendo assim, ao mesmo tempo em que o ser humano produz cultura, ele é produto dela.

Palavras-chave: Bicicleta. Meio de locomoção. Trabalhadores.

Abstract: The bicycle has become a sign of multiple social, cultural and economic representations, arising from the diversity applied to its uses. This article aims to describe and discuss aspects inherent to a specific use: it is about daily commuting with four workers who use the bicycle as a means of getting around their places of work, in the city of Irati, PR. The considerations made in this study reflect an exclusionary society, which separates us into social classes and conditions our ways of life, customs, consumption, ways of thinking and acting. Therefore, at the same time that the human being produces culture, he is a product of it.

Keywords: Bicycle. Means of Transportation. Workers.

Doutoranda em Desenvolvimento Comunitário pela Universidade Estadual do Centro-Oeste (UNICENTRO). Professora de Educação Física. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2365028178837196>. ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-8853-5314>. E-mail: carla_vanessa.pacheco@hotmail.com | 1

Doutor em Educação Física pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Professor dos Programas de Pós-Graduação em Educação (PPGE), Desenvolvimento Comunitário (PPGDC) e no Departamento de Educação Física da Universidade Estadual do Centro-Oeste (UNICENTRO). Lattes: <http://lattes.cnpq.br/6228700231927300>. ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-6816-4456>. E-mail: emersonvelozo@yahoo.com.br | 2

Doutora em Educação pela Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG). Professora no Programa de Pós-Graduação em Educação (PPGE) e no Departamento de Educação Física da Universidade Estadual do Centro-Oeste (PR). Lattes: <http://lattes.cnpq.br/3052430705928103>. ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-2338-7685>. E-mail: glauucia.kronbauer@gmail.com | 3

Introdução

Este artigo se propõe a descrever aspectos inerentes aos deslocamentos diários entre trabalhadores, que utilizam a bicicleta como meio de locomoção ao trabalho, na cidade de Irati, PR. O presente trabalho expressa a fase de campo, denominada “Trajetórias etnográficas”; em que buscou-se descrever e discutir situações vivenciadas ao longo das trajetórias realizadas, durante cinco meses, junto a quatro trabalhadores, que utilizam a bicicleta como único meio de locomoção ao trabalho. A partir de um olhar etnográfico em relação ao objeto de estudo, buscou-se revelar os sentidos e significados construídos culturalmente, que, no entanto, nem sempre são vistos sob as óticas sociais, econômicas e culturais, as quais podem constituir aspectos relevantes no campo de pesquisa.

São diversas as finalidades do pedalar e, por isso, a bicicleta tem se tornado um símbolo que carrega consigo uma pluralidade de sentidos e significados sociais, culturais e econômicos, sendo estes, os condicionantes relacionados ao seu uso.

Mendonça, Lobo, Hangen (2011) enfatizam em seus estudos, que usuários de bicicleta eliminariam gastos com combustíveis, estacionamentos e manutenções gerados pelos automóveis, além de poupar tempo, tornando o percurso mais rápido e eficiente ao destino pretendido. Tal afirmação pode provocar reflexões sobre o modo como as condições econômicas podem influenciar o uso da bicicleta.

Em estudo realizado por Bacchiei, Gigante e Assunção (2005), os autores afirmam que a bicicleta é utilizada por operários para locomoção ao trabalho, pertencentes às classes sociais mais pobres. Os aspectos expostos parecem apontar que a bicicleta como meio de locomoção tende a ser vista como um artefato do trabalhador, intimamente vinculada às classes sociais mais baixas, àqueles que não possuem automóveis.

Pezzuto e Sanches (2001), Sampaio et al (2013), por exemplo, evidenciam aspectos que dificultam esta prática, como a precariedade das cidades no que se refere à estrutura urbanística e políticas públicas, falta de conscientização e segurança no trânsito, ocorrência de acidentes causados pelos ciclistas, ou ainda, estes sendo vítimas de motoristas imprudentes.

Torna-se importante ressaltar que o interesse pela bicicleta, neste estudo, está vinculado ao seu significado como um meio de locomoção entre trabalhadores, pertencentes às classes sociais menos privilegiadas, em que este uso específico da bicicleta parece mais evidente, pois constitui-se como um meio de locomoção de baixo custo.

São trabalhadores raramente percebidos na dinâmica do dia a dia, para os quais a bicicleta se torna fundamental enquanto meio de locomoção, e ainda, fortalece a condição de invisibilidade e vulnerabilidade desses atores sociais. Para Boltanski (2004), os indivíduos estão submetidos ao comportamento corporal condicionado também pela esfera econômica. Neste caso, cada estratificação social atribui hábitos e relações com o corpo de maneiras distintas.

O questionamento problematizado neste estudo aspira entender quais os sentidos e significados que envolvem a utilização da bicicleta como meio de locomoção ao trabalho, na cidade de Irati-PR?

Deste modo, pretende-se fomentar reflexões referentes ao tema, além de provocar inquietações sobre nossos comportamentos e ações cotidianas, as quais, por vezes, são naturalizadas e comuns aos nossos olhos, reforçando assim, a condição de invisibilidade de alguns grupos sociais.

A “inspiração” etnográfica e o contexto da pesquisa

A pesquisa de campo sobre os aspectos referentes ao uso da bicicleta como meio de locomoção no cotidiano de trabalhadores foi realizada com base na etnografia. A pesquisa etnográfica possibilita uma “descrição densa” da cultura, ou seja, a interpretação de uma hierarquia estratificada de estruturas significantes (GEERTZ, 1989).

Geertz considera a cultura como as teias de significados tecidas pelos seres humanos, nas quais eles mesmos encontram-se amarrados. Além disso, advoga que a cultura é “essencialmente semiótica”, portanto, a compreensão e análise cultural torna-se possível não com uma ciência experimental em busca de leis, mas com uma ciência interpretativa que procura

significados. O estudo da cultura torna possível entender uma dinâmica social, seja por meio dos hábitos, da religião, dos comportamentos corporais. Trata-se de compreender os motivos que levam os grupos sociais a agirem da maneira como agem.

Portanto, a observação e a imersão ao contexto da pesquisa permite que se façam relatos interpretativos sobre o fenômeno estudado. Desta forma, faz-se necessário descrever com a riqueza dos detalhes os comportamentos dos indivíduos, bem como suas ações, a maneira de falar, e até mesmo o que nem sequer é dito; por meio da sensibilidade, o pesquisador deve conseguir expor seus gestos e sentimentos, e transcrever para que o leitor possa enxergar através de seus olhos.

A pesquisa de campo inspirada no trabalho etnográfico constituiu-se através de trajetórias realizadas de bicicleta, junto a quatro trabalhadores que dela fazem uso diariamente, durante seus deslocamentos de ida e/ou retorno dos locais de trabalho.

Os nomes apresentados são fictícios, substituem os nomes reais para preservar as identidades dos participantes da pesquisa. Além disso, em vários trechos da descrição, algumas frases foram mantidas conforme as expressões utilizadas pelos sujeitos, da mesma maneira que foram anotadas no diário de campo. Portanto, não se tornam erros gramaticais ou de digitação, mas códigos regionais que marcam os sujeitos abordados, seus modos de vida, suas condições sociais, culturais e econômicas.

O contato inicial com os quatro participantes aconteceu conforme segue: há alguns anos, enquanto cliente de um posto de combustível eu observava que um dos frentistas utilizava uma bicicleta como meio de locomoção. Desloquei-me até as proximidades do posto por volta das 18h, abordei o frentista, que chamarei de Silvio, e expliquei um pouco da minha pesquisa e do que pretendia e convidei-o a participar. Silvio aceitou o convite, e, através dele, obtive contato com outras duas participantes da pesquisa, **Neide e Aline**. Neide faz parte da família de **Silvio**, são primos, e Aline é colega de trabalho de Neide. Elas retornam juntas da fábrica onde estão empregadas, ambas utilizam a bicicleta como meio de locomoção durante o percurso, que se inicia às 00h30min, horário em que finalizam o expediente. O quarto participante foi indicação de um amigo, que comentou sobre este servente de pedreiro, chamado aqui de **Seu Neto**, que percorria longas distâncias utilizando sua bicicleta para se locomover de sua residência, na zona rural do Município, até as construções onde trabalhava, e me informou o seu local de trabalho naquele momento. Fui até lá com minha bicicleta, pronta para acompanhá-lo e, após explicar sobre a pesquisa e pedir sua autorização, partimos em mais um trajeto.

Pesquisas nas quais os informantes indicam outros informantes devido à afinidade do tema, consistem em um método específico, denominado de snowball (bola de neve). De acordo com Minayo (2004), é uma metodologia utilizada em pesquisas sociais, aplicada em ambientes comunitários. É uma forma de investigação sociocultural que exige a utilização de um conjunto de procedimentos e normas que possibilitam a organização e a produção do conhecimento.

Logo, foi o próprio campo que apontou esse caminho para o presente estudo. A partir da aproximação e contato com o primeiro participante, os próximos foram sendo indicados, como uma espécie de rede de relações que se constitui na prática comum diária dos sujeitos, ou seja, o uso da bicicleta como meio de locomoção entre trabalhadores.

A tabela 1 apresenta, em síntese, a organização dos acompanhamentos realizados durante esta fase da pesquisa, o nome, profissão e horários de deslocamento dos participantes.

Tabela 1. Apresentação dos trabalhadores e trajetos etnográficos.

Participantes	Profissão	Nº de participações	Horários
Silvio	Frentista	5	6h, 13h, 14h e 18h
Neide e Aline	Operárias (setor de produção de fábrica)	2	00h30min
Seu Neto	Servente de Pedreiro	4	5h45min e 17h30min

Fonte: tabela elaborada pelos pesquisadores.

Trajетórias etnográficas com Silvio – Frentista de Posto de Combustível

Silvio, trabalhador, frentista, uniformizado, pedalava sua bicicleta vermelha, de freio nos pedais, aparentemente desgastada com a tinta envelhecida, e presa à garupa havia uma caixa de papelão amarrada com cordas, cuidadosamente recobertas por um plástico escuro.

Silvio reside junto de sua família, são seis pessoas que se mantêm com uma renda aproximada de 3 salários mínimos (R\$ 788,00 – vigente em 2015). Ele trabalha como frentista há 38 anos. A família não possui automóvel e sempre usaram a bicicleta como meio de transporte ao trabalho, e também para locomoção nas atividades cotidianas, como mercado, farmácia e passeio. Sua residência fica em uma vila há aproximadamente 2,5 quilômetros de seu local de trabalho no centro da cidade. Ele perfaz este caminho quatro vezes ao dia, percorrendo aproximadamente dez quilômetros diários, durante seis dias semanais. Isto porque seu expediente é das seis e meia às treze horas, então retorna pra casa com uma hora de almoço, volta ao trabalho novamente às quatorze horas para, por fim, regressar às dezoito. Silvio leva aproximadamente 15 minutos em cada trajetória.

Na companhia de Silvio, perfizemos os caminhos de bicicleta por cinco vezes, sendo uma vez às 6h (início do expediente), outra às 13h (saída para o almoço), uma às 14h (retorno ao trabalho), e por duas vezes às 18h (fim do expediente), além de percorrer sozinha esta mesma rota, por mais uma vez.

A superfície do terreno pelo qual nos deslocamos era asfaltada, em determinados trechos a via possuía acostamento, porém bastante mal conservados, com uma imensidão de pedrinhas soltas que fazem imergir os pneus da bicicleta sob o solo, causando desequilíbrio. Em contrapartida, há um pequeno trecho de ciclovias, bastante utilizado por ciclistas e pedestres. Antes de chegar à sua moradia, Silvio necessita sobrepujar uma ladeira bastante intensa de chão batido, com muitos buracos e valas. Nos trechos sem acostamentos, faz-se necessário pedalar pela via principal, junto aos demais veículos. A sensação é de desconforto e insegurança, sendo possível sentir o corpo oscilar devido ao vácuo provocado pelos automotores.

Apesar das poucas frases trocadas durante a realização do primeiro trajeto – Silvio estava tímido, se detendo em responder minhas perguntas sobre se estava cansado, onde mora, quais eram seus horários do serviço etc.– percebi que ao mesmo tempo, ele sentiu-se “feliz” em saber do estudo. Era como se ele demonstrasse certa gratidão em tê-lo dito que o que faz é importante, por alguém tê-lo visto, transitando entre veículos automotores, e mesmo assim, ele foi enxergado, reconhecido.

Na companhia de Silvio, muitas pessoas passaram por nós, e nos cumprimentaram. Senti-me feliz por isso, por pequenos gestos; senti que eu já não era mais “de fora” ou uma “intrusa”. Utilizando também uma bicicleta e acompanhando Silvio, parece que passei a fazer parte daquele grupo. Dias depois, quando por algumas vezes realizei o percurso sozinha, na ausência de Silvio, recebi “boa tarde”, “bom dia”, “bão”, “oi” ou ainda o gesto de abaixar e erguer a cabeça, como forma de cumprimento.

A gestualidade refere-se às ações do corpo quando os atores sociais se encontram: ritual de saudação ou despedida (sinal de mão, aceno de cabeça, aperto de mão, abraços, beijos no rosto, na boca, mímicas, etc.), maneiras de consentir ou de negar, movimento da face ou do corpo que acompanham a emissão da palavra, direcionamento do olhar, variação da distância que separa os atores, maneiras de tocar ou evitar o contato, etc. (LE BRETON, 2006, p. 44).

Esta situação permitiu-me lembrar cenas contidas na obra “A Interpretação das Culturas” de Geertz (1989), mais precisamente no Capítulo 9, intitulado “Um Jogo absorvente: notas sobre a briga de galos Balinesa”, quando o antropólogo escreve sobre a experiência referente a se sentir ignorado pelos balineses, de tal forma que sua esposa e ele sentiram-se invisíveis dentro da aldeia. Entretanto, ao assistir junto daquela comunidade a uma briga de galos (prá-

tica ilegal em Bali), durante a qual a multidão teve que se dispersar às pressas por causa da polícia que havia chegado ao local, Geertz e sua companheira também sentiram-se fugitivos e realizaram a fuga assim como o restante do povo. E foi a partir dessa atitude que os balineses começaram a enxergá-los não mais como intrusos na comunidade, mas como parte deles. Os pesquisadores foram aceitos, absorvidos (como colocado no título) no convívio. Desta maneira, a partir do momento em que me apresentei no contexto de circulação junto aos trabalhadores, pedalando e conversando ao lado de alguém que já fazia parte daquele âmbito, de maneira igual, dividindo junto deles as mesmas experiências, as pessoas de certa forma, me acolheram.

Numa tarde, ao retornar do percurso que realizei com Silvio, a garoa pouco espessa transformou-se numa chuva densa. Eu usava uma capa de chuva e um boné para tentar proteger os óculos da água, tendo em vista que se torna extremamente desconfortável quando as lentes molham. Ao passar por um bueiro¹, não consegui notar que os espaçamentos da grelha eram no mesmo sentido do tráfego, com isso, o pneu dianteiro imergiu na vala, elevando a bicicleta no sentido vertical. Meu corpo foi lançado para frente, desequilibrado. Os aros da roda ficaram presos, e ao forçá-lo desprendem-se e se entortaram. Ao reencontrar com Silvio comentei sobre o fato, ele disse que já passou por situações como esta algumas vezes, lembra que sentiu vergonha e que olhava para todos os lados averiguando se o tinham visto. Além disso, teve raiva dele mesmo por não ter sido mais atencioso, e também por ter prejuízo com a bicicleta. Posso dizer que tive a mesma reação exposta por ele. Este foi um exemplo referente às barreiras encontradas para se locomover de bicicleta; que, além de expor risco à segurança do ciclista, causa constrangimento e também pode acarretar prejuízos e danos materiais.

Noutra situação, em uma das tardes que fui até o posto, Silvio disse que precisava passar no mercado antes de ir embora. Enquanto falava, arrumava cuidadosamente aquela caixa de papelão na garupa da sua bicicleta, usando uma cordinha para prendê-la, quando comentou em meio a um suspiro: - “Passo o dia inteiro abastecendo e lavando carro, e termino o dia, indo embora de bicicleta”. Essa expressão traduz, mesmo que de forma velada, ou ainda inconsciente de quem fala, questões de ordem econômicas e simbólicas relacionadas aos usos sociais do corpo a partir da cultura automotiva de consumo. Conforme nos diz Boltanski, (2004), as práticas corporais tomam rumos distintos na hierarquia social, e produzem “status”. Quando o frentista se expressa na frase acima citada, expressa também sua angústia não somente pela profissão que exerce, mas, por esta profissão não lhe servir a ponto de poder consumir aquilo que deseja. Silvio está em contato com automóveis durante o dia todo, e ao fim de seu expediente, não pode ir embora com um que seja seu. É como, por exemplo, o montador de uma fábrica de automóveis: ele passará parte da vida participando de processos, de construções de objetos os quais, quiçá poderá consumir.

Neste sentido, “a necessidade do consumo tornou-se cultural, portanto, é uma necessidade cultivada [...] a estas mercadorias se atribui valores simbólicos associados” (BOLTANSKI, 2004, p. 164). Os veículos tornaram-se, aos olhos dos consumidores, absolutamente necessários, não apenas pela sua funcionalidade, mas por organizar a sociedade entre aqueles que possuem e aqueles que não possuem automóveis; ou ainda, entre aqueles que se locomovem por veículos automotores e aqueles que utilizam da sua própria força motriz para isso.

E o meio de transporte que mais evidencia o “lugar” econômico do sujeito em meio ao trânsito das ruas, é o automóvel. Através de códigos atribuídos a tal instrumento levando em consideração características como preço, nacionalidade, formatos e magnitude, enfim, por intermédio de tal apresentação no meio social, os corpos que operam tal instrumento são instantaneamente e inconscientemente analisados e classificados.

Como afirma Le Breton (2011, p. 72) “o corpo está associado ao ter e não ao ser”. Por meio do status produzido sobre o automóvel, a bicicleta (enquanto meio de locomoção entre trabalhadores de classes economicamente menos privilegiadas), em contrapartida, perde o encantamento no meio social. Conseqüentemente, o corpo que conduz a bicicleta também perde o encantamento.

Acentuado ainda pela restrição ao acesso às mercadorias que transbordam signos de

¹ Bueiro ou boca de lobo (são as valas, geralmente localizadas ao longo das vias pavimentadas, para onde escoam as águas da chuva drenadas pelas sarjetas com destino às galerias pluviais).

uma posição social elevada, o corpo daquele que utiliza a bicicleta como meio de locomoção aponta, ao contrário, para um conjunto de signos associados às condições sociais menos favorecidas, ao trabalho braçal, ao cansaço físico, à baixa remuneração, entre outros. Sendo assim, a pessoa que carrega diariamente em seu deslocamento esses símbolos corporais culturalmente elaborados, muitas vezes se sente inferiorizada e envergonhada, como uma espécie de representação de fracasso.

Pois, a vergonha do corpo assim suscitada não é talvez senão a vergonha de classe: o corpo efetivamente é, do mesmo jeito que todos os outros objetos técnicos cuja posse marca o lugar do indivíduo na hierarquia das classes, pela sua cor (descorada ou bronzeada), textura (flácida e mole ou firme e musculosa), pelo volume (gordo ou magro, rechonchudo ou esbelto), pela amplitude, forma ou velocidade de seus deslocamentos no espaço (desajeitado ou gracioso), é um sinal de status – talvez o mais íntimo e daí o mais importante – cujo resultado simbólico é tão maior, pois, como tal, nunca é dissociado da pessoa que o habita. (BOLTANSKI, 2004, p. 167).

Ao chegarmos ao mercado, Silvio pediu-me para esperá-lo do lado de fora, enquanto ele fazia as compras, assim eu cuidaria das bicicletas, e não teríamos que descer até o estacionamento do mercado, onde era “meio perigoso” de deixar – Silvio não costumava usar cadeados. Não demorou e o Silvio estava lá, arrumando suas compras dentro da caixa de papelão, e com uma das sacolas pendurada no guidão. Perguntei se queria que eu carregasse alguma coisa, ele disse: “não! vai aqui mesmo. Já tô acostumado”. A rua onde se localiza o mercado é de mão/sentido único, então ao chegarmos, estávamos no mesmo sentido que todos, porém para voltarmos trafegamos pela contramão. Esperei-o sair primeiro para ver qual caminho seguiria. Vale dizer que a referida rua possui superfície plana e sem aclives, o que torna o caminho mais curto; já a rua paralela a esta, pela qual seguiríamos no sentido correto, possui elevações íngremes. No entanto, logo ele disse, “nunca vou pela contramão, é perigoso”. Falei para que fizesse o caminho que sempre faz, mas ele insistiu que não andava pela contramão, mesmo se tivesse de pegar subidas ou caminho mais longos.

Em seguida, disse-me que noutro dia em que eu estava à sua espera no posto, ele também precisava ter passado no mercado antes de ir para casa. Entretanto, ficou envergonhado de comentar naquele momento e acabou indo pra casa sem levar o que precisava. Disse ainda que agora já estava acostumando com minha companhia, e que estava mais à vontade.

Figura 1. bicicleta de Silvio em frente ao mercado.



Fonte: acervo da pesquisadora.

Acostumar... Termo que se repete muito nas falas de Silvio. Acostumado com a dor, com o frio, com a chuva, com o sol, com o pedalar de “barriga cheia” (visto que seu horário de almoço é curto). Está acostumado com o desrespeito de motoristas, acostumado com buzinas,

ou ainda com “caras feias”, pois por muitos lugares do trecho percorrido, precisa compartilhar a via onde os carros trafegam. Também conta que, em épocas de tempestades ou chuvas intensas, ele já optou por ir a pé para o trabalho, pois estes fatores atrapalham muito a visão e audição na hora de pedalar, além de se tornar perigoso o tráfego em meio aos veículos automotores e também com pedestres. Todavia, em dia de chuva de menor intensidade, ele segura o guarda-chuva numa das mãos e, “vai embora, não dá pra ter muito luxo”², diz Silvio. Comenta ainda que durante o inverno, fica gripado com frequência, porém, já se acostumou com isso. Depois de tanto “se acostumar”, Silvio faz alguns comentários, como, “Deus ajuda quem cedo madruga”, “nada vem de graça”, “não é qualquer gripe que derruba a gente, senão, já pensou o que os outros vão falar... Ah, o Silvio não veio trabalhar porque pegou uma gripinha” (risos).

É importante destacar a partir dessas observações que o corpo é objeto de muitas adversidades, mas parece haver um consenso de que elas devem ser ignoradas. A resistência do corpo carrega a força do caráter. Le Breton explica claramente que:

Moldado pelo contexto social e cultural em que o ator se insere, o corpo é o vetor semântico pelo qual a evidência da relação com o mundo é construída: atividades perceptivas, mas também expressão dos sentimentos (...) produção da aparência (...) relação com a dor ou com o sofrimento, etc. Antes de qualquer coisa, a existência do homem é corporal. O corpo permite ao homem a se relacionar com o mundo (LE BRETON, 2006, p. 7).

Desta maneira, o corpo transmite um conjunto de significados impregnados no indivíduo, é o corpo que se mostra na sociedade e, por meio dele, o indivíduo se expressa. Os seres humanos relacionam-se, comunicam-se, manifestam-se através das expressões corporais, às quais, são passíveis de análises e compreensões. Deste modo, quando Silvio afirma estar acostumado com as situações supracitadas, refere-se também que é seu corpo que assim está, como os outros atores sociais envolvidos em cada situação por ele descrita, acostumado. Ele está acostumado porque está condicionado a isso, mas também porque não reclamar faz parte de uma escala de valores que o coloca em espaço de merecimento das suas poucas conquistas, pois ele se esforça, resiste.

Trajetórias etnográficas com Neide e Aline – Auxiliares de Produção de Fábrica

Como dito anteriormente, Silvio havia me informado que sua prima, Neide, trabalhadora no setor de produção de uma fábrica, também utilizava a bicicleta para se locomover ao trabalho. Informou-me ainda que as trocas de turnos desta empresa ocorrem nos seguintes horários, de segunda a sexta-feira: às 4h48min, 14h48min, 17h e 00h30min, sendo que neste último, segundo Silvio, eu poderia entrar em contato com Neide.

Deslocando-me até a fábrica por volta das 00h30min, perguntei a trabalhadores que estavam em frente ao local, se conheciam Neide, encontrando-a ao final de seu expediente. Junto de Neide estava Aline, colega de trabalho, que retornava com Neide da fábrica até suas residências. Ambas moravam próximas e utilizavam a bicicleta como meio de locomoção durante o percurso.

Assim, Neide, sua amiga Aline e eu montamos nossas bicicletas e seguimos para um bairro periférico da cidade, onde residem. Mal subimos na bicicleta, tivemos que ir empurrando-a, pois, uma subida íngreme estava por vir. Neste momento, Neide acendeu um cigarro, nos ofereceu e comentou que fuma há anos, desde adolescente, um pouco antes de engravidar de seu primeiro filho. Disse ainda que quando fuma se “sente aliviada”. Logo que acaba um cigarro, ela utiliza a “bituca” deste para ascender outro.

Neide tem 26 anos de idade, trabalha nesta fábrica há mais ou menos dois anos, já Aline

² Não ter muito luxo: expressão utilizada para designar pessoa que não faz muitas exigências, não se incomoda com as adversidades.

tem 19 anos de idade, e trabalha há aproximadamente um ano. Ambas não concluíram o Ensino Médio, pois precisavam trabalhar para ajudar na renda da família. No caso de Aline, a renda é de aproximadamente 2 salários mínimos para sustentar 8 pessoas; Neide mantém sua casa com 3 moradores com apenas um salário mínimo.

Por duas vezes, durante o mês de agosto, percorri com elas o caminho da fábrica até o bairro onde residem. A casa de Aline fica distante aproximadamente 300 metros de onde Neide mora. O caminho percorrido de 3 km durava, em média, 17 minutos, passando pelos bairros para encurtar a distância.

O caminho percorrido por Neide e Aline passava por duas subidas que requeriam o desmontar da bicicleta para empurrá-la, sendo que, a primeira é mais íngreme (asfalto) logo ao sair da fábrica, e a outra, mais suave, nas proximidades de suas casas (de chão batido). As superfícies encontradas variavam conforme os trechos, com asfalto e estradas de terra, ora em bom estado de conservação, ora com muitos buracos e valetas, às vezes com acostamento, mas na maior parte sem ele. Percebia-se um silêncio imenso entre as ruas, que estavam quase sem trânsito de automóveis. Ao empurrar a bicicleta, era possível ouvir as respirações afobadas e forçadas de cada uma das mulheres, assim como os barulhos das correias e dos pneus a trabalhar. Ainda nas ruas mais centrais via-se casas com luzes acesas, mas ao passar em meio aos bairros, a escuridão tomava conta do lugar, trechos sem iluminação pública, lâmpadas queimadas pela ação do tempo ou deterioradas por vândalos. Durante as descidas, era possível ouvir fortemente o atrito dos pneus no solo, e a sensação de não precisar pedalar e somente repousar os pés nos pedais era de alívio.

Durante o trajeto, elas perguntaram se o estudo que eu estava fazendo tinha relação com “as propagandas para as pessoas andarem de bicicleta, que a prefeitura estava divulgando”, referindo-se ao evento “Vá de bike³”. Quando respondi que não, as expressões a seguir foram ditas pelas duas, “isso de passeio turístico é coisa de rico”, “rodam pelo centro da cidade, só por lugar bonito e seguro”, “queria ver se tivessem de usar a bicicleta todos os dias, na chuva, na geada... queria ver se trocavam seu carrinho pela bicicleta”, “isso é só pra desfilar”, “vá vê o preço das bicicletas deles, como que querem que a gente participe”? Aline complementa contando que de segunda a quinta-feira é mais tranquilo passar por aquelas ruas, porém a partir de quinta-feira “tem muitos malacos⁴ por aqui”. Comentou ainda que entre esses bairros e vilas existe tráfico de drogas e prostituição de menores de idade, mas como moradoras desta comunidade, nunca viram ou passaram por situações de perigo.

Embora tenham afirmado não passar por riscos nestes trechos que comentam haver perigo, durante algumas vezes, ambas disseram o contrário; afirmando que sentem medo e insegurança, principalmente nos caminhos entre os bairros onde residem. Talvez a sensação de pertencimento à comunidade em que vivem traga consigo a segurança em relação aos problemas citados por elas, como o tráfico de drogas e prostituição, o que não exclui, por exemplo, a falta de segurança em relação a assaltos, ao medo do pedalar durante a noite, ao fluxo constante de pessoas que não residem ali, mas são passageiras.

Neide comentou que a bicicleta é “uma mão na roda⁵”, pois mora longe do centro da cidade, e com a bicicleta pode se deslocar mais rápido para onde precisa. Aline disse que é melhor voltar do trabalho junto com Neide, elas sentiam-se mais seguras. Falou ainda que alguns de seus colegas de trabalho tinham a necessidade de pagar pelo transporte de van, pois moravam nas localidades vizinhas à cidade, e não têm outra maneira de deslocamento. Disse que quando chovia ou esfriava muito, também gostariam de pagar pelo transporte, mas que não poderiam “se dar este luxo”, pois o dinheiro faria falta no orçamento. Dizendo isto, logo comentaram que andar de bicicleta durante a madrugada era bom, mas, ao mesmo tempo, quando pensavam que enquanto elas estavam trabalhando, outras pessoas estavam dormindo e descansando, sentiam vontade de fazer o mesmo. Nesta pequena afirmação, está implícita

3 O evento “Vá de Bike” ocorreu de 18 a 24 de agosto em Irati, PR, organizado pela Prefeitura Municipal. Teve com objetivo a conscientização dos motoristas sobre as leis de trânsito, através de palestras, bem como, foram realizados passeios ciclísticos.

4 Malaco: Gíria utilizada para aquele indivíduo que, geralmente não trabalha e vive dando golpes, que rouba, é um marginal. É um dos insultos mais populares do Brasil.

5 Uma mão na roda: frase que expressa a facilidade, o acesso rápido e fácil.

uma demonstração de anseio ao notar que, enquanto elas estão enfrentando o frio, a geada, a chuva, os riscos aos quais estão expostas, bem como o sono, o cansaço, além de estarem se locomovendo de bicicleta, outras pessoas estão confortáveis dentro de suas casas, ou mesmo, dentro de seus automóveis.

Figura 2. retorno de Neide e Aline da fábrica em que trabalham (aproximadamente 1h da madrugada).



Fonte: acervo da pesquisadora.

Estávamos no inverno, entre os meses de junho e julho, fazia frio de congelar as extremidades do corpo, porém, após mais ou menos a metade da primeira subida, a vontade era de retirar os agasalhos para ajudar na transpiração. Durante o inverno, em tempo de geada, até o levantar da cama torna-se difícil, principalmente quando se depende da bicicleta para a locomoção. Aline comentou que com a geada o solo se torna escorregadio e se os pneus da bicicleta estiverem desgastados, pode causar alguns deslizamentos. Ainda, ao chegar ao destino desejado, as vestes estavam úmidas devido à geada e a umidade do ar. Às vezes era possível observar que alguns ciclistas utilizam a balaclava, um gorro de lã com um corte na região dos olhos e nariz, para proteger o rosto do frio. Os olhos lacrimejam muito, ficam vermelhos e ardidos.

Uma noite, durante o trajeto, cachorros correram atrás de nossas bicicletas e ao som de seus latidos raivosos, tentávamos nos equilibrar na bicicleta. Apesar do susto, não houve gritos nem falas, foi um momento de silêncio, de equilíbrio, logo Neide comentou que isso sempre acontecia, e, que já estavam acostumadas. Quando disse que os cachorros correram atrás de nossas bicicletas, percebi que poderia dizer “atrás de nós”, porém, naquele momento, a bicicleta fizera parte de nossos corpos e com ela conseguimos nos distanciar do perigo com maior rapidez.

Tomada como um instrumento, a bicicleta torna-se uma extensão do corpo humano. Conforma-se como uma espécie de prótese do corpo humano, que o permite deslizar sobre as mais diversas superfícies provocando uma relação bastante singular entre o ciclista e o ambiente. Ocorre, assim, toda uma adaptação do corpo à bicicleta, mesmo que esta seja desenvolvida para adaptar-se ao corpo humano. Desta forma, o aparelho exerce um papel de intermédio entre o corpo e o ambiente (VELOZO, 2010, p. 3).

A bicicleta torna-se instrumento do instrumento, que é o corpo. O aparelho exerce um papel mediador entre o corpo e o ambiente, além de permitir existir uma relação simbólica entre o ser humano e tal aparelho.

Através dos trajetos realizados com Neide e Aline, as experiências como o pedalar du-

rante a noite, na madrugada, na geada e no frio rigoroso proporcionaram-me sentimentos dolorosos, senti meu corpo doer. Neste momento senti que o frio pode queimar mais que o calor do sol. Ainda, foi nesta fase que senti a bicicleta fazer parte do meu corpo, enquanto os cães corriam atrás de nós. Assim, percebi a bicicleta sendo parte do meu corpo e ao mesmo tempo, meu corpo era o motor que me movia. Percebi que as desigualdades sociais, mesmo que veladas, se fazem presente nas falas dos atores. Ainda, mesmo quando seus corpos adoecem ou correm perigo durante o deslocamento na noite, elas não têm outra opção, elas se obrigam ir. A questão é de necessidade.

Trajетórias etnográficas com Seu Neto – Servente de Pedreiro

O quarto participante da pesquisa, chamado aqui de Seu Neto, é servente de pedreiro e percorria longas distâncias entre a sua residência e seu local de trabalho. Foi indicado por um amigo que o conhecia.

No final do mês de julho, desloquei-me de bicicleta até um bairro da cidade, à procura da construção na qual, segundo informações, Seu Neto estava trabalhando. Como não sabia exatamente em qual das construções ele trabalhava, perguntei sobre Seu Neto em duas obras antes de acertar, e as pessoas responderam não conhecê-lo. Então na terceira tentativa, pedi informações para um senhor que estava enrolando uma mangueira de água em frente a uma construção. Ele fumava um cigarro de palha, vestia uma camisa azul e sapatos pretos empoeirados e um chapéu na cabeça, e me respondeu: “é ele memo”, referindo-se a si próprio. Gentilmente caminhou para mais perto perguntando: “o quê que era?” querendo saber por que eu estava à sua procura. Apresentei-me, falei sobre a pesquisa e pedi-lhe autorização para acompanhá-lo em seus trajetos da casa até o local de trabalho, bem como o caminho inverso. Ele ouviu com admiração e respondeu que gostaria de participar, mas que ainda eram 14 horas e ele encerrava o expediente entre 17h e 17h30min. Agradei sua disponibilidade e disse que retornaria no horário mencionado.

Conforme combinado, naquela tarde acompanhei Seu Neto durante seu regresso para casa. Ele tem 58 anos, é casado e tem dois filhos. Trabalha na construção civil desde que “se conhece por gente”, referindo-se assim, ao fato de começar a trabalhar muito jovem. Nascido e criado na zona rural do Município, ele utiliza a bicicleta como meio de locomoção desde criança, e comenta que os únicos meios de transporte que sabe guiar são a bicicleta e o cavalo.

Devido a sua profissão, Seu Neto permanece no mesmo local de trabalho somente até a conclusão da obra, por períodos determinados. Sua residência se localizava-se há aproximadamente oito quilômetros da construção onde trabalhava na época em que a pesquisa foi realizada. O trajeto levava em torno de uma hora, e o caminho escolhido se devia ao menor fluxo de veículos (quando possível), e ainda por possuir superfícies mais planas, desviando de subidas muito íngremes. Além disso, a avenida extremamente movimentada era trocada por um carreiro de estrada de terra. Percebi que Seu Neto preferia lugares de menor tráfego, porém, o movimento intenso do trânsito tinha preferência em relação aos aclives muito intensos. O caminho passava por diferentes superfícies, ruas asfaltadas ou com muitos buracos, trechos de cascalho, chão batido, e paralelepípedos bastante assimétricos. Os locais que possuíam acostamentos eram escassos, e o tráfego junto aos automóveis, quando necessário, era acompanhado de muitas buzinas. Somente para a travessia de uma rotatória Seu Neto optava pelo deslocamento pela mão contrária, e como observado, realmente tal escolha parecia mais segura do que tentar circular de bicicleta em meio ao trânsito. Comentou que entre 6h e 7h aquele trecho era muito perigoso, porque os “motoristas parecem querer passar por cima da gente”.

Seu expediente iniciava-se às 8h, no entanto, partia de casa por volta de 5h45min, pois estimava chegar adiantado no local da construção, com objetivo de descansar antes do início do trabalho. Devido à longa distância, ele percorria sua rota duas vezes ao dia, e almoçava no trabalho mesmo. O expediente encerrava-se às 17h30min. Além do dia em que nos conhecemos, acompanhei-o ainda outra vez no final de tarde, e por mais dois dias ao amanhecer.

Não diferente da maioria dos trabalhadores, sua bicicleta é uma barra circular, que, segundo ele, “é velhinha, mas não dá pra reclamar, faz parte da gente parece!”. A bicicleta torna-

-se “parte” do indivíduo, fazendo com que seu corpo se aproprie do instrumento e se adapte, da melhor maneira a ele. A bicicleta torna-se humanidade junto ao corpo, ou seja, corpo e aparelho tornam-se um só. Para construir e compreender as significações do “pedalar”, da maneira de pensar e do modo de vida desses trabalhadores ciclistas, faz-se necessário deixar de lado uma postura etnocêntrica e observá-los de perto em seu próprio contexto, pois se existem é porque possuem um significado para aqueles que o praticam.

Seu Neto não tem carteira de motorista e nunca se interessou em aprender a dirigir. Um de seus filhos, que mora com ele e a esposa, possui um carro, mas devido aos gastos ele é utilizado exclusivamente para passear pelo interior da cidade, na casa dos parentes, ou ainda em caso de doença, quando tem necessidade de hospital que, conforme diz Seu Neto: “graças a Deus “quage” nunca percisa. Tomamo um remedinho casero que dá mais do que fica tomando essas dorga que os dottor mandam”.

De acordo com Boltanski (2004), as ciências positivistas cada vez mais fragmentam o corpo, e preocupam-se em repassar às classes informações de saúde, com a visão higienista, com dietas, doença e medicamento, enfim, discursos desenvolvidos para moralização e domesticação das classes populares. A preocupação volta-se ao “ter o domínio sobre o corpo de outrem”, através de problemáticas, como na relação médico-paciente, com o objetivo de fornecer solução para uma demanda social, podendo assim, manipular, guiar e agir sobre outros corpos, produzindo regras de como proceder em relação ao corpo, um corpo que é puramente funcional, ajustável às funções que lhes são dadas socialmente. O corpo passa a ser:

Máquina térmica para o nutricionista, um sistema de alavancas para o analista de movimentos, emissor involuntário de sintomas ou sinais para um médico ou psiquiatra. Pois estes se ajustam para atender às necessidades sociais, para manipular, remediar, medicar o corpo dos outros. Tornando assim, esses corpos meras ferramentas que servem a certas particularidades, que satisfazem funções socialmente marcadas. Então é o corpo novamente sendo separado, dividido, fragmentado, através da consciência comum (BOLTANSKI, 2004, p. 105, 106).

Os sujeitos sociais estão submetidos ao comportamento corporal condicionado, em certa medida, por questões econômicas, ou seja, a situação econômica proporciona/restringe um conjunto de experiências que produzem determinados hábitos e comportamentos em relação ao corpo.

Os determinismos sociais não informam jamais o corpo de maneira imediata, através de uma ação que se exerceria diretamente sobre a ordem biológica, sem a mediação da ordem cultural que os retraduz e os transforma em regras, em obrigações, em proibições, em repulsas ou desejos, em gostos ou aversões (BOLTANSKI, 2004, p.108).

Seu Neto, por exemplo, se mostra arredio em relação à medicina farmacêutica. A prática de automedicação com ervas e plantas, o preparo de receitas caseiras, as crenças em curandeiros e a realização de simpatias, estão muito presentes na cultura das classes populares, principalmente nos costumes de pessoas de mais idade.

Essa situação demonstra, primeiramente, que os gastos com combustível e manutenção do automóvel impedem o uso contínuo do automóvel – para o dia a dia, o filho e a mulher também usam bicicleta. Além disso, a situação econômica e a localização geográfica dificultam o acesso aos serviços de saúde. Mas também chamou a atenção na fala de Seu Neto a desconfiança em relação aos tratamentos químicos de saúde: além de mostrar fazer uso dos chamados tratamentos alternativos, à base de plantas e ervas. Ele afirma que, para descansar a cabeça, costuma “lidar” (tratar, cuidar, alimentar) com as criações (cavalos, galinhas, uma vaca leiteira, cachorros) que tem.

Para facilitar sua locomoção às distâncias percorridas diariamente, Seu Neto já pensou em comprar uma bicicleta elétrica, mas conversou com muitos conhecidos, e decidiu não fazer o investimento por duas razões: teria de fazer um empréstimo no banco, e ainda lhe causaria prejuízos, pois disseram-lhe que apresenta muito problema mecânico e na cidade é difícil encontrar assistência especializada. Por isso, continuava se locomovendo com sua bicicleta.

Seu Neto saía de casa cedo. A distância fazia com que isso fosse necessário, pois da sua casa até o trabalho, são aproximadamente oito quilômetros. No inverno, período em que comecei a acompanhá-lo, por volta das 5h45min, o céu ainda estava encoberto pela escuridão, como podemos ver na Figura 3.

Figura 3: Seu Neto a caminho do trabalho (aproximadamente 6h).



Fonte: acervo da pesquisadora.

Nesse dia, levamos quase uma hora para chegar à construção em que estava trabalhando, com o dia já claro (Figura 4). Porém, quando o caminho era o retorno pra casa, demorávamos alguns minutos a mais, pois era necessário, em muitos trechos, descer e empurrar a bicicleta. Ainda, tornava-se visível o seu cansaço, e sua disposição já não era a mesma de quando estava indo trabalhar.

Figura 4. Chegando ao local de trabalho, às 7h10min, o dia já estava claro.



Fonte: acervo da pesquisadora.

Em um amanhecer muito frio e com ventos intensos, era possível ouvir os galos e pássaros cantando, os cachorros latindo, fazendo ecos na escuridão. Era possível ouvir os carros passando na rodovia ali perto. As luzes de algumas casas começavam a ascender, era possível sentir o cheiro dos temperos de comida e ouvir barulhos de panelas. “O tempo está pra chuva feia, e mesmo assim você veio?”, disse Seu Neto ao se aproximar. Nos dias em que fui acompanhá-lo logo ao amanhecer, desloquei-me de carro até sua casa. Somente então, montei em minha bicicleta e fiquei a esperá-lo. Sem demora, Seu Neto saía pontualmente 05h45min da manhã. Com seu rádio de pilhas dentro do bolso da jaqueta, seguíamos ouvindo as ocorrências policiais da cidade e região, as notas de falecimentos, e as modas de viola. Na garupa de sua bicicleta carregava uma pequena panela com sua marmita enrolada numa sacola, um guarda-chuva amarrado ao quadro e o selim protegido por uma sacola plástica. Para saber o que carregava na mochila nas costas e não parecer bisbilhoteira, perguntei: “mas se a chuva vier, mesmo com o guarda-chuva, a roupa, a botina, e o chapéu ficarão úmidos o dia inteiro, Seu Neto?” Rapidamente ele respondeu que carregava na mochila “uma muda de roupa e outro par de botinas”, e ainda sua capa de chuva, “por mór de percisá”⁶.

Nossas conversas eram sobre seu trabalho, sobre como era difícil manter uma família se nem todos estivessem empregados. Segundo ele, o “dinheiro de hoje não vale muito, antigamente rendia mais, dava pra escoie coisa até no mercado”. Comentou ainda que mudaria de “serviço” na próxima semana, pois por meio de um conhecido seu, conseguiu uma “construção” que levaria pelo menos um ano para concluir. Visto que a construção em que estava trabalhando seria paralisada, Seu Neto se preocupava em ter de alguma forma, certa estabilidade financeira, por isso procurou uma possibilidade de renda por maior tempo.

Como mencionado anteriormente, aconteceria no Município um evento sobre ciclismo, o “Vá de Bike”. Em sua programação havia uma exposição de bicicletas antigas. Para tentar um diálogo que remetesse ao assunto comentei sobre as pessoas que colecionam objetos antigos e do valor que possuem atualmente, para ouvir sua opinião. Contei sobre a exposição e, ao perguntar se ele tinha interesse de visitá-la, ou ainda, participar dos passeios ciclísticos, ele respondeu: “de bicicleta véia, chega a minha!”, “isso é pra outro tipo de gente”, “isso não é pra gente pobre, trabalhador... eles usam a bicicleta por uns dias e volta pro carro, não adianta, pra nós não muda nada”, “até as bicicleta que usam custam mais caro do que qualquer coisa que nós temo”, “as bicicleta são livianinha, troca marcha na subida, a gente nunca vai tê esses luxo!”

Contou-me ainda que sua bicicleta “tava rangindo”⁷ há dias, mas que somente quando ela não mais andar, e “se o dinheiro der” é que vai fazer os ajustes necessários. Caso contrário, “passamo um azeite⁸ e pronto! A gente mesmo se obriga a arrumá”.

Através dos relatos de Seu Neto, percebi a cultura popular pelos remédios caseiros e a oposição à medicina científica. Notei como ele era cuidadoso com os pertences que carregava, e ainda, como fazia a manutenção de sua bicicleta.

Durante esta breve passagem pela rotina de deslocamento de Seu Neto, sentimos o desrespeito dos motoristas em meio ao trânsito, ao som de buzinas e insegurança. Pedalamos pela contramão, na busca de proteção, queríamos fugir do perigo. Empurramos nossas bicicletas, apoiamos nossos cansados corpos sobre elas, debruçando-nos sobre o quadro do aparelho. Nossos corpos buscavam alívio, recuperação da respiração ofegante. Cedemos a vez aos automotores, mesmo quando estávamos na preferência da via.

Considerações Finais

Os participantes do presente estudo são trabalhadores componentes de um cenário regional e cultural, assim, são produtos e produtores dele. São agentes de uma realidade repleta de sentidos e significados passíveis de leituras e interpretações. Deste modo, torna-se importante fomentar reflexões referentes ao tema, além de provocar inquietações sobre nos-

6 Expressão que significa no “em caso de necessidade”.

7 Produzindo ruídos anormais.

8 Óleo de cozinha.

sos comportamentos e ações cotidianas, as quais, por vezes, são naturalizadas e comuns aos nossos olhos, reforçando assim, a condição de invisibilidade de alguns grupos sociais.

A exposição do corpo do trabalhador que se locomove diariamente de bicicleta associada às adversidades climáticas, à falta de estrutura adequada nas vias, às dificuldades durante os trajetos, as experiências nem sempre agradáveis em meio ao trânsito, são aspectos importantes de pesquisa. Os relatos apresentados retratam aspectos vividos, que perpassam os desafios do pedalar durante a noite, na chuva, no frio ou no calor intenso. Eles desvelam a divisão de grupos sociais, que têm a bicicleta, como único meio de locomoção ao trabalho, vulneráveis e marginalizados em meio ao trânsito, e também na dinâmica da vida. Além disso, retratam a configuração de espaços que, segundo estes trabalhadores, não lhes pertencem: o passeio ciclístico é para as pessoas que tem bicicletas caras e que as utilizam por opção.

As considerações feitas neste estudo se dão a partir de realidades de quatro trabalhadores. Tais realidades são produtos de uma sociedade excludente, que nos separa em classes sociais e condiciona cada estratificação social a diferentes práticas corporais, bem como, condiciona seus modos de vida, seus costumes, seus consumos, seus modos de pensar e agir, enfim, ao mesmo tempo em que o ser humano produz cultura, ele é produto dela. Neste contexto sociocultural são produzidos sentidos e significados específicos para o ato de pedalar, para a bicicleta, para a economia, para o corpo e para todas as dimensões cotidianas que envolvem a vida do trabalhador.

Referências

- BOLTANSKI, L. **As classes sociais e o corpo**. 4ª Ed. São Paulo: Graal, 2004.
- GEERTZ, C. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: LTC, 1989.
- LE BRETON, D. **A sociologia do corpo**. Petrópolis: Editora Vozes; 2006.
- LE BRETON, D. **Antropologia do corpo e modernidade**. Petrópolis: Editora Vozes; 2011.
- MENDONÇA, C.; LOBO, J. F.; HAGEN, J. **Os benefícios dos veículos de carga à propulsão humana: cidades podem alcançar menores emissões e maior segurança. Estudo de caso na cidade do Rio de Janeiro**. 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito. Exposição Internacional de transporte e trânsito. Rio de Janeiro, 18 a 21 de outubro de 2011, p. 1630-1634.
- MINAYO, M. C. de S. **Pesquisa Social**. Petrópolis: Vozes, 2004.
- OLIVEIRA, Danielle Soares Pires de. **“Vou de Bike”: Um estudo antropológico sobre o uso da bicicleta em Porto Alegre**. Trabalho de Conclusão de Curso em Ciências Sociais. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Departamento de Antropologia. 2013.
- OLIVEIRA, R. C. **O trabalho do antropólogo**. São Paulo. Brasília, DF: UNESP Paralelo 15, 2006.
- PACHECO, C. V. **Corpos em trânsito: o uso da bicicleta como meio de locomoção entre trabalhadores da cidade de Irati, PR**. Dissertação de Mestrado, UNICENTRO, 2015.
- PEZZUTO; C. C.; SANCHES, S. P. **Identificação dos fatores que influenciam no uso da bicicleta**. XVII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana. Universidade Federal de São Carlos, 2001.
- PROVIDELO, J. K.; SANCHES, S. P. **Percepções de indivíduos acerca do uso da bicicleta como modo de transporte**. Transportes, v. XVIII n. 2, p. 53-61, junho 2010.

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

Recebido em 23 de março de 2020.

Aceito em 13 de julho de 2020.