

Larissa Schwedersky

**HABILIDADES, TÉCNICAS E MOVIMENTO: UMA
ABORDAGEM ECOLÓGICA DOS CICLO-ENTREGADORES
DE FLORIANÓPOLIS - SC**

Dissertação submetida ao Programa de
Pós-Graduação em Antropologia Social
da Universidade Federal de Santa
Catarina para a obtenção do Grau de
Mestre em Antropologia Social.
Orientador: Prof. Dr. Gabriel Coutinho
Barbosa.

Florianópolis
2019

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

Schwedersky, Larissa
HABILIDADES, TÉCNICAS E MOVIMENTO: : UMA
ABORDAGEM ECOLÓGICA DOS CICLO-ENTREGADORES DE
FLORIANÓPOLIS - SC / Larissa Schwedersky ;
orientador, Gabriel Coutinho Barbosa, 2019.
168 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de
Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências
Humanas, Programa de Pós-Graduação em Antropologia
Social, Florianópolis, 2019.

Inclui referências.

1. Antropologia Social. 2. ciclismo. 3.
habilidade. 4. técnica. 5. movimento. I. Barbosa,
Gabriel Coutinho. II. Universidade Federal de Santa
Catarina. Programa de Pós-Graduação em Antropologia
Social. III. Título.

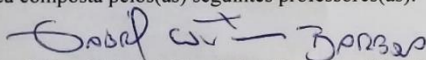
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA SOCIAL

Habilidades, técnicas e movimento:
uma abordagem ecológica dos ciclo entregadores de Florianópolis - SC


Larissa Schwedersky

Orientador(a): Prof. Dr. Gabriel Coutinho Barbosa

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal de Santa Catarina, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Antropologia Social, aprovada pela Banca composta pelos(as) seguintes professores(as):



Prof. Dr. Gabriel Coutinho Barbosa (Presidente - PPGAS/UFSC)

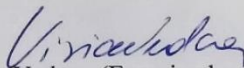


Rafael Victorino Devos
Coordenador do Programa de Pós-Graduação
em Antropologia Social - PPGAS/CFH/UFSC

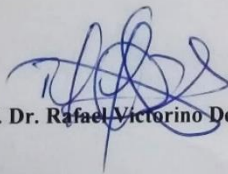
Prof. Dr. Eduardo Di-Deus (Examinador externo - UNB/TEF-FE)

Portaria 1617/2018/CP de 23/07/2018

*participação via videoconferência



Prof.ª Dr.ª Viviane Vedana (Examinadora interna – PPGAS/UFSC)



Prof. Dr. Rafael Victorino Devos (Coordenador do PPGAS/UFSC)

Florianópolis, 22 de março de 2019.

AGRADECIMENTOS

Posso dizer que esse trabalho, desde sempre, foi escrito com a ajuda e colaboração de muita gente. Não fossem as discussões, o incentivo e as sugestões que recebi ao longo desses dois últimos anos, não estaria escrevendo estes agradecimentos com tanto orgulho e admiração por todos os nomes que aqui serão lembrados.

Gostaria de agradecer, primeiramente, à minha mãe, Adriana, e ao meu pai, Carlos, pelos 23 anos de dedicação, apoio e amor incondicional. Minha admiração por vocês vai muito além do que consigo expressar em palavras.

Ao Gabriel, por todo entusiasmo, apoio, paciência e dedicação ao longo desses últimos anos. Pelas leituras sempre muito atentas, pelas sugestões inspiradoras e, principalmente, por ser um exemplo de professor, (des)orientador e pessoa. Por me mostrar que a Antropologia pode ser muito mais divertida do que eu esperava. Obrigada.

À Viviane, ao Rafael, aos meus colegas da turma de Mestrado 2017 do PPGAS/UFSC e a todos os integrantes do Coletivo de Estudos em Ambientes, Percepções e Práticas (CANOA/UFSC), com os quais aprendi tanto ao longo desses anos. Fico feliz de navegar no mesmo barco que vocês. Agradeço também ao Yves, por sua empolgação e pelas sugestões e discussões sempre muito interessadas.

Às mulheres da minha vida: Beatriz, Louise e Jéssica. Não as nomear seria desmerecer todo o zelo e cuidado que a presença de vocês representa em meu dia a dia. Mulheres fortes, inteligentes e de uma lealdade admirável: “Beinha”, o coração mais puro que conheço, não imaginas o imenso prazer que tenho de chamá-la de amiga. “Loulissa”, parceira de casa e vida, teu sorriso e mau humor equilibram meus dias, obrigada por tudo. “Géssi”, se algum dia eu conseguir alcançar apenas metade da tua maturidade e um terço da tua força, já estarei contente. Te admiro muito por ser simplesmente quem tu és.

Ao Victor, meu grande amigo e companheiro, que mesmo distante é sempre tão carinhoso e compreensivo. Você me ensinou muito sobre o amor. À Iasmin e à Nicole, com quem compartilho anos de amizade e um amor em comum pelas cidades. Ao Thiago, pelas ligações no meio da madrugada para compartilhar angústias e incertezas. Aqui vai mais uma pra coleção. Ao Murilo, pelas conversas e leituras atenciosas. Agradeço pela amizade singela que nos une e pelas risadas que você me proporciona.

E a todos os amantes de bananeiras, metodistas, postos de guerra, jograis, *clericots*, piscinas de plástico, *reggaetons*, valentinas e “tendels” que tenho orgulho de ter em minha vida. Vocês sabem quem são. Obrigada por ocuparem os meus dias com piadas meia boca e bom humor de sobra. Vocês são a minha segunda família.

Por fim, a todos os ciclistas que enfrentam a realidade do trânsito de Florianópolis sempre com muita coragem e determinação e, principalmente, aos ciclo-entregadores que contribuíram para a existência desse trabalho. Agradeço imensamente pela sinceridade e simpatia com as quais me permitiram acompanhar um pouco da sua rotina. Em especial: Antônio, Kayo, Brenda, Matheus e Bruna. Vocês me inspiram e espero de coração que estejam contentes com o resultado desta parceria. Muito obrigada.

Este trabalho contou com o apoio financeiro da CAPES.

Um dia eu vou escrever um livro introdutório, e eu sei como vou chamá-lo: “Voltando para casa: uma odisséia antropológica”. Pois eu tenho a sensação de que o estereótipo popular da antropologia é de pessoas indo para lugares distantes e descobrindo coisas estranhas. Minha sensação sobre a antropologia é que ela é de fato um esforço de vida inteira para trazer as coisas de volta para casa e para entender tanto quem somos como, ao mesmo tempo, entender o mundo. Então, nesse sentido, meu caminho é o de volta para casa, de minha própria descoberta. Encontrar um modo de escrever que pareça eu mesmo escrevendo, e não apenas alguém jogando jogos acadêmicos.

(Tim Ingold, em entrevista concedida à Revista Urbe)

RESUMO

A intenção desta pesquisa é realizar uma etnografia com os ciclistas que trabalham como ciclo-entregadores (também conhecidos como *messengers* ou *couriers*) na cidade de Florianópolis, procurando analisar e compreender como ocorre o engajamento dessas pessoas com o ambiente e quais são as habilidades perceptuais e motoras envolvidas nessa prática. Para isso me apoio na ideia de uma abordagem ecológica baseada em autores como James Gibson e Tim Ingold, para delinear os “campos operatórios” (SAUTCHUK, 2007) envolvidos nesta ação e os diferentes processos de individuação (SIMONDON, 2005). Por meio de uma discussão a respeito das técnicas e habilidades envolvidas nesta prática é possível despertar a atenção para um outro olhar, uma outra maneira de se fazer antropologia, que pensa as práticas e o movimento também como uma forma de conhecimento, ao compreender o desenvolvimento das habilidades perceptuais-motoras e dos processos técnicos e a maneira como estes determinam (e são determinados) pelo modo como compreendemos e nos relacionamos com o ambiente. Esta etnografia procura compreender a interferência da cultura na percepção. Mas o conceito de cultura aqui é outro. A proposta é pensar a cultura também como habilidade e técnica. Não mais redutível a um sistema simbólico (re)produtor de representações do mundo, e sim como uma forma de relação direta com o mesmo, que requer engajamento e “educação da atenção” (INGOLD, 2015). Aqui também está colocada a discussão a respeito do papel da percepção como um processo de conhecimento que ocorre por meio da ação, e não mais como um meio de codificar um conhecimento a ser externalizado na ação. Conhecimento este que é elaborado o tempo todo através das práticas.

Palavras-chave: Ciclismo; Habilidade; Técnica; Movimento.

ABSTRACT

The intention of this research is to develop an ethnography with the cyclists who work as deliverers (also known as “messengers” or “couriers”) in the city of Florianópolis, trying to analyze and understand how the engagement of these people with the environment occurs and what’s the perceptual and motor skills involved in this practice. For this, I advance the idea of an ecological approach based on authors such as James Gibson and Tim Ingold, to delineate the "operative fields" (SAUTCHUK, 2007) involved in this action and the different processes of “individuation” (SIMONDON, 2005). Through a discussion of the techniques and skills involved in this practice it is possible to draw attention to another view, another way of making anthropology, which thinks practices and movement also as a form of knowledge, by understanding the development of perceptual-motor skills and technical processes and how they determine (and are determined) by how we understand and relate to the environment. This ethnography tries to understand the interference of culture in perception, but the concept of culture here is another. The idea is to think of culture as skill and technique as well. It is no longer reducible to a symbolic (re)producer of representations of the world, but rather as a form of direct relation to it, which requires engagement and "education of attention" (INGOLD, 2015). I also develop the discussion about the role of perception as a process of knowledge that occurs through action, and not as a way of codifying a knowledge to be externalized in action. Knowledge that is elaborated all the time through practices.

Keywords: Cycling; Ability; Technique; Movement.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Bicicleta speed (roda livre com marchas) e seus componentes	42
Figura 2 - Mapa com as principais regiões de entrega atendidas pelos ciclo-entregadores	44
Figura 3 - Bicicleta do Kayo (speed com marchas), com bagageiro traseiro e caixa térmica acoplada com o auxílio de cordas. Carga: massas congeladas	54
Figura 4 - Bicicleta da Brenda (fixa) com bagageiro frontal, extensores e caixa de transporte. Carga: arranjos de flores de diferentes tamanhos..	55
Figura 5 - Bicicleta da Brenda (fixa) com bagageiro frontal. Sem carga	56
Figura 6 - Bomba de ar portátil	65
Figura 7 - Chave 15	66
Figura 8 - Chave Allen (jogo)	66
Figura 9 - Matheus e alguns componentes utilizados em seu dia a dia: bicicleta (fixa, sem freios), capacete, Jersey da Orbis e mochila para o transporte de marmitas congeladas.....	68
Figura 10 - Brenda e alguns componentes utilizados em seu dia a dia: bicicleta (fixa, com freio frontal), capacete, Jersey da Pedivento, “mochila-caixa” térmica para o transporte de marmitas congeladas, pochete impermeável, cadeado do tipo “u-lock”, câmara de ar	69
Figura 11 - Diferença de desgaste dos dentes dos pinhões do Antônio no período de um ano (pinhão novo acima, pinhão velho abaixo).....	72
Figura 12 - Minha bicicleta. Orquídea presa ao bagageiro com a ajuda de extensores.....	75
Figura 13 - Bicicleta da Letícia. Caixa de feira acoplada ao bagageiro traseiro fazendo o transporte de flores e arranjos.....	76
Figura 14 - Campo de visão humano.....	84
Figura 15 – A praça vista de cima. A área da praça corresponde à área pintada de verde no mapa e a estrela vermelha marca a localização do prédio do Antônio	111
Figura 16 – Imagem de satélite da praça.....	112

Figura 17 – Mapa onde mostra a localização da escadaria (marcada pela estrela vermelha na imagem)	114
Figura 18 – Brenda subindo a escadaria com sua bicicleta apoiada no ombro	114
Figura 19 - Mapa das ciclovias e ciclofaixas da cidade	116
Figura 20 - Brenda, ciclo-entregadora da Pedivento, apoiada no poste enquanto aguarda o sinal abrir para atravessar a rua.....	121
Figura 21 – Brenda novamente, apoiada no poste enquanto aguarda o sinal abrir para atravessar a rua	122
Figura 22 - Brenda no “Quintal”, conferindo os endereços e planejando a rota antes de sair para realizar as entregas	142
Figura 23 - Brenda durante as entregas do restaurante “Quintal” no centro de Florianópolis, enquanto aguarda a sinaleira abrir.....	143
Figura 24 - Registro da tela do celular do Kayo, utilizando o aplicativo do Google Maps para planejar as rotas	145
Figura 25 - Registro do Strava de Bruna durante um dia de entregas. 152	
Figura 26 - Registro aproximado do Strava de Bruna durante um dia de entregas	153
Figura 27 - Registro aproximado do Strava de Bruna durante um dia de entregas	153

LISTA DE VÍDEOS

Vídeo 1 – Diferença entre bike fixa, single speed e contrapedal.....	41
Vídeo 2 – Kayo e o reboque.....	59
Vídeo 3 – Kayo (firma-pé).....	62
Vídeo 4 – Antônio (firma-pé).....	62
Vídeo 5 – Kayo lixando a câmara.....	64
Vídeo 6 – Antônio: técnicas, habilidades e movimento a partir do pinhão fixo.....	99
Vídeo 7 – Bruna: técnicas, habilidades e movimento a partir da roda livre.....	103
Vídeo 8 – Antônio (<i>track stand</i>).....	120
Vídeo 9 – Logística de entregas no Centro (qualidades temporais do movimento colocadas em prática).....	131
Vídeo 10 - Primeira experiência “puxando tele”.....	138

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	21
1. QUEM SÃO OS CICLO-ENTREGADORES?	31
1.1. OS CICLO-ENTREGADORES E A CIDADE DE FLORIANÓPOLIS: UMA PRIMEIRA APROXIMAÇÃO.....	31
1.2. OS COLETIVOS PESQUISADOS: PEDIVENTO E ORBIS	33
1.3. AS DIFERENTES BICICLETAS: A RODA LIVRE E O PINHÃO FIXO	38
1.4. A CIDADE DE FLORIANÓPOLIS: COMÉRCIO, GEOGRAFIA E CLIMA.....	42
1.5. OS MORROS.....	46
1.6. OS VENTOS.....	47
1.7. “SEGUINDO OS MATERIAIS”: UMA INTRODUÇÃO ÀS IDEIAS DE ACOPLAMENTO E INDIVIDUAÇÃO A PARTIR DOS CICLO-ENTREGADORES.....	48
1.8. CARGAS TRANSPORTADAS E OBJETOS ACOPLADOS	51
1.9. OBJETOS DE TRANSPORTE E SUPORTE E SUAS DIFERENTES INDIVIDUAÇÕES	53
1.9.1. Bagageiros.....	53
1.9.2. Mochilas	56
1.9.3. O “carrinho”.....	58
1.10. OBJETOS DE SEGURANÇA E CONFORTO.....	59
1.10.1. Capacetes	59
1.10.2. Jerseys.....	60
1.10.3. Firma-pés	61
1.10.4. Kit de remendo	62
1.10.5. Ferramentas básicas.....	64
1.10.6. Correntes e cadeados	66
1.11. O DESGASTE E A TROCA DE PEÇAS: AS DIVERSAS INDIVIDUAÇÕES POSSÍVEIS.....	70

1.12. DE SISTEMAS ACOPLADOS A ORGANISMOS INDIVIDUADOS: O CAMPO OPERATÓRIO DOS CICLO-ENTREGADORES	73
1.13. GESTOS CORPORAIS	79
2. COMO O ENTREGADOR PERCEBE A CIDADE.....	81
2.1. CICLISTAS, MOTORISTAS E PEDESTRES: SOBRE MODOS DE ENGAJAMENTO E SISTEMAS DE PERCEPÇÃO.....	81
2.2. PREVENDO MOVIMENTOS: MODOS DE AGIR E PERCEBER	89
2.3. ANTÔNIO: TÉCNICAS, HABILIDADES E MOVIMENTO A PARTIR DO PINHÃO FIXO	91
2.3.1. Sobre técnicas de frenagem.....	93
2.3.2. Corpo e bicicleta: um “híbrido locomotivo”	95
2.4. BRUNA: TÉCNICAS, HABILIDADES E MOVIMENTO A PARTIR DA RODA LIVRE.....	100
2.5. A HABILIDADE COMO PRÁTICA E REPETIÇÃO: APROXIMAÇÕES E DIFERENÇAS ENTRE BRUNA E ANTÔNIO	103
2.6. A NOÇÃO DE HABILIDADE E O CICLO-ENTREGADOR ...	105
2.7. “AFFORDANCES” AO PEDALAR.....	108
2.8. ATALHOS.....	109
2.8.1. A “praça das americanas”	110
2.8.2. Escadaria (Pref. Osmar Cunha/Presidente Nereu Ramos) .	112
2.9. CICLOVIAS E CICLOFAIXAS	115
2.9.1. Ciclovía da Beira-mar.....	116
2.9.2. Ciclovía da Hercílio Luz.....	117
2.10. Evitando colocar os pés no chão	118
2.10.1. Track stand.....	120
2.10.2. Técnicas de apoio	120
2.11. PRIMEIRAS CONCLUSÕES	123
3. MOVIMENTO E MOBILIDADE URBANA	125

3.1. O MOVIMENTO COMO PONTO DE PARTIDA	125
3.1.1. As qualidades temporais do movimento (qualidade tensional e qualidade projetiva)	128
3.1.2. As qualidades espaciais do movimento (qualidade linear e qualidade amplitudinal).....	131
3.2. RELAÇÃO ESPAÇO/TEMPO A PARTIR DO MOVIMENTO PARA OS ENTREGADORES	132
3.3. OS TRAJETOS	134
3.3.1. Primeira experiência “puxando tele”	134
3.3.2. Brenda e as entregas no “Quintal”	138
3.3.3. Kayo: sobre planejamento e execução de uma logística de entregas	143
3.3.4. Como os ciclo-entregadores planejam e executam seus trajetos? – o “redescobrimto dirigido” através do movimento .	145
3.4. A MEMÓRIA CINESTÉSICA DOS ENTREGADORES.....	148
3.5. A PRIMAZIA DO MOVIMENTO: UM OUTRO RUMO PARA OS ESTUDOS SOBRE CICLISMO E MOBILIDADE URBANA ...	149
3.6. “O RETORNO DAS PRÁTICAS”: COMO O MUNDO EXPERIENCIAL DAS CICLO-ENTREGAS PODE CONTRIBUIR ÀS DISCUSSÕES SOBRE CICLISMO E MOBILIDADE URBANA....	156
CONSIDERAÇÕES FINAIS	161
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	165

INTRODUÇÃO

É de costume que, no início de qualquer trabalho etnográfico, o antropólogo inicie seu texto contando, através de uma breve história autobiográfica, como surgiu seu primeiro contato com o tema de pesquisa e como este se desenvolveu até chegar ao produto final que será, logo em seguida, lido pelo leitor. O trabalho aqui apresentado, já adiantando, tampouco fugirá desta prática.

Acontece que, depois de tanto pensar sobre como se sucedeu a minha aproximação com o tema, mesmo que quisesse, não conseguiria começar de outra forma. Meu primeiro contato com o mundo das bicicletas veio muito antes da antropologia. Se hoje estou aqui apresentando os resultados deste trabalho é porque há bastante tempo atrás alguém me ensinou a pedalar e, desde então, nunca mais parei.

Não à toa, ainda consigo me lembrar de todas as bicicletas que tive até hoje. Não foram muitas, mas todas marcaram sua trajetória e importância durante diferentes fases em minha vida. A primeira, era uma bicicleta dos “Bananas de Pijamas”, meu desenho favorito quando criança, nas cores azul e amarelo. Foi com ela que aprendi a pedalar, e desde muito cedo passava as tardes em cima de quatro rodas (como toda primeira bicicleta, ela tinha duas rodinhas de apoio atrás) nas ruas pouco movimentadas de Bombinhas/SC, cidade onde vivi até os meus 17 anos. Nunca saía da frente de casa, pedalando apenas poucos metros de distância, sempre à vista dos meus pais.

A segunda, era completamente diferente dessa primeira, mas igualmente importante. Não lembro bem quando ganhei, mas foi com ela que aprendi a pedalar sem rodinhas. Era uma bicicleta rosa com lilás e ainda muito pequena, embora já um pouco maior do que a primeira. Já sem rodinhas, eu circulava por toda a quadra de casa e lembro que foi nessa época que ensinei minha vizinha a andar de bicicleta também. Passávamos todos os dias brincando por aquelas ruas.

Conforme fui crescendo, as bicicletas aumentavam de tamanho proporcionalmente. A terceira veio anos depois: era bastante simples e sem marchas, na cor roxa. Lembro de fazer pequenas trilhas com ela. Eu e minha melhor amiga na época, Julia, passávamos muitas tardes pedalando pelas ruas da cidade, cruzando a praia inteira,

descobrendo novos lugares e fazendo pequenas trilhas que atravessavam de uma rua à outra em meio a terrenos baldios.

Essa bicicleta me acompanhou por muitos anos. Depois de um tempo, coloquei uma cestinha para carregar coisas na parte da frente. Lembro que nessa época eu já a utilizava para me locomover pela cidade. Gostava muito de pedalar na praia e comecei a arriscar alguns passeios até as cidades vizinhas.

Quando passei para a faculdade, me mudei para Florianópolis e trouxe ela comigo. Troquei a cestinha por uma maior, que usava para fazer feira, ir ao mercado, passear e transportar compras, mochila, comida e os mais diversos materiais pela cidade. Nessa altura a pobre bicicleta, que já estava muito velha e enferrujada, começou a apresentar problemas.

Foi quando num sábado de sol, enquanto passeava pelo centro da cidade, vi um senhor numa feira de rua vendendo uma Monark Brisa, toda original, nas cores azul claro e amarelo. Foi amor à primeira vista e naquele instante resolvi que iria comprá-la e aposentar a velha bicicleta roxa, que acabou voltando para Bombinhas e não durou muito mais tempo.

A “Brisa” era uma bicicleta retrô, acredito que dos anos 70 ou 80, mas estava muito bem conservada. Apesar de ser pesada, por ser uma bicicleta de ferro, passei a ir muito mais longe com ela. Os passeios se tornaram mais longos. Saía da região universitária e pedalava até lugares da ilha que eu nunca havia ido antes. Foi com ela que fiz meus primeiros 50km seguidos e saí da ilha pedalando até a Guarda do Embaú na companhia de amigos. Até de barco ela já andou! E apesar da minha história com bicicletas ser antiga, foi ela que deu um novo rumo para a coisa. Foi “na garupa” da Brisa que comecei a me interessar de verdade, a ler e a pesquisar sobre ciclismo urbano.

Foi nessa mesma época que tive o primeiro contato com as teorias feministas e passei a ter uma noção maior sobre a autonomia proporcionada pelo uso da bicicleta. Eu, enquanto mulher, me sentia muito mais segura ao circular pelas ruas da cidade, mesmo à noite, quando estava na companhia dela. Também passei a me sentir encorajada a ir muito mais longe. A Brisa me fazia chegar mais rápido aos lugares e atravessar com maior velocidade caminhos que a pé eu não teria coragem. Comecei a ver a cidade de Florianópolis a partir de um outro ponto de vista, e a minha relação com ela se transformou totalmente.

Conquistei maior autonomia para ir para onde eu quisesse, na hora que quisesse, sem precisar contar com caronas ou motoristas de aplicativos. O transporte era gratuito e, o melhor de tudo, me sentia mais

segura do que nunca. Pedalar por Florianópolis se tornou não apenas uma paixão, mas também uma reivindicação. Pensar a cidade a partir do ponto de vista de uma ciclista me fez querer que cada vez mais pessoas pudessem ter essa experiência, e se sentissem seguras para tal.

Uma vez encantada pelo poder da bicicleta, passei a me aprofundar nas discussões a respeito de mobilidade e ciclismo urbano e a frequentar eventos, grupos, oficinas e movimentos que promovessem esse debate. Nesse meio, fiz diversos amigos e conheci muita gente que serve de inspiração para mim até hoje.

Foi também a partir deste ponto que decidi fazer meu Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) nas Ciências Sociais sobre o tema, com a proposta de estabelecer um diálogo entre o ciclismo, a cidade e a antropologia, outra paixão que descobri durante meus anos de faculdade. Acreditava que o ponto de vista dos ciclistas poderia suscitar novos debates à antropologia, e que a antropologia também tinha muito a contribuir para as discussões a respeito de mobilidade, podendo trazer, futuramente, algum benefício ao mundo destas pessoas e uma outra perspectiva ao debate.

Na época, ao pesquisar bibliografias que abordassem esse tema na área das Ciências Sociais, me deparei com uma grande maioria de pesquisas ligadas às reivindicações de movimentos sociais ou tratando primordialmente de problemas político-sociais relativos à segurança e à mobilidade no trânsito. Estas, são de extrema importância para os estudos na área, mas ainda não era exatamente o que eu tinha em mente como área de pesquisa. Ao invés de partir de problemas ou propostas, queria partir da experiência destas pessoas.

Seguindo outro caminho, a partir das discussões que vinham sendo feitas no Grupo de Estudos em Ambientes, Percepções e Práticas (CANOA) do qual faço parte, me propus a fazer um diálogo entre os estudos na área da Antropologia Urbana e a proposta de pensar a cidade a partir das práticas que a criam. Mais especificamente, pensar a espacialidade da cidade a partir do ciclismo urbano: o movimento, as técnicas e habilidades envolvidas nessa prática e o modo como estes criam o ambiente que é vivido por estas pessoas.

No entanto, por conta do curto tempo e ao contrário do planejado, acabei restringindo meu TCC a um trabalho exclusivamente teórico, e basicamente introdutório, sobre esta discussão. Neste ponto, sabia que este era só o começo, mas ainda não tinha muita ideia de como seguir a partir daí.

Por fim, nessa mesma época, resolvi montar minha última e atual bicicleta, pois a Brisa já estava dando muitos problemas por conta de suas peças antigas. Senti necessidade de uma bicicleta mais leve e de manutenção simples, e foi assim que descobri o mundo das bicicletas fixas (aqui, no entanto, não me prolongarei nas especificações a respeito desse tipo de bicicleta, pois o assunto será abordado com maior profundidade ao longo do trabalho).

Naquele momento, mesmo sem saber muito sobre mecânica de bicicletas, encarei o desafio de montar uma. A intenção era gastar menos e, principalmente, ter uma bicicleta que fosse adequada ao meu tamanho. Por conta da minha baixa estatura (1,53 m), nenhum modelo de bicicleta vendido pronto no mercado era adequado para mim. Foi então que, de acordo com as minhas medidas, encomendei um quadro do tamanho ideal e comprei todas as outras peças separadas.

Amigos e conhecidos me ajudaram, e nunca aprendi tanto sobre bicicletas quanto aprendi com isso. Passei a saber o nome das peças, das marcas, dos componentes, os modelos e os tamanhos adequados para cada combinação. Também comprei e ganhei muitas peças de segunda mão. Notei com isso, que o conhecimento envolvido no uso da bicicleta abrange não apenas a prática em si, que envolve a ação de pedalar diariamente no meio urbano, mas também o próprio processo de compra, montagem e constante manutenção da mesma.

Foi a partir dessa experiência, que tive o primeiro contato com algumas pessoas que trabalhavam fazendo entregas em Florianópolis, conhecidas como “ciclo-entregadores”, “bike messengers”, “couriers”, entre outros nomes semelhantes. Estas, estão sempre trocando e compartilhando peças e adaptando suas bicicletas de acordo com as diferentes necessidades que surgem diariamente. Foi então que pensei que este poderia ser um interessante tema de pesquisa.

Desde o primeiro contato, fiquei extremamente fascinada pela rotina destas pessoas: o fato de trabalharem todos os dias pedalando, independente das condições climáticas e da disposição, transportando diversos tipos de cargas de um lado ao outro na cidade, me despertou interesse e muita admiração.

Esses ciclistas, enfrentam diariamente os problemas relacionados à mobilidade urbana, ao desrespeito no trânsito, à precária infraestrutura da cidade de Florianópolis, à precarização do trabalho, à ausência de ciclovias em determinadas regiões, entre muitos outros. E mesmo assim, estão sempre pedalando.

Pensei então que os ciclo-entregadores teriam muito a contribuir para as discussões sobre mobilidade urbana e que sua prática cotidiana poderia muito bem responder, ou pelo menos revigorar, algumas questões que eu e meus colegas do CANOA vínhamos pensando e discutindo. Foi nesse contexto que surgiu minha pesquisa de mestrado e então, o interesse pessoal pelo mundo das bicicletas se uniu de vez ao interesse acadêmico dentro da antropologia.

Esse trabalho é o resultado de todo o aprendizado que tive junto destas pessoas durante o ano de 2018, através do qual espero contribuir, de algum modo, para determinadas discussões que vêm sendo realizadas dentro da disciplina, mais especificamente nas áreas da antropologia da técnica e urbana e para o amplo debate no tema da mobilidade urbana. É, portanto, um exercício de “voltar para casa” e, ao mesmo tempo, trazer um pouco dela para o fazer antropológico.

Sobre a organização dos capítulos e a metodologia utilizada:

Esta pesquisa foi realizada ao longo de todo o ano de 2018, onde intercalei entre períodos de campo, escrita e leitura. O campo, de modo mais intenso, ocorreu entre os meses de março e junho de 2018, quando me dediquei exclusivamente a acompanhar alguns destes ciclistas entregadores durante suas rotinas de trabalho. Além disso, também acompanhei seu dia a dia e as conversas estabelecidas entre eles por meio dos dois grupos de *WhatsApp* através dos quais estas pessoas se comunicam entre si.

Estes grupos foram muito importantes para que eu estabelecesse um contato diário com os entregadores, mesmo que muitas vezes apenas acompanhando de longe as discussões realizadas entre eles. Lá, obtive informações importantes a respeito de diversos problemas e imprevistos que aconteciam em seu dia a dia, além de acompanhar conversas que tratavam de assuntos em comum como mobilidade urbana, infraestrutura da cidade e diversas outras questões que diariamente eram debatidas nesses dois grupos.

Também me propus a realizar eu mesma algumas entregas, com o objetivo de compreender de perto o desenrolar de uma rotina de trabalho dos ciclo-entregadores. Para isso, atuei tanto nas regiões que abrangem o centro comercial da cidade quanto na parte continental da Grande Florianópolis.

Cabe falar, que durante todo esse processo de pesquisa de campo, ao mesmo tempo em que os acompanhava, também me preocupei em

filmar e registrar através de imagens (principalmente com o auxílio de uma câmera *GoPro*) as técnicas mobilizadas por estes ciclistas e os trajetos percorridos por eles. A própria tarefa de produzir, escolher e editar essas imagens tem, portanto, papel fundamental no desenrolar dessa pesquisa e afirma um enquadramento teórico-metodológico utilizado por mim, na tentativa de aproximar o leitor tanto das narrativas presentes no texto quanto do próprio dia a dia destas pessoas.

Assim, além das fotografias apresentadas ao longo do texto, algumas produzidas por mim e outras cedidas pelos próprios ciclo-entregadores, também é possível acessar, através do recurso de *hyperlinks*, os registros em vídeos que foram selecionados e editados com o intuito de descrever melhor algumas técnicas e escolhas mobilizadas por eles. Dessa forma, torna-se impossível não mencionar aqui, que existe uma tecnicidade envolvida desde a produção até a apresentação dos vídeos e em todo o processo que envolve as mesmas.

A proposta de produzir estas imagens ao mesmo tempo em que me inseria no campo, hora por meio de uma *observação participante*, hora através de uma *participação observante*, por mais batidos que esses termos possam estar dentro da prática etnográfica, se mostrou extremamente importante na obtenção dos resultados que aqui serão apresentados. Meu protagonismo como entregadora/praticante, portanto, reflete também uma opção metodológica de abordar o campo, e não apenas uma oportunidade ocasional.

Apresento, então, o que gosto de chamar de uma “etnografia em movimento”, realizada *com* os ciclistas que trabalham como ciclo-entregadores na cidade de Florianópolis, onde procurei analisar e compreender como ocorre o engajamento destas pessoas com o ambiente e quais são as habilidades perceptuais e motoras envolvidas nessa prática. Ainda procurando atingir este objetivo, optei por construir a dissertação com base em narrativas curtas e pontuais a respeito desses aspectos, que vão se entrelaçando conforme o texto é desenvolvido. Este trabalho parte então, de uma abordagem ecológica que se baseia em autores como James Gibson (1966, 1986) e Tim Ingold (2010, 2012, 2013, 2015) e toma o movimento como ponto de partida para compreender as relações entre organismos e seus ambientes, inspirada em Sheets-Johnstone (2011, 2012).

De todo modo, considero necessário aqui, esclarecer algumas delimitações do campo, que surgiram e se transformaram ao longo do ano de 2018. Uma delas está relacionada à escolha em trabalhar com dois grupos específicos de ciclo-entregadores: A Orbis e a Pedivento. Como

espero ter deixado claro ao longo do texto, a atividade das ciclo-entregas está associada a mudanças muito frequentes que envolvem esses dois grupos. Estas, são causadas não somente por uma certa insegurança e precariedade do trabalho que é constante na vida dessas pessoas, mas também a mudanças ambientais, climáticas, e mesmo econômicas que modificam diariamente a atividade exercida por esses ciclistas, o que refletiu diretamente no campo ao longo do último ano.

Durante esse tempo, conversei e acompanhei bastante gente, e vi uma grande rotatividade entre os ciclo-entregadores. Vale comentar, por exemplo, que no período de um ano, poucas das pessoas que acompanhei no início do campo ainda estavam trabalhando com entregas. Nesse meio tempo também, muita gente nova começou a trabalhar com este serviço. Destaco, portanto, que este é um trabalho que se mostrou bastante intermitente desde o início, o que em alguns momentos chegou a me causar um desconforto e muitas dúvidas a respeito de como fazer o recorte.

Quando realizei o campo, esses eram os dois únicos grupos que trabalhavam exclusivamente com entregas em bicicleta na cidade. E ainda são¹. O que fez com que fosse, na época, relativamente fácil delimitá-lo. No entanto, algumas mudanças posteriores fizeram com que eu me questionasse sobre como abordá-las.

No final de 2018, dois aplicativos de entregas de comida passaram a funcionar em Florianópolis, são eles: o *Uber Eats* e o *Rappi*. E desde então, dezenas de novos ciclo-entregadores começaram a circular pela cidade de forma totalmente independente. Muitos desses, não estavam vinculados a nenhum coletivo e efetuavam o seu trabalho por conta própria: realizando as entregas como e quando quisessem. Com a chegada dos aplicativos, as relações entre o cliente e o restaurante, e principalmente entre o restaurante e o ciclista-entregador também mudaram bastante. Tais aplicativos fazem a mediação entre o ciclista e o restaurante, e pagam muito menos do que o cobrado pelos dois coletivos.

Na época, me perguntei como eu poderia falar a respeito disso, uma vez que ao longo do ano as entregas em bicicleta mediadas por esses aplicativos nem apareciam como possibilidade. Teria que voltar a campo e começar tudo de novo. Infelizmente, devido ao curto período em que se passa o mestrado, acabei optando por deixar de fora todas essas mudanças

¹ Pois os aplicativos (*Rappi* e *Uber Eats*) que surgiram posteriormente, cobrem tanto entregas em bicicleta quanto em motos e, por isso, não contam *exclusivamente* com ciclistas-entregadores.

e não falar sobre esses aplicativos, tendo em vista que nunca tive real contato com eles durante a pesquisa.

De todo modo, é interessante comentar que uma possível futura comparação entre esses dois modos de trabalhar com ciclo-entregas seria bastante enriquecedora. Enquanto os aplicativos representam o que costumo chamar de uma “terceirização da terceirização” e uma precarização ainda maior do trabalho dessas pessoas, os coletivos ainda tentam, mesmo que minimamente, “nadar contra a corrente” e garantir um mínimo de segurança à atividade. Essa segurança se dá através do diálogo nos grupos de *WhatsApp*, no compartilhamento de informações entre os ciclistas, no auxílio que prestam uns aos outros em casos de imprevistos, no compartilhamento de clientes e na possibilidade de um cobrir o outro em caso de faltas.

Obviamente, ao falar isso, de modo nenhum pretendo romantizar a prática dessas pessoas, que por questões financeiras e pessoais, muitas vezes “entram no jogo” e se adaptam à essas novas formas de trabalho. Não à toa, tenho visto muitos ciclistas que pedalam nos coletivos também utilizando os aplicativos de entregas, no intuito de complementar sua renda.

Por hora, enfatizo que tanto a pesquisa quanto minha inserção no campo ficaram restritas a esse período pré-aplicativos de entregas. E tendo esclarecido isso, explico, então, a organização dos capítulos e o que pretendi fazer durante a escrita destes.

No primeiro capítulo deste trabalho, além de introduzir ao leitor questões básicas a respeito dos coletivos, dos diferentes tipos de bicicletas utilizadas por eles e dos aspectos geográficos e climáticos característicos da cidade de Florianópolis, busco através de pequenas narrativas explicar um pouco sobre como as diferentes combinações entre cargas transportadas, ferramentas utilizadas e objetos acoplados são possíveis e como estas combinações desenharam o campo operatório do ciclista na cidade. Assim, procuro compreender e analisar os diferentes processos de “individuação” (SIMONDON, 2005) que emergem das técnicas e dos diferentes componentes utilizados por esses ciclistas.

No segundo capítulo, me aprofundo nas técnicas e habilidades desenvolvidas por eles para pedalar na cidade, nos modos de engajamento e nos diferentes usos e (re)apropriações do espaço público, que derivam dessas diferentes individuações. Por meio de uma discussão a respeito das técnicas e habilidades envolvidas nesta prática, é possível despertar a atenção para um outro olhar, uma outra maneira de se fazer antropologia, que pensa as práticas e o movimento também como uma forma de

conhecimento, ao compreender o desenvolvimento das habilidades perceptuais-motoras e dos processos técnicos e a maneira como estes determinam (e são determinados) pelo modo como as pessoas compreendem e se relacionam com o ambiente. Deste modo, as práticas e o movimento passam a ser compreendidos também como uma forma de conhecimento, que tem seu caráter experiencial no cotidiano dessas pessoas.

Assim, no terceiro e último capítulo proponho pensar nas implicações de se conceber o movimento como conhecimento por si só e no modo como os trajetos realizados por esses ciclistas são planejados e executados. Por fim, encerro o trabalho com algumas questões e sugestões que a perspectiva ecológica e a prática das ciclo-entregas podem trazer para os estudos em relação tanto à mobilidade e ao ciclismo urbano quanto para o debate dentro da própria Antropologia Urbana, revisitando a discussão que teve início com a Escola Alemã de pensamento e mais especificamente a influência weberiana nos estudos urbanos e trazendo algumas contribuições do pensamento de Certeau sobre o meio urbano.

Se as práticas urbanas são tomadas como conhecimento direto, então, o modo como os ciclo-entregadores habitam a cidade tem muito a contribuir para os estudos a respeito da mesma, inclusive dentro da perspectiva antropológica sobre as cidades, sugerindo novos rumos para pensar a disciplina.

Esta etnografia resulta então de uma proposta de compreender a interferência da cultura na percepção. Mas o conceito de cultura aqui é outro, e está diretamente relacionado às noções de habilidade e técnica, não mais redutível a um sistema simbólico (re)produtor de representações do mundo, e sim como uma forma de relação direta com o mesmo, que requer engajamento e “educação da atenção” (INGOLD, 2015). Assim, convido a pensar em nossa própria existência como algo que está intrinsecamente relacionado à técnica, no sentido de concebê-la como uma condição da cultura e não apenas parte dela.

A discussão aqui proposta, procura retomar o debate sobre o papel da percepção como um processo de conhecimento que ocorre por meio da ação, e não mais como um meio de codificar um conhecimento a ser externalizado na ação. Conhecimento este que é elaborado o tempo todo através das práticas e que destaca a necessidade de estudos que tomem estas como ponto de partida, procurando compreender não apenas *o que* as pessoas fazem, mas *como* fazem.

1. QUEM SÃO OS CICLO-ENTREGADORES?

1.1. OS CICLO-ENTREGADORES E A CIDADE DE FLORIANÓPOLIS: UMA PRIMEIRA APROXIMAÇÃO

Ciclo-entregadores, bike messengers, bike couriers, bikeboys ou ciclistas mensageiros são alguns dos nomes utilizados para indicar pessoas que trabalham diariamente transportando e entregando os mais diversos itens em bicicleta nas diversas cidades ao redor do mundo, e apesar das formas de se nomear variarem de acordo com grupos e regiões, o serviço oferecido por estas pessoas é basicamente o mesmo.

Por mais diferentes que sejam as condições geográficas, climáticas, o trânsito, a segurança e até mesmo as políticas sobre mobilidade urbana em cada uma destas cidades, estes ciclistas possuem em comum o fato de estarem diariamente nas ruas, vivendo o trânsito em cima de duas rodas e transportando itens de um local a outro. No entanto, este é só um dos pontos em comum que liga estas pessoas. Diversas outras questões devem ser levadas em conta ao falarmos sobre este tipo de serviço.

Ao falar em ciclismo urbano, imediatamente imaginam-se diferentes grupos de ciclistas que podem ser vistos diariamente pedalando pela cidade: os que congestionam as ciclovias num domingo ensolarado pedalando junto de seus familiares em ritmo leve e descontraído; aqueles super equipados com todos os tipos de apetrechos que se pode imaginar e que costumam treinar nas rodovias, controlando ritmo, velocidade e até mesmo os batimentos cardíacos; os ciclistas de roupa social indo ao trabalho numa segunda-feira pela manhã; os que vão à feira com cestinhas cheias de frutas e verduras; os senhores mais velhos com suas barra-forte enferrujadas, entre muitos outros. E em meio a todos esses temos também os ciclo-entregadores: sempre apressados e ágeis, atravessam o trânsito e a cidade carregando as mais diversas encomendas dos mais variados jeitos.

Basta, então, uma breve observação que logo se percebe que em contraste com outros ciclistas que pedalam pela cidade, seja como uma simples forma de lazer, seja para se exercitar ou até mesmo como alternativa de locomoção no meio urbano, os ciclistas-entregadores possuem preocupações distintas destas outras pessoas. Portanto, compreendê-las é de caráter fundamental para que seja possível descrever e analisar o que estas pessoas realmente fazem.

A primeira das preocupações está associada ao fato de estarem sempre encarregados de realizar alguma entrega, ou seja, transportar uma encomenda até um destino final. Esta, pode ser carregada dentro de uma mochila, acoplada a um bagageiro (dianteiro ou traseiro) que pode estar com ou sem uma caixa de transporte, transportada por meio de um reboque (em casos mais específicos) ou presa na bicicleta das mais diversas maneiras.

A forma utilizada para transportar essas encomendas depende sempre das características dos objetos transportados: peso, tamanho, quantidade, etc.; do tipo de bicicleta utilizada: pinhão fixo ou roda livre, com ou sem marchas e com ou sem freios; do trajeto percorrido: topografia, região da cidade, fluxo de automóveis, etc.; da criatividade do ciclista para prender e carregar a entrega de modo seguro, e até mesmo do clima: dias chuvosos e ventos muito fortes, por exemplo, exigem um cuidado diferente na hora de transportar a encomenda. E o mais importante: é essencial que a mesma chegue sempre intacta ao seu destino final.

Outra preocupação está diretamente relacionada ao tempo de entrega. Quem solicita uma entrega, quer que a mesma chegue sempre dentro do menor tempo possível, e para que isso ocorra, os entregadores necessitam ser muito ágeis e pontuais. Quanto mais ágeis e em menor tempo conseguirem trabalhar, mais entregas podem ser feitas e maior é o ganho financeiro do entregador. A pontualidade também é essencial para manter a qualidade do serviço oferecido e conquistar o cliente.

Estas duas questões, carga e tempo de entrega, estão associadas então a uma categoria imprescindível que separa os ciclo-entregadores de outros modos de ciclismo urbano: o trabalho. Esta, infelizmente, não será aqui abordada com o aprofundamento necessário (que renderia discussão para toda uma tese de doutorado), mas cabe comentar que ao falar em trabalho, pode-se pensá-lo também a partir do ponto de vista da técnica. Ou seja, além de se apresentar como uma categoria nativa, o trabalho (ou “trampo”) também pode ser tomado como uma categoria analítica da prática destes ciclistas.

O fato de estarem trabalhando é, então, o ponto de partida que tomo ao pensar tanto nos deslocamentos pela cidade quanto nas cargas transportadas e nos equipamentos acoplados que facilitam este transporte. No mais, o trabalho também pode ser pensado a partir do ponto de vista da técnica, no sentido em que exercê-lo sempre envolve o desenvolvimento de técnicas e habilidades para realizá-lo.

Além disso, é possível observar ainda diversos outros aspectos que diferenciam a prática destas pessoas da prática dos outros grupos mencionados, que estão ligados a diferentes maneiras de engajamento com o ambiente, sobre as quais falarei mais adiante.

De antemão, considero importante esclarecer que ao longo deste trabalho optei por utilizar o termo “ciclistas-entregadores” (e seus semelhantes como “ciclo-entregadores” ou somente “entregadores”) ao me referir a estes grupos. A verdade é que, apesar de já ter ouvido durante o campo todos os termos citados no início do texto, em diferentes situações e contextos, confesso que nenhum deles se destaca entre os demais.

Os ciclo-entregadores costumam falar em “puxar tele”, se referindo mais propriamente à *ação* exercida por eles: “hoje à noite vou puxar tele no Hi-Thai [nome de um restaurante que costuma contratar o serviço de entregas destes ciclistas]”, por exemplo. Notei, então, que a importância do movimento se mostra presente até mesmo no modo como estes praticantes referem-se a si mesmos. “Puxar” significa, portanto, transportar uma carga até um destino final, e “tele” refere-se ao serviço oferecido: tele-entregas, ou seja, entregas expressas, de forma ágil.

Tomei a decisão de utilizar o termo em português que se refere a esta prática, pois o contexto em que esses ciclistas exercem a atividade das entregas é relativamente diferente dos “messengers” americanos e dos “couriers” europeus. No entanto, esta escolha nada mais é do que uma preferência pessoal, e não exclui tantas outras semelhanças identificadas entre todos os termos já citados.

Tendo esclarecido isso, antes de iniciar a discussão a respeito da prática em si considero necessário apresentar os dois coletivos com os quais trabalhei, os diferentes tipos de bicicletas utilizadas por eles e algumas características sobre a cidade de Florianópolis, na qual realizei meu campo e que serve de ilustração para que seja possível compreender o modo como os ciclo-entregadores circulam por esta região. Os aspectos apresentados a seguir influenciam diretamente nas práticas destes ciclistas, conforme será possível observar no decorrer do texto.

1.2. OS COLETIVOS PESQUISADOS: PEDIVENTO E ORBIS

Durante o campo, acompanhei os dois únicos grupos que trabalham fazendo entregas na cidade somente utilizando as bicicletas como veículo, são eles: a Pedivento Ciclo-movimento, coletivo que

começou a atuar nas ruas no início de 2018, e a Orbis Ciclo-entregas, que já está fazendo entregas em Florianópolis desde 2016.

A Pedivento cresceu rapidamente e ganhou bastante visibilidade durante o seu primeiro ano de atuação e contava, até a data de finalização deste trabalho, com 14 ciclistas fixos: entre eles 8 mulheres e 6 homens, que se revezam para atender os 12 estabelecimentos pelos quais realizavam as entregas diariamente (e esse número continua crescendo). Já a Orbis, apesar de mais antiga no ramo, tem diminuído suas atividades e conta atualmente com uma equipe de 8 ciclistas fixos, entre os quais 7 homens e uma mulher.

A faixa etária desses ciclistas, tanto da Pedivento quanto da Orbis, é entre 20 e 30 anos de idade, em sua maioria. Para ambos, os serviços mais solicitados pelos clientes são os *deliverys* de comidas e as entregas de documentos e flores, nesta ordem respectivamente.

Os dois coletivos cobrem basicamente as mesmas regiões de entregas², no entanto, observa-se que a Pedivento possui mais ciclistas atuando na região continental da cidade, onde o coletivo teve início, e a Orbis atua majoritariamente entre a região central e nos entornos da Universidade Federal de Santa Catarina.

Nenhum destes possui uma sede fixa, por isso o contato entre os membros para conversar sobre as entregas, mapear possíveis clientes e planejar as escalas da semana ocorre por meio de um grupo de *WhatsApp* (cada coletivo tem seu grupo, do qual todos os entregadores fazem parte) e também através de reuniões, normalmente semanais, que ocorrem sempre em algum lugar combinado previamente por eles.

Além do *WhatsApp*, os integrantes da Orbis também utilizam outro aplicativo de comunicação, chamado *Telegram*. Este, está associado a um aplicativo desenvolvido recentemente pelo Antônio [ciclo-entregador e fundador da Orbis] em parceria com um amigo, com o objetivo de mediar os pedidos, fornecendo estimativas de preços e tempo de entrega de acordo com o trajeto solicitado, de forma muito semelhante ao aplicativo do *Uber*.

Uma vez solicitada a entrega, o aplicativo³ simula o trajeto e calcula automaticamente o valor, que é imediatamente informado ao cliente. Depois de confirmado o pedido, o mesmo envia a solicitação para

² Um mapa com as principais regiões de atuação dos ciclo-entregadores será apresentado mais adiante neste trabalho.

³ O aplicativo é gratuito e pode ser encontrado na *Play Store* através do nome “Orbis Ciclo-entregas”.

o grupo do *Telegram*. Lá, o primeiro ciclista que aceitar realizar a “tele” envia uma mensagem dentro do próprio grupo com um código destinado a esta tarefa. Assim, o aplicativo reconhece o código e confirma direto para o cliente.

A vantagem do aplicativo é que o mesmo permite poupar tempo dos entregadores e padronizar a tabela de preços, ao mesmo tempo em que facilita o contato com o cliente, que pode simular uma entrega e calcular despretensiosamente o valor. No entanto, ele só serve para os casos de “mensageria”, pois calcula trajetos isolados.

Tanto a Pedivento quanto a Orbis trabalham com dois tipos diferentes de entregas, sendo eles: 1) *Delivery* (entregas programadas para um só estabelecimento, durante um período contínuo de horas acordado previamente); e 2) Mensageria (entregas avulsas). No caso do *delivery*, os produtos mais entregues são alimentos, sucos e flores, já na mensageria, o mais comum é que transportem documentos, eletrônicos e outros objetos.

No entanto, é comum que os entregadores intercalem entre estes dois tipos de entregas conforme sua disponibilidade. Assim, normalmente nos dias em que não há *delivery*, ficam à espera dos serviços de mensageria ou saem para “prospectar”⁴ novos clientes (oferecendo seus serviços ou distribuindo panfletos pela cidade). Estes aspectos fazem com que o trabalho de entregas seja sempre muito imprevisível e sazonal.

Essa sazonalidade é vista por eles como uma “faca de dois gumes”: ela pode proporcionar dias muito bons, nos quais há muitas entregas, o clima está propício e tudo corre bem, mas também pode proporcionar dias de poucas entregas, com chuva e, se não for um dia de sorte, ainda pode acontecer de furar o pneu e o ciclista sair no prejuízo. Sair no prejuízo, neste caso, é quando o ciclo-entregador gasta mais do que ganha, e isso ocorre quando há poucas entregas no dia e o ciclista ainda necessita gastar dinheiro com algum reparo na bicicleta ou tendo que substituir uma câmara furada.

Ao conversar com Antônio, que trabalha na Orbis, o mesmo me explicou como funciona essa dinâmica da sazonalidade nas entregas, ao dar o exemplo de um dia de mensageria em que tudo correu bem:

Todo dia de segunda à sexta às 11h30 eu passo no “Bris” [local de entregas de comidas saudáveis no centro da cidade] e eles coletam lá os pedidos que

⁴ Termo nativo utilizado para a procura de novos clientes.

entram durante a manhã, aí eu chego lá às 11h30 e faço todos. E isso acontece às 11h30 e às 15h30. Uma vez de manhã e uma vez de tarde. Beleza. Eu faço isso todo dia às 11h30... Aí hoje, às 11h da manhã veio uma menina aqui e me deixou um buquê de flores pra ser entregue no Córrego Grande. Aí beleza. Daí tu começa a montar a logística, né. Tipo até que horas tu tem que estar em tal lugar e tal. Aí saí daqui às 11h30, fiz a tele do “Bris”, fui pro Córrego, deixei as flores, aí nisso fui almoçar na casa de uma amiga ali perto, e enquanto tava almoçando entrou uma “tele” de um Xbox pra manutenção no [Shopping] Iguatemi pra [entregar na] Tenente Silveira. Enquanto eu tava recebendo essa “tele”, entrou uma outra “tele” da Media Tools, que é ali no Shopping Trindade, pra [rua] Tiradentes aqui no centro também. Perfeito! Aí peguei o Xbox, peguei a parada [na Media Tools], vim pro centro, fiz as duas, tô acabando a segunda... E uma dessas “teles” do flyers lá, uma vez por mês ela me liga pra levar coisas de dentista. Ela é dentista ali na [avenida] Rio Branco e aí rola essas paradas de convênio odontológico, pra levar pros planos e tal, aí rolou essa. Aí eu fiz e pá, fechou o dia. Aí tipo, eu saí de casa às 11h30, cheguei em casa às 16h por aí, e esse “corre” deu R\$ 95,00. Então sei lá, depois a gente pode falar de valores, de como a gente faz essa calculadora funcionar e esses esquemas assim. Mas assim, só pra tu ter ideia, eu penso num valor confortável, pra facilitar os cálculos, uns R\$ 100,00 por dia e tá de boa. Aí beleza, se entrasse algo a mais não seria eu que faria, entendeu? Ia passar pra alguém e tal, porque eu já tava de boa. E sei lá né meu, hoje é altos dia e tal, a minha bike tava boa, sem pneu furado, tudo funcionou, tava tudo colorido e pá, hoje foi um dia “estileira” e pá, irado. Mas não é sempre assim né. Tipo, às vezes tu vai fazer uma tele de R\$ 15,00 e tu fura a tua câmara, que custa R\$ 20,00. Daí é foda cara.
(Antônio, ciclo-entregador da Orbis Ciclo-entregas)

A questão da sazonalidade é um ponto importante para compreender a rotina desses trabalhadores, e está ligada a um serviço que ainda se caracteriza muito pela informalidade: nenhum seguro contra acidentes no trabalho, sem a garantia de um salário fixo e a oferta de um serviço que é terceirizado, aspectos que contribuem para este quadro. Além disso, outro detalhe a respeito da sazonalidade é o fato de seus horários serem muito flexíveis, o que normalmente aparece como um ponto positivo de seu trabalho, conforme dito por alguns deles.

Outro ponto positivo relatado por eles está relacionado à emoção e ao fato de trabalharem pedalando. O gosto pela bicicleta e pelo ato de pedalar na cidade (mesmo quando não estão a trabalho) aparece como um ponto em comum entre todos os ciclo-entregadores. Existe um amor pela prática das ciclo-entregas e pelo fato de trabalharem nas ruas que envolve não somente o gosto por esse tipo de mobilidade, mas também a promoção do uso da bicicleta para todos os âmbitos do espaço público: pedalar, para eles, envolve lazer, trabalho, locomoção e é também um ato político, tudo ao mesmo tempo. Estar nas ruas diariamente, portanto, inclui também um movimento de reivindicação pelo direito de utilizá-las.

Mas voltando aos tipos de entrega, é necessário explicar que há ainda outros detalhes que podem resultar na cobrança de taxas em cima do valor total da entrega. Estas taxas são usadas somente na “mensageria” e são aplicadas quando o cliente necessita de a) retorno (quando o entregador precisa retornar ao lugar de coleta depois de realizar a entrega); b) urgência (quando a entrega é solicitada em cima da hora, sem ter sido programada com 24 horas de antecedência - também chamada de entrega “expressa”). Esse tipo de cobrança é feito para que se priorizem as entregas agendadas previamente, pois nestes casos o entregador pode programar um roteiro que facilite a logística.

Já no caso do *delivery*, normalmente é acertado um valor fechado, sobre o qual fica combinado que o ciclista trabalhe um determinado número de horas (entre 4 horas e 5 horas por turno, normalmente) e nos dias em que o contratante achar necessário (normalmente de segunda à sexta). Também é normal que se combine um número máximo de entregas por dia, e passando deste número, é cobrado um valor adicional por cada uma. Essa cobrança é feita para que não fique muito desgastante para o ciclista-entregador, e no caso de estabelecimentos em que o fluxo de entregas é muito alto, é comum que trabalhem mais de um ciclista ou então, que o ciclista reveze as entregas com outros motoboys.

Esse revezamento entre ciclo-entregadores e motoboys costuma ocorrer em restaurantes que entregam para muitos bairros, e é algo que

está ligado à geografia da ilha: por conta dos morros e das regiões mais afastadas, seriam necessários muitos ciclistas para poder cobrir uma grande área de entrega, e essa ainda assim não seria uma alternativa suficientemente ágil. Deste modo, os estabelecimentos optam por colocar motoboys para entregar nas regiões mais distantes e os ciclistas para entregar nas regiões mais próximas.

No mais, outro ponto interessante sobre estes dois grupos é que tanto a Orbis quanto a Pedivento se reconhecem atualmente como coletivos, e não empresa. Isso significa que os entregadores possuem uma relação horizontal entre si e participam ativamente de todas as decisões tomadas, que são acordadas em conjunto. A ideia de se apresentar como tal está ligada não apenas à uma visão política e não-hierárquica de se organizar, mas também a vários problemas ligados à cobrança de impostos e formas de fiscalização, que estão relacionados às pequenas empresas.

Há ainda uma certa dificuldade de se organizarem em relação à emissão de notas fiscais, que têm sido solicitadas por alguns estabelecimentos, e por este motivo ambos os coletivos estão estudando a possibilidade de se firmarem como “cooperativa”. Porém, existem dificuldades que precisam ser enfrentadas para que isso seja possível, estando entre elas: um número mínimo de ciclistas fixos que é necessário para se montar uma cooperativa (seria necessário pelo menos 20 ciclistas ativos) e os gastos envolvidos nesse processo (para o pagamentos de taxas e possivelmente a ajuda de um contador), conforme me explicaram alguns destes entregadores.

1.3. AS DIFERENTES BICICLETAS: A RODA LIVRE E O PINHÃO FIXO

Quadro, garfo, guidão, mesa, selim, canote, pedais, movimento central, pedivela, corrente, alguns parafusos e duas rodas. Em cada roda: raios, aro, cubo, pneu e câmara. Em qualquer bicicleta que você observar, será possível encontrar estes componentes. Ainda temos peças que variam conforme o tipo de bicicleta: sistemas de freios, manoplas⁵, manetes de

⁵ Acessório acoplado ao guidão da bicicleta, com a finalidade de proteger as mãos do ciclista, evitando que se desenvolvam bolhas e machucados por conta do contato, ao mesmo tempo em que proporciona maior conforto durante a pedalada. Ela pode ser de plástico, espuma ou outro material, ergonômica ou não.

freio⁶, fita de aro⁷, fita de guidão⁸, sistema de câmbio⁹, pinhão, cabos, e muitos outros apetrechos. Além disso tudo, não se pode esquecer da graxa e dos lubrificantes, essenciais para o bom funcionamento de uma bicicleta.

Speeds, single speeds, mountain bikes, híbridas, urbanas e fixas, são algumas das configurações que definem o tipo de bicicleta que a pessoa está pedalando, dependendo dos componentes que estiverem acoplados à mesma. No entanto, não é somente essa imensa variável de possibilidades que faz da bicicleta um veículo tão complexo. Para que seja realmente possível que se consiga pedalar uma, é necessário haver todo um ajuste de tamanho do quadro, altura do guidão, altura do canote¹⁰, tamanho da mesa¹¹, modelo do selim¹², modelo do guidão, e diversos outros detalhes, que precisam estar alinhados ao corpo do ciclista para que seja possível e minimamente confortável de pedalar.

Por fim, ainda existem muitas outras configurações possíveis, como grossura do pneu, utilização de amortecedores, presença de caramanholas¹³, lanternas, fita anti-furo¹⁴, tipos de sistemas de freios (ou a ausência deles), bagageiros, para-lamas, etc., que são escolhidas de acordo com o terreno, o clima e diversas outras preferências pessoais do ciclista (tais preferências, vale comentar, estão sempre relacionadas à escolhas técnicas que visam atingir uma certa eficácia).

⁶ Peça acoplada ao guidão que faz a transmissão do movimento das mãos para os cabos e o sistema de freios. Resumindo, é a peça através da qual o ciclista aciona o sistema de freios da bicicleta.

⁷ A fita de aro fica na parte interna que faz contato direto com a câmara e o pneu da bicicleta, e serve para proteger a câmara contra possíveis furos.

⁸ É uma fita que, como o próprio nome sugere, cobre o guidão da bicicleta, melhorando o contato entre a mão do ciclista e o mesmo. Ela protege contra o suor e contra o frio e normalmente é feita de EVA ou couro.

⁹ Sistema responsável por realizar a mudança de marchas durante a pedalada.

¹⁰ Tubo que fica logo abaixo do selim da bicicleta, que pode ser regulado de acordo com a altura do ciclista.

¹¹ Peça que une o guidão à espiga do garfo. Existem diferentes tamanhos e inclinações de mesas, que são escolhidas de acordo com o comprimento dos braços do ciclista e a postura que deseja ficar em cima da bicicleta.

¹² Selim é o nome utilizado pelos ciclistas quando se referem ao banco da bicicleta.

¹³ Suporte utilizado para acoplar uma garrafa ao quadro da bicicleta.

¹⁴ Além da fita de aro, existem pessoas que utilizam a “fita anti-furos” no aro da bicicleta, como uma precaução a mais contra objetos pontiagudos.

Por conta de tudo isso, percebe-se que a bicicleta utilizada por cada um está diretamente ligada a uma gama de necessidades e escolhas, que jamais podem ser desvinculadas tanto da pessoa que está dirigindo quanto do ambiente em que ambas se encontram, tornando-se algo extremamente contextual e pessoal. E isso também acontece com as bicicletas escolhidas pelos ciclo-entregadores.

Entre eles também podemos observar diferentes tipos de bicicleta, que são escolhidas de acordo com os mais variados critérios: econômico, agilidade, autonomia, etc. No entanto, as mais usadas pelos ciclo-entregadores em Florianópolis são as bicicletas fixas, as *speeds* e as bicicletas urbanas, híbridas ou *mountain bikes*, não necessariamente nessa ordem. Mas para explicar as propriedades e característica de cada uma dessas, primeiro é necessário compreender a diferença entre uma bicicleta de “roda livre” e uma “roda fixa”.

As bicicletas de “roda livre” são aquelas mais comuns em que quando a pessoa para de pedalar as rodas continuam girando normalmente. Muitas pessoas chamam isso de “pedalar na banguela”, e tanto as *speeds* quanto as urbanas, *mountain bikes* (“mtb”) e híbridas são consideradas bicicletas de “roda livre”.

No entanto, apesar de ambas terem esse fator comum, as diferenças entre as *speeds*, as urbanas, as “mtb” e as híbridas são muitas. As *speeds* têm como característica o fato de normalmente terem pneus mais finos, maior aerodinâmica e nunca possuem molas ou sistemas de amortecedor. Costumam ser mais simples e mais leves do que as outras e possuem um visual mais “clean”. Existem dois tipos de *speed*, as que possuem marchas (que foram as únicas que observei em campo) e as sem marcha, chamadas de *single speed*.

Elas também possuem pneus finos, o que diminui o atrito com o chão e faz com que sejam bicicletas mais ágeis em comparação às outras. São feitas para correr, conforme o próprio nome indica. No entanto, o menor atrito com o chão também dificulta ao pedalar em trajetos não-asfaltados, aumentando a trepidação e causando instabilidade ao ciclista.

As bicicletas urbanas, “mtb” e híbridas, ao contrário, são bicicletas pesadas, mais fortes e com os pneus mais grossos. E apesar de terem essas características em comum, se diferenciam em relação aos diferentes terrenos em que são feitas para pedalar: as urbanas foram projetadas para serem utilizadas na cidade, enquanto que as *mountain bikes* são destinadas às trilhas e terrenos menos estáveis, com a presença de pedras, terra e lama. No entanto, isso não limita o uso delas, pois observei alguns ciclistas entregando de “mtb” também.

As híbridas, como o próprio nome indica, são uma mistura dessas duas últimas, sendo um pouco mais versáteis. Apesar da estrutura desses três tipos de bicicletas diminuir a sua aerodinâmica, elas são muito resistentes e seus pneus grossos facilitam ao pedalar em qualquer tipo de terreno (diferente dos pneus mais finos que funcionam melhor apenas em terrenos muito lisos, como no asfalto).

Já as fixas, como o próprio nome indica, possuem o pinhão fixo na roda. O pinhão é a peça que media a relação entre a roda da bicicleta e a corrente. Quando ele é fixo, o girar da roda traseira acompanha o movimento dos pedais. Deste modo, são bicicletas que possuem apenas uma relação de transmissão (ou seja, não possuem sistemas de câmbio, que permite variar a relação da bicicleta). Sendo assim, quando o ciclista interrompe a pedalada (sem tirar os pés dos pedais), a roda trava e a tendência é que ocorra uma derrapada até que a bicicleta pare. Essas derrapadas propositalis são justamente o que esses ciclistas chamam de “skids”¹⁵, uma alternativa utilizada para frear esse tipo de bicicleta.

A manutenção das bicicletas fixas costuma ser muito simples e de baixo custo, e a maioria dos ajustes são facilmente feitos em casa. Por conta disso, muitos entregadores acabam optando por utilizar essas bicicletas.

Portanto, basicamente o que diferencia a roda livre da roda fixa é o pinhão, peça acoplada diretamente ao resto da roda e que se liga ao pedivela e aos pedais por meio da corrente. Outra característica importante que diferencia as bicicletas dos entregadores, dentro destas duas possibilidades, é em relação à presença (ou à ausência) de freios e de marchas, conforme explicarei mais adiante¹⁶.

¹⁵ Essa técnica será melhor abordada no capítulo 2.

¹⁶ *Vídeo 1* – Para compreender melhor a diferença entre esses dois tipos de bicicleta, sugiro assistir a um vídeo, disponível no canal “Chave Quinze”, do site *Youtube: Diferença entre bike fixa, single speed e contrapedal*. 2016. (6m32s). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=cLcA24E4L2Y&t=59s>. Acesso em jan. 2019.

Figura 1 - Bicicleta *speed* (roda livre com marchas) e seus componentes



Fonte: Google Imagens (2019).

1.4. A CIDADE DE FLORIANÓPOLIS: COMÉRCIO, GEOGRAFIA E CLIMA

Florianópolis é a capital de Santa Catarina, estado brasileiro localizado na região Sul do país. O município é composto por uma ilha principal, que contém inúmeras praias espalhadas por toda sua extensão. Na região centro-oeste desta, está localizado o centro comercial da cidade, que é ligado à região continental por duas pontes: Pedro Ivo Campos e Colombo Salles, a primeira guia o caminho para as pessoas que chegam à ilha e a segunda faz o caminho oposto.

Além destas, a ponte Hercílio Luz também faz a conexão entre ilha e continente, mas está fechada há muitos anos por conta do estado de deterioração em que se encontra, servindo apenas como cartão postal para a cidade. Na mesma região, também estão localizados os dois principais terminais de ônibus da ilha, que se encontram muito próximos à cabeceira das pontes: O Terminal Rodoviário Rita Maria e o Terminal de Integração do Centro - TICEN, o principal terminal urbano da capital, de onde saem e chegam a maioria dos ônibus circulares.

Por abrigar uma grande parcela do comércio da ilha, a área conta com a presença de muitos escritórios, restaurantes, lojas, bancas, sebos, floriculturas, consultórios, hospitais, clínicas, padarias, e os mais variados serviços, além de uma grande circulação de pessoas durante todo o dia, o que garante um bom público para o serviço oferecido por estes ciclistas.

Além da ilha, é preciso mencionar que Florianópolis é composta por outras áreas periféricas que estão localizadas na parte continental,

pertencente à Grande Florianópolis. Assim como o Centro, esta região é bastante comercial e conta com a presença de uma importante via gastronômica, situada no bairro de Coqueiros. Na região continental oposta a este, é possível encontrar inúmeros pontos comerciais, que se misturam com as residências conforme adentra o bairro. Existe um grande fluxo de pessoas circulando nas ruas, embora muito menor do que no centro da cidade. A parte continental possui morros de diferentes inclinações, e é cortada por uma avenida maior, bastante movimentada e que faz o acesso para fora da cidade.

A geografia da ilha, de modo semelhante, possui morros que se concentram em algumas áreas e o clima muda de acordo com as estações, que são bem caracterizadas: faz muito calor no verão, época de sol constante e forte, em que é possível tomar banho de mar e aproveitar as praias, mas também faz bastante frio no inverno, estando entre as três capitais mais frias do país, ficando atrás apenas de Curitiba e Porto Alegre.

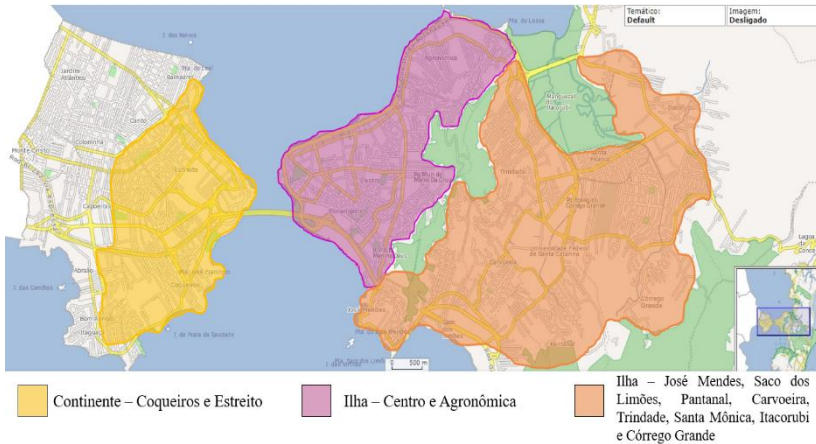
Florianópolis é uma cidade que conta com uma grande influência dos ventos, e entre eles temos um importante personagem, muito conhecido dos moradores da região: o famoso vento sul. Um vento frio e forte, que causa sensação térmica inferior às temperaturas registradas.

A extensão da capital não é muito larga (aproximadamente 675 km², compreendendo também a região continental) e em menos de um dia é possível contornar a ilha, mesmo de bicicleta. Porém, o que dificulta este trajeto é, além dos diversos morros, a falta de segurança para os ciclistas circularem, principalmente nas grandes rodovias e nas avenidas mais extensas. As ciclovias não são muitas e nem estão situadas em locais estratégicos, em sua grande maioria. Estas, caracterizam-se mais como locais de lazer do que como pontos que ligam partes importantes da cidade.

As configurações espaciais e econômicas da capital, além dos problemas relacionados à infra-estrutura, fazem com que estes grupos concentrem seus serviços em três principais regiões: a) a área central da cidade: bastante comercial e com um intenso fluxo de trabalhadores. Também engloba a região da beira-mar norte, área nobre da cidade. É composta pelos bairros Centro e Agrônômica; b) os arredores da Universidade Federal de Santa Catarina e da Universidade do Estado de Santa Catarina. Região universitária, com muitos estudantes e restaurantes que oferecem o serviço de “delivey”. Composta pelos bairros: José Mendes, Saco dos Limões, Pantanal, Carvoeira, Trindade, Córrego Grande, Santa Mônica e Itacorubi; c) Continente. Principalmente

nos bairros mais próximos à beira-mar continental, onde também existe um grande fluxo de trabalhadores e serviços ligados à gastronomia.

Figura 2 - Mapa com as principais regiões de entrega atendidas pelos ciclo-entregadores



Fonte: Mapa de Geoprocessamento disponível no site da Prefeitura de Florianópolis [editado pela autora]¹⁷.

Essas três regiões estão relativamente próximas e são áreas em que o serviço possui um melhor custo/benefício, tanto para os ciclistas quanto para os clientes, por conseguirem realizar entregas mais ágeis e mais em conta. No entanto, embora menos frequentes, existem casos em que o cliente pede (e está disposto a pagar) por entregas em regiões mais afastadas da ilha ou do continente.

Ao acompanhar os ciclo-entregadores ao longo de seus trajetos diários, pude notar o quanto as características geográficas, climáticas e econômicas de Florianópolis influenciam diretamente no trabalho oferecido por eles.

Durante um dia em que acompanhei Matheus, ciclista que trabalha pela Orbis Ciclo-entregas, conversamos sobre a grande presença de morros na cidade, sobre o clima, e sobre como estes influenciam nos trajetos que são definidos para as entregas. Ele me respondeu fazendo

¹⁷ Disponível em: <http://geo.pmf.sc.gov.br>. Acesso em: 10 fev. 2019.

uma comparação com São Paulo, cidade onde há um grande número de ciclo-entregadores:

O terreno aqui em Floripa não é legal né, tem lugares melhores pra andar de bike, mas aqui também não é um absurdo, tem lugares bem piores. A galera fala “ah, aqui tem muito morro”, eu falo “tem! mas não muito, tem lugar que tem muito mais morro”. E to falando do litoral, porque tem lugares que é sinistro, mais que aqui. Aqui quando tem morro não é morrinho né, é morro pra caralho! Tu sabe né, mas todo lugar tem seus prós e contras. Aqui tem o vento forte, o sol é forte, mas pô, não é São Paulo, entendeu? É uma cidade de 500 mil habitantes. A área de entrega, por mais que a gente vá longe, costuma ser relativamente pequena: Trindade, Centro, Córrego, Itacorubi... Pra fazer uma “tele” pro Itacorubi, que é um bairro considerado longe, tu leva vinte e poucos minutos. Lá em São Paulo, às vezes é 15km só pra ir de um lugar pra outro, que é considerado perto. Lá é tudo muito pior. Então, claro, você ganha mais grana e tal, mas gasta mais grana também. Cidade grande é tudo mais caro. E ainda tem mais chance de roubarem a tua bike!

(Matheus, ciclo-entregador da Orbis Ciclo-entregas)

São Paulo é uma capital maior e mais populosa que Florianópolis, e ao comparar o serviço de entregas das duas cidades, Matheus estava dando importância tanto para o relevo (Florianópolis tem mais morros do que São Paulo, e isso dificulta muito na locomoção dos entregadores), quanto para o clima (a constante presença dos ventos fortes, característicos de cidades litorâneas, e do calor, que se acentua ainda mais no verão) e também para a demografia e o tamanho da pequena capital (que fazem com que os bairros onde há mais clientes e oferta de serviços sejam relativamente próximos uns dos outros, em comparação à São Paulo, onde tudo é mais longe).

Além disso, por ser uma ilha muito voltada ao turismo, as práticas sustentáveis e ecológicas têm tido lugar de destaque no comércio, com intuito de preservar a diversa fauna e flora da região, assim como as muitas praias. Este, tem se mostrado um mercado propício para os

ciclistas-entregadores, que vendem o serviço de entregas silenciosas, ágeis e sustentáveis, defendendo a redução da emissão de gases poluidores nos céus, e sem utilizar nenhum tipo de gasolina. Um transporte alimentado apenas por arroz e feijão, como eles mesmos afirmam.

1.5. OS MORROS

A presença de morros é um aspecto importante ao se falar da topografia de Florianópolis. Entre os ciclo-entregadores existem diferentes modos de encará-los, que variam conforme o tipo de bicicleta e a região de trabalho.

Bruna, que trabalha fazendo entregas na região do continente, conta que nunca cogitou utilizar uma bicicleta de pinhão fixo, pois apesar do custo mais baixo de manutenção em comparação à uma *mountain bike*, que é a bicicleta utilizada por ela, as marchas que possui são extremamente úteis para pedalar pela região, que é coberta por morros.

Antônio, Brenda e Rafael, que utilizam bicicletas de pinhão fixo (sem marchas), ao contrário de Bruna e Leomar (com marchas), evitam ao máximo percorrer trajetos com morros, que exigem muito mais esforço do ciclista, aumentando o desgaste físico e o cansaço, assim como o tempo de entrega. Provavelmente, este é um dos motivos pelo qual os três primeiros preferem trabalhar na região do centro e os dois últimos na região continental.

Uma estratégia para evitar os indesejados morros, conforme conta Rafael, é percorrer os caminhos que contornam eles. Segundo ele, “a topografia daqui faz dar voltas”. Essa fala mostra que, no caso dos ciclistas que utilizam bicicletas fixas, contornar os morros parece ser uma opção melhor do que cruzá-los, mesmo que isso signifique pedalar por trajetos mais longos.

Bruna, no entanto, por possuir marchas em sua bicicleta, conta que não vê os morros como um grande problema. A região onde trabalha (São José, área continental) possui muitos deles, e esse é justamente um dos motivos de utilizar esse tipo de bicicleta. Um dos locais onde costuma trabalhar fazendo entregas está localizado exatamente no topo de um desses morros e por isso, sempre que sai e volta de alguma entrega é preciso enfrentá-lo, o que seria muito cansativo e praticamente inviável se ela utilizasse uma bicicleta fixa.

1.6. OS VENTOS

A experiência destes trabalhadores em diferentes condições climáticas faz com que necessitem formular estratégias e repensar suas rotas, de acordo com o que é mais apropriado em determinadas condições. Um exemplo para isso é em relação aos ventos fortes, que regularmente atingem a cidade de Florianópolis.

O vento é um personagem bastante presente na capital de Santa Catarina e pode ser um grande incômodo no dia a dia dos ciclistas-entregadores, de acordo com a força e a intensidade. Lidar com ele faz parte da rotina dessas pessoas, que desenvolvem técnicas para evitar ou minimizar os efeitos da sua presença, conforme pude observar.

Um vento forte é incômodo quando vem na contra-mão do ciclista (o vento contra) ou quando vem por um único lado, podendo forçar as rodas (principalmente no caso de rodas com os aros mais altos) e as mochilas (quando maior a mochila maior é o atrito e a interferência do vento, principalmente no caso das mochilas especiais para entrega, que são grandes e quadradas) em apenas uma direção, causando instabilidade e desequilíbrio no ciclista.

Nessas situações, certo engajamento corporal é essencial por parte desses ciclistas para que consigam pedalar e transportar a encomenda em segurança. Muitas vezes escutei sobre casos em que foram pegos de surpresa pelo vento: “E esse vento heim, quando pega de lado na mochila fica foda”, contou Leomar (ciclo-entregador da Pedivento), e Bruna (ciclo-entregadora da Pedivento) complementou: “Sim, hoje quase caí várias vezes”.

Luis (ciclista que iniciou as entregas pela Pedivento recentemente), de modo semelhante, enquanto me contava sobre o seu primeiro dia fazendo entregas, disse que levou um tombo “com mochila cheia e tudo”, por conta do vento. Ao escolher realizar o trajeto pela ciclovia que acompanha a avenida da beira-mar continental, pegou um vento inesperado que atingiu sua mochila de lado, causando instabilidade. Desequilíbrio e caiu. “Se eu soubesse que tinha tanto vento lá teria pegado o caminho por dentro”, me disse.

Além de ser a sua primeira vez trabalhando como ciclista-entregador e de nunca ter pedalado naquela região, Luis também não costuma pedalar carregando a mochila cheia, e conta que seu tombo foi por conta disso. Depois do acidente, mudou o trajeto e pedalou por dentro do bairro, evitando o vento e ignorando a presença da ciclovia, que se

revelou como uma péssima opção para ser usada em dias de entregas com ventos fortes.

Esse tipo de conhecimento a respeito de quais caminhos seguir de acordo com determinadas características presentes no meio, no entanto, só é compreendido pelos entregadores conforme certos desafios surgem ao longo das entregas.

O vento, que para um caminhante pode ser simplesmente ignorado e que no máximo causaria incômodo, representa certas impossibilidades para que determinados caminhos sejam percorridos, fazendo com que o ciclista tenha que recalcular a sua rota. Este é o caso das ciclovias localizadas na beira-mar de toda a ilha, que costumam ser evitadas dependendo da direção do vento.

O vento-*contra* prejudica não só a agilidade, mas também causa desgaste e cansaço nos ciclo-entregadores: “o foda do vento é que tu faz um esforço sinistro pra ficar minimamente acelerado”, conta Antônio (ciclo-entregador da Orbis). Entretanto, o inverso também ocorre. Bruna conta que o vento a favor é bom porque ajuda a ir mais rápido, diminuindo o tempo de entrega e o esforço realizado para pedalar.

1.7. “SEGUINDO OS MATERIAIS”: UMA INTRODUÇÃO ÀS IDEIAS DE ACOPLAMENTO E INDIVIDUAÇÃO A PARTIR DOS CICLO-ENTREGADORES

Ao observar as práticas diárias destes ciclistas, duas questões me surgem como fios condutores para que seja possível compreender seus modos de engajamento não só com o meio, mas também com diversos artefatos e materiais que permeiam a sua prática.

Uma delas diz respeito à relação entre o entregador e a bicicleta. Tomando de antemão o fato de que a noção que define o praticante/entregador se constrói justamente a partir de uma pessoa-*na*-bicicleta, e que a bicicleta é compreendida aqui como um objeto técnico, como pensar na relação entre estes dois (entregador e bicicleta) e como defini-la?

A segunda, diz respeito à relação entre o entregador-*na*-bicicleta e os diferentes objetos acoplados a este corpo híbrido, que conforme se combinam, modificam os modos e possibilidades de ação do mesmo. É perceptível também, que estas relações são constantemente mediadas por perturbações recíprocas, que resultam em mudanças estruturais que implicam em modos específicos de viver e agir na cidade, jamais descontextualizados do meio onde ocorrem.

Em ambas as questões, a ideia de acoplamento tem papel fundamental para que seja possível compreender o que envolve a prática do ciclista-entregador. Primeiro, o acoplamento estabelecido entre corpo e bicicleta (compreendida como objeto técnico que modifica a percepção do ciclista). Em segundo lugar, o acoplamento deste corpo-na-bicicleta aos diversos objetos, ferramentas e componentes utilizados no cotidiano do entregador. E por fim, o acoplamento entre ciclista-na-bicicleta (corpo híbrido) e o ambiente da cidade, que também deve ser considerado.

A ideia de acoplamento trabalhada aqui, tem origem e inspiração na noção de “acoplamento estrutural” (MATURANA & VARELA, 1995: 112) conforme desenvolvida por Maturana e Varela na biologia, que compreendem como acoplamento a junção de duas (ou mais) unidades autopoiéticas por ontogenias acopladas, quando as interações entre estas possuem um caráter recorrente ou estável (MATURANA & VARELA, 1995: 113).

Ao falar disso, os autores estavam preocupados em compreender a influência do meio no desenvolvimento de um organismo, e concluíram que este desenvolvimento ocorre através de “perturbações recíprocas”:

Nessas interações, a estrutura do meio apenas desencadeia as mudanças estruturais das unidades autopoiéticas (não as determina nem informa), e vice-versa para o meio. O resultado será uma história de mudanças estruturais mútuas, desde que a unidade autopoiética e o meio não se desintegram. Haverá um acoplamento estrutural. (MATURANA & VARELA, 1995, p 113)

Destaco que os autores, ao falarem em acoplamento, estavam tratando de algo muito mais específico para pensar na autopoiése de seres vivos microscópicos e células. No entanto, considero importante explicar a sua origem e os caminhos que o conceito tomou, para então chegar à ideia de acoplamento técnico (SAUTCHUK, 2007) aplicada aos ciclo-entregadores e compreender o que esta pode contribuir para a discussão aqui proposta.

No caso da prática das ciclo-entregas, esse acoplamento se dá não apenas com o meio urbano (entre organismo e ambiente) mas também entre entregador e bicicleta e com os diferentes componentes que podem se acoplar a esse corpo híbrido. Como as possibilidades de acoplamentos são infinitas, cabe pensar nestas não como fatos consumados, e sim nas narrativas e modos de existência destes entregadores através delas, ou

seja, nos processos vividos por trás dessas combinações, conforme sugere Ingold (2015).

Não se trata aqui de pensar nos materiais e nos objetos prontos, e sim nos “processos de geração e dissolução” em que estes se envolvem. Atenho-me então à proposta do antropólogo de “seguir os materiais”, ou seja, “atender não à materialidade das coisas, mas aos materiais tornando-se coisas” (INGOLD, 2015, p. 262).

Ao refletir sobre a teoria da individuação e o modo como esta se relaciona ao indivíduo, o filósofo Gilbert Simondon (2005) afirma que muito mais do que pensar nos seres individuados, ou seja, no indivíduo em si, é importante pensarmos nos processos de individuação nos quais estão engendrados estes seres.

Ele parte do princípio de que o indivíduo se encontra numa relação ativa e permanente com o mundo e é essa relação que define ao mesmo tempo em que fundamenta esses processos. O que importa, então, é “conhecer o indivíduo através da individuação, e não a individuação a partir do indivíduo” (SIMONDON, 2005, p. 12). Portanto, o ponto de partida é sempre o dos processos e o das relações.

Ao falar isso, Simondon está se opondo ao modelo hilemórfico aristotélico. Este, apesar de estar pautado na existência de uma interação entre matéria e forma, permitindo um certo grau de reciprocidade entre ambas, ainda assim está ancorado na superioridade conferida à forma, que serve como princípio de individuação.

Não tão rígida como a forma de Platão, que é imutável e está baseada em tipos ideais que regem e estruturam o mundo, a forma para Aristóteles, apesar de anterior à individuação, pressupõe uma interação com a matéria, conferindo um certo grau de mutabilidade ao indivíduo. No entanto, ainda assim, o indivíduo é visto como algo anterior à interação.

Indo num caminho diferente à esta perspectiva dualista de Aristóteles, Simondon procura valorizar os processos de individuação dos quais o indivíduo emerge. E junto a estes processos, pode-se incluir todos os objetos técnicos presentes nesta relação. Estes objetos técnicos são, ao mesmo tempo, portadores e transmissores de informação e de sentidos. Pode-se dizer, portanto, que do ponto de vista simondoniano, a matéria também *informa*:

não só porque transmite e veicula informação, mas porque a forma está presente na própria matéria e decorre de sua tecnicidade, ou seja, de suas propriedades, da natureza de seus elementos. [...]

Resulta que todo ato de invenção deixa de ser algo abstrato, operação intelectual do homem ou formatação da matéria pelo espírito/forma, para ser inserido em um regime de virtualidades da própria matéria, entendido como o que há de mais concreto, e como relação do agenciamento, acoplamento ou composição entre duas formas. (ESCÓSSIA, 2012, p. 20)

Tira-se daí, então, que os processos de individuação de que fala o autor são caracterizados por trocas de informações. Essas informações podem ser entendidas como variabilidades das formas e constituem, portanto, um processo sempre relacional e significativo.

Transpondo o argumento para a realidade dos ciclistas-entregadores, é possível pensar como diferentes técnicas são individuadas, e mobilizadas por estes, através de diferentes instâncias de acoplamentos, não somente entre o ciclo-entregador e os diferentes tipos de bicicletas descritos anteriormente (pinhão fixo ou roda livre), mas também entre o ciclista-na-bicicleta e os diversos materiais, instrumentos, componentes e ferramentas utilizados em seu dia a dia.

O ciclo-entregador, assim como os processos de individuação que o formam, está em constante transformação conforme se apropria e utiliza destes diversos aparatos técnicos para realizar a atividade das entregas. São essas diferentes individuações possíveis que dão sentido ao entregador. E as operações técnicas mobilizadas são elas mesmas condições para que a individuação ocorra.

O conceito de individuação conforme descrito por Simondon ajuda a colocar em evidência os sistemas operacionais que orientam a prática diária destas pessoas, no entanto, para compreender o modo como operam, é necessário de antemão compreender alguns desses acoplamentos e o que cada um destes propicia ao ciclista. Conforme Sautchuk (2007) coloca, o acoplamento técnico desses diversos objetos tem papel fundamental nos processos de individuação.

1.8. CARGAS TRANSPORTADAS E OBJETOS ACOPLADOS

Como já dito, as principais cargas que observei sendo transportadas pelos ciclistas-entregadores variam entre: comidas, bebidas, flores, documentos e eletrônicos. Os componentes acoplados ao ciclista ou à bicicleta e que auxiliam no transporte destas cargas são incontáveis, mas podemos dividi-los de acordo com três funções: 1)

transporte (que é o caso de objetos acoplados à bicicleta que auxiliam no transporte da carga), por exemplo: bagageiros frontais e traseiros, mochilas, pochetes e o reboque; 2) suporte (que são os objetos que ajudam a manter a carga firme em algum objeto de transporte), por exemplo: cordas, extensores, sacolas, caixas de transporte, isopor, panos, etc.; 3) segurança e conforto (que são objetos que não estão diretamente ligados à carga transportada mas garantem segurança e conforto ao ciclista durante os trajetos), por exemplo: firma-pés, capacetes, *jerseys*, luzes, kit de remendo, ferramentas, correntes e cadeados de segurança, óculos de proteção, luvas, apitos, etc.

As diferentes combinações possíveis entre esses três tipos de componentes junto ao tipo de carga transportada e ao entregador-na-bicicleta resultam em diferentes processos de individualização e implicam em diferentes modos de se locomover no ambiente urbano.

Certa vez, em tom cômico, Brenda me contou sobre o dia em que pediram para que entregasse um cafézinho. Esta tarefa aparentemente simples, quando associada a uma entrega que seria feita de bicicleta, mostrou-se mais complicada do que o imaginado. Como não havia nenhum tipo de suporte que auxiliasse a transportar o tal pedido inusitado, teve que carregá-lo na mão enquanto pedalava e guiava a bicicleta com a outra mão. Além da atenção voltada para o transporte do objeto que não estava acostumada, ainda precisava estar atenta ao trânsito, com movimentos rítmicos e sincronizados para que não sofresse nenhum acidente durante o transporte.

Me disse que após muito desconforto, o cafézinho chegou inteiro ao destino final. Mas para que isso fosse possível, teve que pedalar com o dobro de atenção e numa velocidade muito reduzida, pois a mão que segurava o café (e que por isso não poderia segurar no guidão da bicicleta) representava a insegurança de pedalar de um modo que não estava acostumada.

Este breve exemplo é capaz de mostrar o quanto uma simples mudança na carga transportada é capaz de modificar todo o sistema operacional do entregador, fazendo com que o mesmo necessite mobilizar diferentes técnicas para que a operação seja concluída com certa eficácia.

Ao realizar tal tarefa, a relação da ciclo-entregadora com o meio do trânsito também se modificou. Ao pedalar com apenas uma mão guiando a bicicleta, Brenda necessitou diminuir a velocidade em que se movimentava, com cuidado não somente para não sofrer nenhum acidente e conseguir desviar dos obstáculos no caminho, mas também para não derramar o líquido que estava sendo transportado.

Compreender os diferentes processos de individuação é uma tarefa que está associada à compreensão não do que cada processo representa em si, mas o que eles tensionam: para Simondon, é a tensão que gera a individuação, e esta fica evidente no exemplo de Brenda. As cargas transportadas e os artefatos acoplados tensionam justamente porque modificam as relações, e o entregador necessita o tempo todo se adaptar criativamente à estas diferentes situações.

Mas este é apenas um exemplo, capaz de ilustrar como os artefatos são capazes de modificar o modo como os ciclistas entregadores se movimentam e se engajam com o meio, fazendo emergir diferentes operações técnicas, que resultam em outras individuações e estratégias de locomoção.

Antes de dar continuidade a este raciocínio, no entanto, torna-se necessário explicar um pouco mais sobre cada um destes componentes, algumas possíveis combinações e as possibilidades de ação que cada um destes propicia ao ciclista.

1.9. OBJETOS DE TRANSPORTE E SUPORTE E SUAS DIFERENTES INDIVIDUAÇÕES

1.9.1. Bagageiros

Os bagageiros são acessórios utilizados tanto em bicicletas de pinhão fixo quanto em bicicletas de roda livre. Estes, podem ser acoplados na parte frontal (bagageiros dianteiros) ou na parte de trás (bagageiros traseiros) da bicicleta, podendo ser presos às bicicletas de diferentes modos, que variam de acordo com o modelo e o fabricante, mas normalmente são parafusados no garfo, guidão e/ou mesa, no caso dos dianteiros, e roda traseira e canote, no caso dos traseiros.

São acessórios utilizados para transportar cargas frágeis ou uma maior quantidade de encomendas, quando estas não cabem dentro da mochila. Também servem para diminuir a sensação de peso em comparação às mochilas cheias carregadas nas costas, o que garante um maior conforto ao ciclista durante o trajeto realizado e permite que ele percorra distâncias maiores exercendo menos esforço.

A utilização destes, portanto, permite ao ciclista entregador uma economia nos trajetos percorridos, uma vez que podem transportar um maior número de cargas de uma só vez e entregá-las através de uma logística previamente planejada. Isso faz com que sejam utilizados com maior frequência no caso de entregas de *mensageria* que são programas

com antecedência, pois no *delivery* as encomendas costumam sair aos poucos e não há esse tipo de planejamento. Com exceção das entregas nas floriculturas, que por serem muito frágeis necessitam da utilização de um bagageiro no transporte de arranjos, buquês e vasos.

Um bagageiro tem pouca utilidade sem o auxílio de um “objeto de transporte”, pois necessita da ajuda de cordas e/ou extensores, muitas vezes junto a algum tipo de caixa, que pode ser a caixa utilizada na própria embalagem de alguma encomenda, caixas de feira (de plástico ou de madeira) ou caixas térmicas.

Figura 3 - Bicicleta do Kayo (speed com marchas), com bagageiro traseiro e caixa térmica acoplada com o auxílio de cordas. Carga: massas congeladas



Fonte: da autora (2018).

Figura 4 - Bicicleta da Brenda (fixa) com bagageiro frontal, extensores e caixa de transporte. Carga: arranjos de flores de diferentes tamanhos



Fonte: da autora (2018).

Figura 5 - Bicicleta da Brenda (fixa) com bagageiro frontal. Sem carga



Fonte: foto cedida por Brenda (2018).

1.9.2. Mochilas

Os ciclo-entregadores costumam variar muito entre os tipos de mochilas utilizadas durante as entregas. Estas, podem ser impermeáveis ou não, carregadas nas costas ou na cintura, grandes ou pequenas, e costumam variar de acordo com o tipo de carga transportada e também conforme a disponibilidade de mochilas de cada entregador.

Além disso, esses ciclistas também utilizam da sua criatividade para poder acomodar dentro de suas mochilas o maior número possível de encomendas, de modo que não estrague nem comprometa a carga.

Vale comentar que, além dessas, os ciclistas da Pedivento recentemente passaram a utilizar mochilas de transporte iguais às que os motoboys utilizam: são as chamadas “mochilas-caixa”. Grandes, quadradas e térmicas, são mochilas pouco confortáveis. No entanto, contribuem para a identidade visual e identificação do ciclista no trânsito.

Segundo eles, quando reconhecidos como trabalhadores (e não apenas ciclistas), são mais respeitados pelos outros automóveis, e as “mochilas-caixa” contribuem para esta identificação. Além disso, também são capazes de transportar muitos alimentos de uma só vez, por conta de seu tamanho e do fato de serem térmicas.

Algumas mochilas são feitas especialmente para carregar peso, outras nem tanto, e estes ciclistas adaptam como podem. Bruna, dentro de sua mochila simples, gosta de carregar uma caixa de isopor, que permite organizar melhor as comidas e bebidas ao mesmo tempo em que ajuda a manter a temperatura, o que facilita o transporte de açaí, uma das encomendas mais pedidas no restaurante onde trabalha.

Brenda também utiliza o mesmo material, mas de modo um pouco diferente, colocando pedaços de isopor cortados que ajudam a organizar os itens na parte interna. Também já vi alguns ciclo-entregadores utilizarem panos e outros objetos para fazer “calço” nas mochilas e deixar os itens mais firmes enquanto transportados.

É possível observar diferentes técnicas de transporte que são desenvolvidas pelos entregadores, as quais variam de acordo com o tipo de mochila utilizada e de carga transportada, e são elaboradas na tentativa de evitar que acidentes aconteçam. Pude observar uma destas certa vez que acompanhei Christiana (ciclista iniciante da Pedivento) durante o seu primeiro dia entregando comidas.

A ciclo-entregadora, não sabendo que existia um modo “certo” de acomodar a carga em sua mochila, acidentalmente posicionou a marmitta “ao contrário”, causando o vazamento do feijão. Ao voltar ao local para relatar o ocorrido e substituir a marmitta por uma nova, seus colegas motoboys, que trabalhavam há mais tempo no local, contaram que as marmittas deveriam ser transportadas sempre com a parte traseira (que é a parte fechada) virada para as costas do entregador. Deste modo, quando a mochila fosse posicionada nas costas, a parte mais baixa, que está em contato com as costas do ciclista, seria a parte fechada da embalagem e isso impediria o vazamento do feijão.

Já para transportar documentos, o mais indicado é utilizar mochilas menores e mais confortáveis, por conta do peso mínimo da carga. Assim, percebe-se que o tipo da carga interfere diretamente no modelo e tamanho

da mochila escolhida, sempre dentro da possibilidade de mochilas disponíveis para cada ciclista.

1.9.3. O “carrinho”

O “carrinho”, como é chamado por Kayo, é uma espécie de reboque que pode ser acoplado à bicicleta e é utilizado por ele para carregar um maior número de entregas de uma só vez. Este, é pequeno, quadrado, possui duas rodas e algumas cordas elásticas em formato de rede que ajudam a manter as cargas seguras dentro dele.

Kayo, por sua vez, é o único ciclista entregador que vi utilizando um reboque como este durante as entregas, que fica preso à roda traseira da sua bicicleta por meio de uma espécie de “braço” de ferro.

Ele também conta que o mesmo é muito pesado, e realmente só vale a pena utilizá-lo nos casos em que há muitas entregas, pois evita que o ciclista precise ir e voltar até o ponto de coleta muitas vezes, e também ajuda a transportar todas essas entregas em segurança. Dentro da mochila, além do peso, poderiam facilmente ser esmagadas e danificadas.

O “carrinho” costuma ser utilizado por Kayo somente no trajeto Córrego Grande - Centro (e vice-versa), caminho traçado pelo entregador para entregar massas artesanais congeladas pelo menos uma vez por semana, para uma cliente com quem trabalha há mais de dois anos.

O caminho costuma ser feito com auxílio do reboque pois é o único em que é possível percorrer o trajeto praticamente inteiro por meio de ciclovias. Estas, são essenciais quando se está carregando o reboque na traseira, pois a presença dele modifica totalmente o modo de pedalar do ciclista, fazendo com que o mesmo necessite percorrer linhas retas e pisos lisos, preferencialmente cobertos por asfalto.

Meio fios e calçadas são completamente dispensáveis quando se está pedalando com um reboque na traseira, uma vez que possuem muitos desníveis e obstáculos, causando a instabilidade do reboque e do ciclista que o carrega, podendo causar um acidente. É igualmente prudente que se evite pedalar próximo aos carros e outros veículos, por conta desse caráter instável do carrinho.

Kayo utiliza uma bicicleta *speed* de roda livre com freios e marchas, e me contou que o reboque já foi o responsável por estragar o cubo de sua bicicleta por conta do peso carregado. Ao forçar demais, quebrou a peça, que teve que ser substituída por uma melhor. Por isso, enfatiza que o mesmo só é utilizado quando realmente necessário, já que os riscos e restrições são muitos.

Também por conta do peso, as marchas de sua bicicleta são extremamente importantes para o transporte do reboque, pois ajudam diminuindo o esforço exercido durante o trajeto. Apesar de possível, seria muito mais difícil e desgastante carregar um reboque acoplado a uma bicicleta fixa, ainda mais durante trajetos longos¹⁸.

1.10. OBJETOS DE SEGURANÇA E CONFORTO

1.10.1. Capacetes

O uso de capacetes é bastante comum entre os ciclo-entregadores, e além de proporcionar segurança, passa a imagem de seriedade durante o trabalho. Apesar de seu uso não estar previsto no Código de Trânsito Brasileiro (1997), o que o torna um acessório não obrigatório, muitos clientes exigem a sua utilização, que é imposta a todos os ciclistas da Pedivento. A Orbis não exige o uso de nenhum acessório, mas é possível observar que os ciclistas desta também utilizam os capacetes com bastante frequência.

Por proteger a cabeça durante uma eventual queda, o capacete é o item de segurança mais importante para os entregadores, no entanto, ao questioná-los sobre o conforto de pedalar utilizando este acessório, as respostas são unânimes: todos concordam que causa desconforto, estando este associado principalmente ao calor.

Antônio conta que não gosta e nunca teve costume de usá-lo, principalmente no verão, mas vem tentando incorporar à sua rotina desde que dois amigos se acidentaram e tiveram problemas por conta do não uso do acessório, que poderiam ter sido amenizados caso contrário.

Os modelos variam entre os capacetes especiais para ciclismo, que são bastante leves e possuem mais aberturas para ventilação e os capacetes comumente utilizados por skatistas, mais fechados, um pouco mais pesados e com menos ventilação. A escolha entre esses dois costuma estar associada a preferências pessoais.

Um ponto interessante que notei em alguns capacetes é que são também utilizados para expor uma certa identidade visual dos ciclo-

¹⁸ *Vídeo 2* – Para demonstrar o acoplamento do reboque à bicicleta, disponibilizei um vídeo no *Youtube* que demonstra o procedimento sendo realizado por Kayo. Para conferir, consultar: SCHWEDERSKY, Larissa. **Kayo e o reboque**. 2019. (2m39s). Disponível em: https://youtu.be/ZH_pb-ZKxf8. Acesso em 25 fev. 2019.

entregadores, onde costumam colar adesivos relacionados a marcas de ciclismo (principalmente marcas de amigos) e a movimentos que defendem.

1.10.2. *Jerseys*

As *Jerseys* são camisas feitas especialmente para a prática do ciclismo, feitas de um material que, diferente do algodão das camisetas normais, absorve o suor e seca rapidamente. Existem diferentes tecidos utilizados na produção destas roupas, que variam de acordo com qualidade e valor, mas são todos classificados como “tecidos tecnológicos”, pensados especialmente para funções relacionadas à prática do ciclismo. Uma das características diferenciadas desses tecidos é a proteção contra raios UV, por exemplo.

De modo geral, possuem um zíper na frente e três bolsos atrás, feitos para carregar coisas pequenas que podem ficar facilmente ao alcance das mãos. Os ciclo-entregadores costumam carregar nestes bolsos traseiros alimentos práticos, como é o caso de bananas e pequenas embalagens de paçoca (famosas por proporcionar energia aos ciclistas), garrafas de água, chave do cadeado e celular.

Tanto a Orbis quanto a Pedivento possuem *Jerseys* com o logo e as cores de cada coletivo (verde e roxo, respectivamente), que são utilizadas como uniforme: não obrigatório, porém bastante solicitado pelos clientes (que veem o seu uso como um diferencial) no caso dos ciclistas da Pedivento e opcional para os da Orbis. Amigos e simpatizantes de ambos os coletivos também adquirem e utilizam as *jerseys* durante suas pedaladas diárias, que são vendidas a preço de custo e feitas sob encomenda.

Antônio confessa que apesar dos benefícios em dias muito quentes, não gosta muito de utilizá-las pois prefere roupas mais largas e confortáveis. Brenda, ao contrário, conta que gosta de utilizá-las pois nota uma diferença no modo como é tratada no trânsito quando está vestindo a *jersey* da Pedivento:

Eu acho massa usar a *jersey* até porque eu vejo muita diferença na maneira como as pessoas me percebem no trânsito quanto estou uniformizada e quando estou como civil, tá ligado? O respeito é muito maior quando você tá uniformizado e percebem que você tá “trampando” e não apenas “de rolê”.

(Brenda, ciclo-entregadora da Pedivento)

Através da fala da Brenda é possível compreender então, que existe uma certa diferença de reconhecimento no trânsito que é atribuída pelo uso de determinados acessórios. Não se trata apenas de estar “trampando” ou apenas “de rolê”, e sim do que o uso de determinados acessórios informa aos outros motoristas. O uso (ou não) de determinados componentes pelos ciclo-entregadores provocam não apenas diferentes individualizações, mas também diferentes correspondências com os outros seres que compartilham o ambiente do trânsito.

1.10.3. Firma-pés

Os firma-pés são acessórios que ficam presos aos pedais das bicicletas e servem para manter os pés do ciclista junto a estes, evitando que escapem quando estão em grandes velocidades. Por conta disso, são acessórios essenciais no caso dos entregadores que pedalam de fixa, e indispensáveis quando estas não possuem freios, pois é com a ajuda dos firma-pés que o ciclista consegue realizar os “skids” e “skips”, técnicas utilizadas para frear a bicicleta e diminuir a velocidade quando não possuem freios¹⁹. Mas alguns adeptos da “roda livre” também optam por utilizá-los, como é o caso do Kayo, por exemplo.

Além disso, o firma-pé é um instrumento bastante eficiente pois permite aproveitar não apenas a força que é aplicada nos pedais durante a descida do movimento da pedalada, mas também durante a subida deste. Essa técnica de “puxar” os pedais para cima (que só é possível por meio da utilização do firma-pé), ajuda muito os entregadores que não possuem marchas a subir morros, pois aproveita toda a energia gasta na pedalada, transformando-a em movimento. Para que funcione, entretanto, é necessário que o acessório esteja muito bem preso ao pé.

As técnicas de uso dos firma-pés envolvem um aprendizado, que é mais complexo do que aparenta. Por conta disso, os ciclistas iniciantes levam algum tempo para se adaptar ao seu uso. Relatos a respeito de tombos, quando o ciclista esquece de tirar o pé do firma-pé, ou de pequenos acidentes por conta da dificuldade de colocá-lo, são bastante comuns em ciclistas que estão em fase de adaptação ao uso deste acessório, podendo levar alguns dias ou até algumas semanas até que se acostumem.

¹⁹ Este assunto será retomado mais adiante, no capítulo 2.

Para utilizá-lo, antes de começar a pedalar, com a bicicleta ainda parada, o ciclista normalmente encaixa um dos pés ao firma-pé. O segundo pé, necessita ser encaixado em movimento, e esta é a parte mais complicada, pois requer precisão e ritmo. Além disso, para que consiga realizar esta etapa, é necessário que o pedal e o firma pé estejam virados para cima. Algumas vezes, isso ocorre automaticamente junto com o próprio movimento do pedal, outras não. Nesses casos, usam-se estratégias variadas para girar o pedal. A mais comum envolve utilizar a ponta dos pés, dando toques leves para que o pedal gire.

Observei que cada ciclista tem o seu “jeitinho” de fazer girar os pedais, mas uma vez virado, o movimento de encaixar os pés no firma-pé necessita ser muito rápido e preciso. Caso contrário, o firma-pé volta a virar para baixo. Para que funcione, então, esses movimentos necessitam ser sempre muito sincronizados, coisa que um entregador habilidoso é capaz de realizar com grande desenvoltura, numa sequência de movimentos que aparentam serem realizados quase que automaticamente^{20 21}.

1.10.4. Kit de remendo

Os kits de remendo são utilizados para reparar as câmaras de ar que furam de modo repentino durante o trajeto da entrega. Esses imprevistos são recorrentes entre os ciclo-entregadores por conta do uso frequente da bicicleta, fazendo do kit um item quase que indispensável. Este também proporciona mais autonomia e agilidade na resolução do problema, além de ser uma alternativa mais em conta do que reparar a câmara furada numa bicicletaria (que além de cobrar o material, também inclui no conserto o valor da mão de obra).

Os kits mais comuns costumam incluir: um pedaço de lixa, remendos (que podem vir em tiras ou em pedaços de diferentes tamanhos

²⁰ *Vídeo 3* – Sugiro assistir ao vídeo no *Youtube* que demonstra Kayo utilizando o firma-pé. Para conferir, consultar: SCHWEDERSKY, Larissa. **Kayo (firma-pé)**. 2019. (1m23s). Disponível em: https://youtu.be/ZN_0bt-rVs. Acesso em 13 fev. 2019.

²¹ *Vídeo 4* – Sugiro assistir ao vídeo no *Youtube* que demonstra Antônio encaixando o firma-pé. Para conferir, consultar: SCHWEDERSKY, Larissa. **Antônio (firma-pé)**. 2019. (0m12s). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bb9oa-CiEw&feature=youtu.be>. Acesso em 13 fev. 2019.

e formatos) e cola. Alguns também possuem duas espátulas, que ajudam na retirada dos pneus.

Existem espátulas de diferentes materiais (como plástico, ferro e aço, por exemplo). Com o auxílio delas, o ciclista consegue desencaixar o pneu do aro para poder retirar de dentro dele a câmara que necessita ser reparada. Na ausência destas, no entanto, já observei os entregadores recorrendo a outros objetos que, se utilizados com destreza e precisão, são capazes de cumprir a mesma função das espátulas, como facas de cozinha sem ponta, por exemplo.

Uma vez que é retirada a câmara de dentro do pneu, é preciso localizar o furo a ser remendado. Para isso, o ciclista tateia a câmara enquanto observa com atenção procurando identificar o local onde ocorreu o furo, ou circula ela próxima aos ouvidos na tentativa de ouvir o ar passando pelo mesmo.

Quanto menor o furo, mais difícil torna-se a tarefa de encontrá-lo e, nesses casos, às vezes é melhor trocar a câmara de vez por uma nova. Nos casos dos furos conhecidos como “mordida de cobra”, onde a câmara perfura em dois pontos próximos um do outro (como o próprio nome indica), é um pouco mais complicado de realizar o remendo com precisão, o que às vezes também faz com que o ciclista tenha que trocar a câmara.

Quando o furo é encontrado, inicia-se o processo de remendo. Para isso, utiliza-se a lixa para deixar a superfície em cima e ao redor do furo o mais liso possível, o que garante que o remendo fique bem colado e funcione. Nesse momento, é importante não perder a localização do furo de vista, e é possível fazer isso de diferentes maneiras: há quem goste de marcar contornando o local a ser lixado, há que prefira marcar apenas visualmente. Com a superfície totalmente lisa, aplica-se a cola e o pedaço de remendo, apertando-o por alguns segundos até estar completamente seco. Com o remendo feito, a câmara está pronta para ser utilizada novamente.

Vale ressaltar, no entanto, que o processo descrito acima é apenas uma tentativa de descrever e explicar como os itens presentes no kit de remendo são manejados durante o conserto de uma câmara de ar, mas de maneira alguma trata-se de um guia passo-a-passo sobre como fazer isto. Cada entregador mobiliza de modos diferentes sua criatividade para realizar esta tarefa, e esta torna-se mais fácil e ágil na medida em que ele se acostuma a realizar estes consertos nas mais diversas situações do dia a dia.

Certo dia acompanhando Kayo, o observei remendar uma câmara de ar de modo muito criativo, substituindo a lixa (que havia acabado) por

um banco de praça, no qual esfregava a parte da câmara que deveria ser lixada, e trocando as espátulas por duas facas sem ponta, que segundo ele eram muito mais forte e resistentes do que a maioria das espátulas que “vendem por aí”, que costumam quebrar facilmente.

Nota-se, portanto, que estes ciclistas costumam utilizar e adaptar de modo bastante criativo e engenhoso as ferramentas disponíveis durante a realização de tarefas manuais, dando novos usos a objetos comuns do cotidiano (como é o caso das facas e bancos no exemplo do Kayo) de acordo com os imprevistos que surgem durante a rotina de entregas.

Convém observar também que até mesmo o clima pode interferir durante o processo de remendo, conforme conta Antônio: “no verão, que tem muita umidade e calor, tu tem que ser muito artista do remendo, ainda mais se tu anda com peso nas costas”. Ele me explicou que o calor e a umidade influenciam diretamente nos remendos, dificultando a fixação dos mesmos e fazendo com que durem menos tempo. O mesmo acontece com o peso transportado, que pode forçar o remendo recém colado, fazendo com que solte.²²

1.10.5. Ferramentas básicas

Classifico como ferramentas básicas itens utilizados com bastante frequência pelos ciclo-entregadores para o ajuste e manutenção das suas bicicletas. São elas: um jogo de chaves allen, a chave 15 e a bombinha de encher pneu.

As chaves allen, possuem um formato em “L” e diferentes tamanhos, e podem ser utilizadas para ajustar a altura da mesa e do selim, posição e altura do guidão, entre outras coisas. Já a chave 15, é a chave que possui o tamanho ideal do parafuso que prende as rodas na bicicleta, por isso é essencial para fazer qualquer tipo de aperto na roda ou no tensionamento da corrente (no caso das bicicletas fixas) e é principalmente utilizada quando é necessário tirar as rodas.

É comum desacoplar a roda do quadro para remendar a câmara, por exemplo, mas alguns praticantes mais habilidosos conseguem realizar esta tarefa sem a necessidade de tirá-la. Para trocar o pneu ou substituir a câmara, no entanto, é imprescindível que se tire a roda.

²² *Vídeo 5* – Sugiro assistir ao vídeo no *Youtube* que demonstra Kayo lixando a câmara no banco da praça. Para conferir, consultar: SCHWEDERSKY, Larissa. **Kayo lixando a câmara.** 2019. (0m12s). Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=cs1_vjoJCjk&feature=youtu.be. Acesso em 13 fev. 2019.

A bombinha de encher pneu, como o próprio nome indica, é mais um item que propicia maior autonomia ao ciclista entregador, que consegue manter a câmara de ar cheia (tanto para calibrar quanto nos casos de furos remendados) onde e quando quiser, não dependendo de postos de gasolina nem de bicicletarias.

Essas três ferramentas são, por esses motivos, muito encontradas entre os itens essenciais transportados pelos ciclo-entregadores, que junto a elas costumam carregar também uma câmara de ar reserva, para os casos em que não é possível remendar.

Figura 6 - Bomba de ar portátil



Fonte: Google Imagens (2019).

Figura 7 - Chave 15



Fonte: Google Imagens (2019).

Figura 8 - Chave Allen (jogo)



Fonte: Google Imagens (2019).

1.10.6. Correntes e cadeados

A utilização da corrente e do cadeado de segurança para prender a bicicleta quando está parada é de grande importância para os ciclistas, pois um furto, além do prejuízo causado pela perda da

própria bicicleta, implica em dias sem trabalho e, conseqüentemente, sem ganho financeiro.

No entanto, existe uma certa contradição no uso desses objetos pelos ciclistas entregadores, pois ao mesmo tempo em que o peso do mesmo costuma aumentar proporcionalmente ao nível de segurança, outro aspecto importante a se analisar é que quanto mais pesado, mais cansativo se torna para transportá-lo, e estes ciclistas lidam de modos diferentes com essa adversidade.

Apesar de reconhecer a importância do uso do cadeado, Antônio conta que já passou muito tempo sem utilizá-lo. Depois de uma certa rotina de entregas em locais que costumam se repetir, porteiros e trabalhadores do centro da cidade (região onde costuma realizar as entregas com maior frequência) tornaram-se conhecidos e confiáveis. Assim, acostumou-se a pedir para que essas pessoas ficassem de olho em sua bicicleta por alguns minutos enquanto entregava a encomenda nas mãos dos clientes ou nas portarias dos prédios, o que costumava ser algo rápido, levando no máximo alguns minutos.

Também notei essa recusa ao uso da corrente (quando possível), durante os dias em campo em que acompanhei os ciclistas entregadores, tanto da Orbis quanto da Pedivento. Quando parávamos no destino final, muitos deles sugeriram que eu ficasse do lado de fora cuidando das bicicletas enquanto entregavam a encomenda dentro dos estabelecimentos, pois além do peso a mais proporcionado pelo cadeado, outro ponto contra a utilização dele é o tempo perdido prendendo e soltando a bicicleta.

No entanto, vale comentar que essas questões estão bastante relacionadas à região e ao horário de trabalho, pois em determinadas áreas no centro da cidade os furtos são mais frequentes, ainda mais no período noturno, fato este que já causou prejuízo a alguns entregadores. Por este motivo, os cadeados e as correntes ainda assim são considerados itens essenciais para o ciclista entregador.

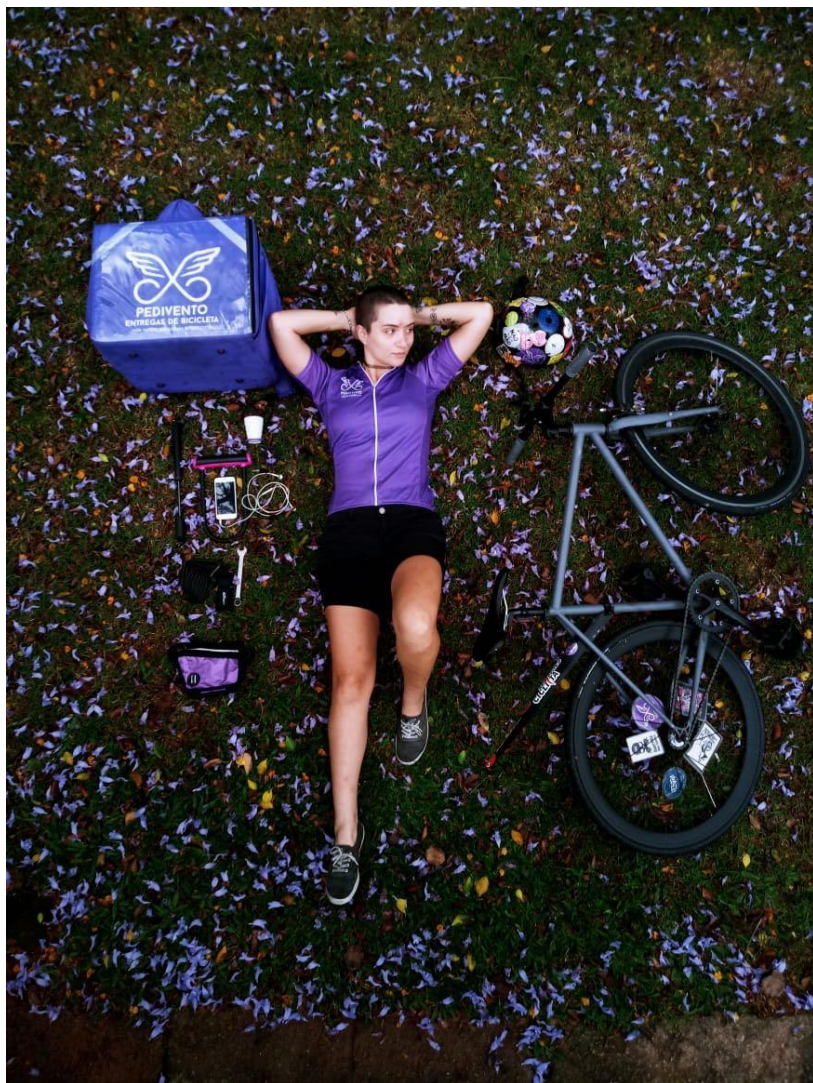
É importante comentar que, dependendo do tipo e do tamanho da corrente e do cadeado, diferentes são as possibilidades de prender as bicicletas em portões, postes, árvores, bicicletários e grades. As bicicletas dos entregadores, quando paradas, ocupam diversos espaços da cidade e chamam atenção pelos diferentes lugares em que podem ser facilmente presas. Isso é um aspecto interessante sobre sua atividade: mesmo paradas, estas bicicletas parecem reivindicar por seu espaço no ambiente urbano.

O ciclo-entregador, assim que chega ao local de cada entrega, procura por algum lugar onde seja viável prender sua bicicleta, e poucas são as vezes em que os bicicletários são utilizados: na maioria das vezes por conta de sua inexistência e outras tantas por conta de sua precariedade.

Figura 9 - Matheus e alguns componentes utilizados em seu dia a dia: bicicleta (fixa, sem freios), capacete, Jersey da Orbis e mochila para o transporte de marmitas congeladas



Figura 10 - Brenda e alguns componentes utilizados em seu dia a dia: bicicleta (fixa, com freio frontal), capacete, Jersey da Pedivento, “mochila-caixa” térmica para o transporte de marmitas congeladas, pochete impermeável, cadeado do tipo “u-lock”, câmara de ar



Fonte: foto cedida por Brenda (2018).

1.11. O DESGASTE E A TROCA DE PEÇAS: AS DIVERSAS INDIVIDUAÇÕES POSSÍVEIS

Por utilizarem as bicicletas com grande frequência e como uma ferramenta de trabalho, elas estão muito propícias aos desgastes provocados pelo uso contínuo, fato este que exige do ciclista-entregador cuidados específicos e manutenção recorrente. Muitos fatores contribuem para isso, como o sol, a chuva, a areia e a força que é exercida com maior intensidade em determinadas peças.

Estes ciclistas estão todos os dias nas ruas independente das condições climáticas, “não tem tempo ruim, tem que fazer a entrega de baixo de chuva e sol”, afirma Brenda, e isso requer a manutenção constante de algumas peças. “Bike de entregador requer manutenção semanal, senão só dá prejuízo. O sol nem tanto, mas a chuva fode bastante, entra água e com ela também vem a areia fina dentro dos componentes. Geralmente, dia depois de “tele” na chuva é dia de manutenção”, conta Rafael. “Praticamente toda semana eu tô limpando corrente, tô lubrificando, tô arrumando pneu, ou quando o pneu tem que trocar, ou quando alguma peça fica velha... Agora mesmo eu já tô pensando em trocar a roda, pra colocar uma mais leve”, Brenda complementa.

Além do desgaste frequente, a troca de peças também é uma característica muito presente no dia a dia dos ciclo-entregadores, principalmente no caso das bicicletas fixas, que possuem manutenção fácil, o que garante maior autonomia para que o ciclista seja capaz de fazer a maioria dos ajustes em sua própria casa. O câmbio e o comércio de peças usadas, combinadas principalmente por meio de grupos de ciclistas no *WhatsApp* e no *Facebook*, também é uma prática bastante comum, que aproxima e mantém o diálogo entre os entregadores dos dois coletivos.

Percebe-se com estes exemplos, que a bicicleta do entregador é uma bicicleta em constante transformação e manutenção, que está sempre sendo modificada, alterada e aperfeiçoada de acordo com necessidades e escolhas destes ciclistas. Essas modificações nunca terminam, justamente porque não existe um tipo ideal de bicicleta. As configurações e a combinação de componentes de cada bicicleta são sempre contextuais.

Os entregadores também possuem aptidões diferentes quanto à autonomia para realizar os reparos, embora todos eles tenham demonstrado que a autonomia do ciclista sempre cresce de acordo com o

tempo de prática nas entregas e conforme precisam e aprendem a lidar com os imprevistos do cotidiano.

Rafael conta que aprendeu tudo o que sabe sobre sua bicicleta quando começou a trabalhar com as entregas, e desde então passou a fazer a maioria dos reparos em casa. Ele também explica que nos poucos casos em que precisa recorrer às bicicletarias, só o faz por falta de materiais e de determinadas ferramentas necessárias que costumam ser mais caras. Mas conta que se os tivesse, poderia facilmente fazer o serviço sozinho.

Isso reafirma a importância da autonomia no trabalho destes ciclistas, pois depender de terceiros sempre implica numa perda maior de tempo e num alto gasto financeiro, já que as manutenções realizadas por estes não costumam ser baratas.

No entanto, as idas às bicicletarias para a realização de revisões e limpeza mais completa da bicicleta também são necessárias e ocorrem com maior frequência em relação às bicicletas de ciclistas não-entregadores. Sobre isso, Brenda afirma que costuma levar sua bicicleta para a revisão geral aproximadamente uma vez a cada três meses, em comparação a “um ciclista normal” quando o aconselhado é fazer a revisão uma vez ao ano.

O desgaste e o tipo de manutenção também variam muito em relação aos diferentes tipos de bicicleta. A bicicleta do Rafael, por exemplo, possui o pinhão fixo e freios, então a manutenção mais frequente é feita nos freios (troca e manutenção das pastilhas²³, que gastam com o uso e ressecam com o tempo), pneus, câmaras e corrente, além de alguns apertões nos parafusos quando estão frouxos. Mas no caso dos entregadores que andam de fixa e sem freios, a manutenção necessária é diferente, sendo mais comum que aconteça nos pneus, câmara, corrente e nos pinhões, pois todas essas peças se desgastam mais por conta da falta de freios.

Isso ocorre porque a ausência dos freios faz com que seja necessário aplicar mais força nessas outras peças, para que seja possível frear a bicicleta. Assim, os pneus desgastam mais (por conta dos “skids” e “skips”), as correntes tensionam mais e os pinhões também são mais exigidos. Ainda sobre as fixas, Rafael me explicou que a relação entre

²³ As pastilhas são as borrachas do freio, que através do atrito com a roda fazem com que ela pare de girar. Essas pequenas borrachas se desgastam com o uso, e depois de algum tempo necessitam ser trocadas por pastilhas novas.

coroa e pinhão tem que ser sempre uma relação ímpar/par, para não acontecer de gastar mais uns dentes²⁴ do que outros.

Ele também contou que a vida útil de um pinhão fixo é de 1 a 2 anos no máximo (numa bicicleta fixa com freios), no entanto, no caso das bicicletas sem freio, esse tempo costuma ser menor: “a vida útil dos pinhões, para quem não usa freio, é mais reduzida ainda porque a todo momento está sendo aplicada força nele pra frear”.

Figura 11 - Diferença de desgaste dos dentes dos pinhões do Antônio no período de um ano (pinhão novo acima, pinhão velho abaixo)



Fonte: foto tirada por Antônio (2018).

Já uma bicicleta com marchas requer uma manutenção constante na relação (câmbio, cassetes, corrente e coroas), que é muito utilizada e forçada o tempo todo por conta da mudança de marchas, além do sistema de freios, câmbios, etc.

Além disso, outros componentes que são utilizados pelos entregadores e não estão ligados diretamente à bicicleta também acabam se sujeitando ao desgaste diário. “Hoje eu vim com meu único tênis que

²⁴ Os “dentes” são as partes pontiagudas do pinhão, que encaixam na corrente e fazem a roda se movimentar.

não tá furado, mas ele tá que nem sabão embaixo, fica deslizando no pedal”, conta Kayo. O atrito constante entre os tênis e os pedais diminui a vida útil deles, desgastando a sola.

Essa questão das diferentes individualizações possíveis, ligada aos diferentes tipos de bicicleta, equipamentos e modos de se engajar com estes, é de grande importância neste trabalho pois permite compreender de modo mais aprofundado as relações estabelecidas entre estes.

1.12. DE SISTEMAS ACOPLADOS A ORGANISMOS INDIVIDUADOS: O CAMPO OPERATÓRIO DOS CICLO-ENTREGADORES

Constantemente, o entregador necessita se adaptar de forma muito criativa para que seja capaz de carregar os mais variados pedidos de entregas que surgem. Nesta adaptação, existe uma contínua combinação entre o corpo do ciclista, a bicicleta, o ambiente e também as propriedades da carga que está sendo transportada. É a interação destes quatro aspectos que permite que compreendamos com maior facilidade o que engloba o “campo operatório” (SAUTCHUCK, 2007) destes ciclistas, conforme pretendo mostrar através do relato de algumas experiências que tive em campo enquanto os acompanhava.

Uma delas ocorreu num dia em que entreguei flores na companhia de uma ciclista da Pedivento durante o dia da mulher. A data, que acontece todo ano no dia 8 de março, caiu numa quinta-feira. As integrantes do coletivo haviam se programado alguns dias antes para prospectar²⁵ floriculturas que fossem necessitar de entregas neste dia, oferecendo um serviço feito somente por mulheres, já que a data dizia respeito a isso. O resultado foi melhor do que o esperado e repercutiu em três clientes agendados, que solicitaram o serviço de entregas de flores para a data, exigindo mais de uma ciclista para cobrir os pedidos.

Eram três diferentes floriculturas, todas localizadas na região central da cidade. As contratantes gostaram da ideia de intercalar o serviço dos motoboys (que já atendiam as floriculturas) com as entregas de bicicleta, conforme sugerido pelas ciclistas da Pedivento, com o intuito de obter maior agilidade nesta data que costuma ser muito corrida. E assim aconteceu. Os motoboys ficaram encarregados de realizar as

²⁵ O termo “prospectar” é usado no marketing e se refere à tarefa de mapear, identificar e entrar em contato com clientes que possam ter interesse no produto oferecido, e é muito empregado entre os ciclistas-entregadores.

entregas mais distantes e as ciclo-entregadoras cobriram a região do centro.

Como a Pedivento ainda estava no início, não contava com tantas ciclistas mulheres que pudessem cobrir todos os pedidos, e isso fez com que me chamassem para ajudar (e não apenas acompanhar as ciclistas, como vinha acontecendo na maioria dos dias até então). Assim, passei oito horas entregando flores no centro da cidade na companhia de outra entregadora, chamada Letícia.

Durante todo o dia, a cada arranjo que eu precisava entregar, era necessário adaptar um jeito diferente de prendê-lo à bicicleta de forma segura. E a cada diferente embalagem ou flor que eram transportadas, dependendo de como estavam presas na bicicleta, o modo de pedalar também demandava algumas modificações, exigindo diferentes ajustes de velocidade, equilíbrio e ritmo, que se davam de acordo com o trajeto, o estado da rua e até mesmo com o fluxo de pessoas.

No centro, por exemplo, em determinadas ruas há uma grande circulação de pessoas (até mesmo em algumas ciclovias), e isso exige um cuidado redobrado por parte dos entregadores, ainda mais quando o objeto transportado é algo frágil, como ocorre com as flores e com os arranjos.

Ao transportar uma orquídea, que prenda de pé no bagageiro traseiro da bicicleta com a ajuda de extensores (cordas elásticas com ganchos nas pontas), percebi que meu ritmo de pedalada tinha que ser muito mais lento e cuidadoso, por serem flores frágeis que podem se danificar facilmente (até mesmo com o vento). Esse cuidado era maior ainda em ruas não-asfaltadas (algumas ruas no centro da cidade ainda possuem lajota ou paralelepípedo). Além disso, por conta dos pneus finos, a bicicleta tremia muito ao passar por estas ruas, fazendo com que eu tivesse que pedalar num ritmo mais leve.

Como nunca havia feito nada parecido antes, levei muito tempo para conseguir prender a orquídea ao bagageiro de um modo que ela ficasse estável e firme. O mesmo ocorreu com um buquê de rosas e com um arranjo dentro de um vaso de vidro que tive que transportar. Todos estes, exigiam estratégias completamente diferentes para que fosse possível prendê-los e carregá-los com um mínimo de segurança. Estratégias essas, que fui aprendendo aos poucos e aprimorando conforme a prática.

Já Letícia, a outra ciclista que estava entregando flores comigo no mesmo estabelecimento, carregava uma caixa de feira daquelas grandes e de plástico, que estava acoplada em seu bagageiro. Sua bicicleta também

era muito diferente da minha: uma *mountain bike* com pneus grossos. Foi então que notei que a caixa facilitava muito no transporte dos arranjos, fazendo com que conseguisse entregar mais pedidos do que eu e que pudesse transportá-los com mais segurança, pois as flores ficavam mais firmes dentro da caixa.

Além disso, os pneus grossos facilitavam no deslocamento nas ruas não asfaltadas, diminuindo a trepidação, deixando-a mais ágil e possibilitando que utilizasse também as calçadas como caminhos possíveis. Conforme o tipo de calçamento variava, e também o fluxo de pessoas e de automóveis, Letícia alternava seus trajetos entre rua e calçada, subindo e descendo no meio-fio.

Deste modo, ao observá-la, notei que optamos por diferentes trajetos, e essas escolhas estavam muito ligadas não somente às propriedades específicas dos objetos transportados, mas também às possibilidades e aos impedimentos que surgiam de acordo com algumas características de nossas bicicletas, que eram muito diferentes.

Figura 12 - Minha bicicleta. Orquídea presa ao bagageiro com a ajuda de extensores



Fonte: da autora (2018).

Figura 13 - Bicicleta da Letícia. Caixa de feira acoplada ao bagageiro traseiro fazendo o transporte de flores e arranjos



Fonte: da autora (2018).

Com este exemplo, é possível perceber que as bicicletas dos entregadores, e aqui incluo tanto a minha quanto a da Letícia, assim como as cargas transportadas, transformam as possibilidades de ação de quem está pedalandando, atribuindo diferentes formas de pedalar, numa relação que está diretamente ligada ao ambiente no qual a ação está sendo realizada e às diferentes cargas transportadas.

A discussão a respeito da ideia de acoplamento, já introduzida anteriormente, se mostra através desta breve narrativa como uma questão essencial para a compreensão da relação entre os entregadores e a cidade.

Pensando a partir da abordagem ecológica proposta por James Gibson (1979), que rejeita a visão dicotômica que separa organismo/ambiente e ação/percepção, pode-se tomar a questão do

acoplamento (entre sujeitos e objetos técnicos) como um processo essencial para a compreensão e para as possibilidades de ação do ser-no-mundo.

A percepção e os sentidos são resultantes dos engajamentos destes sujeitos a partir dos acoplamentos que os formam, e do mesmo modo, estes só podem agir conforme percebem o mundo e os outros seres ao seu redor. A percepção, portanto, é sempre ativa e se dá através de uma atividade exploratória, conforme sugerido por Gibson (1966).

O autor discute a fundo esta questão ao tratar sobre os sistemas perceptuais e, mais especificamente, o sistema háptico. No caso dos humanos, este sistema compreende principalmente a pele e o corpo móvel e opera quando a pessoa sente alguma coisa através do seu corpo ou de suas extremidades. Este, também é responsável por mediar as relações entre organismos e seus ambientes.

É através do sistema háptico que o organismo percebedor obtém informações tanto do ambiente quanto do seu próprio corpo. Nele, o aparato que permite sentir e perceber é o mesmo que permite agir sobre o meio (o sistema visual, em comparação, permite que o organismo explore o ambiente, mas é incapaz alterá-lo).

Para o autor, a percepção e os sentidos são concebidos como sistemas (ao invés de canais) sempre ativos (ao invés de passivos), e tratados como inter-relacionados entre si. Desse modo, falar em sistemas perceptivos, segundo Gibson, significa compreender que percepção e ação são atividades que ocorrem conjuntamente e fazem parte do mesmo processo, que jamais pode ser desvinculado do meio em que ocorre. A percepção, portanto, trata-se de uma atividade sempre exploratória.

Diferente dos outros sistemas perceptuais descritos por Gibson, o háptico é o único que diz respeito ao corpo inteiro (diferente do sistema visual ou auditivo, por exemplo), incluindo todas as superfícies e extremidades do corpo.

Gibson explica que apesar da superfície de um organismo ser a fronteira entre ele e o ambiente que o cerca, essa fronteira nem sempre é tão clara quanto pode parecer, e isso é explicado através das projeções de sensações para fora da pele, como acontece com o exemplo da pessoa que toca algum objeto com uma vara:

The remarkable fact is that when a man touches something with a stick he *feels* it at the end of the stick, not in the hand. This is a difficulty for the theory of sensation-based perception; it requires some such postulate as the projecting of sensations

outward from the body. But we entertain the hypothesis that information for the mechanical disturbance at the end of the stick is obtained by the hand as a perceptual organ, including information about the length and direction of the stick. The sensations in the hand itself are irrelevant. (GIBSON, 1966, p. 100-101).

Do mesmo modo que ocorre com a vara no exemplo de Gibson, pode-se dizer que a bicicleta media as capacidades perceptivas do ciclista-entregador. Por isso, diferentes acoplamentos (que envolvem infinitas combinações conforme tentei mostrar através de alguns componentes citados anteriormente) implicam em diferentes individuações e possibilidades de agir no ambiente. As habilidades envolvidas nos movimentos do ciclo-entregador em meio ao trânsito emanam, portanto, desse corpo híbrido formado pelo acoplamento corpo-bicicleta.

Essas capacidades de perceber e agir no meio urbano, projetadas no ambiente, podem ser compreendidas como o “campo operatório” (SAUTCHUK, 2007) do ciclo-entregador. É importante ressaltar, neste ponto, que o campo operatório do mesmo está sempre em movimento junto com o ciclista-entregador, interagindo com o campo operatório dos outros seres. Conforme o entregador se movimenta no trânsito, por exemplo, suas capacidades de agir e responder aos movimentos dos outros seres movem-se junto a ele.

O conceito de “campo operatório” foi pensado por Carlos Sautchuk (2007) como uma apropriação mais etnológica da ideia de “comportamento operatório” cunhada por Leroi-Gourhan (1991), definida pelo autor como “uma forma de definir os seres (inclusive humanos) a partir de suas possibilidades de relação ativa com o ambiente” (SAUTCHUK, 2007, p. 88).

Sautchuk, ao se inspirar nesta noção para desenvolver o conceito de campo operatório, procura dar destaque para o papel da ação (compreendida como “gesto” e “ritmo” no trabalho de Leroi-Gourhan), e mais propriamente da técnica, como ponto de partida para pensar tanto o humano quanto a própria antropologia. Esta segunda, ligada a uma proposta de pensar a cultura a partir da técnica.

Voltando então à questão do acoplamento, na tentativa de uni-la à discussão sobre campo operatório, pode-se concluir, conforme já

sugerido, que diferentes sistemas²⁶ acoplados propiciam ao entregador diferentes capacidades que perceber e interagir no meio urbano, que se movem junto ao mesmo. São estas capacidades perceptivas que permitem a interação entre organismo e meio, resultando em perturbações recíprocas.

O campo operatório, conforme pontua Sautchuk, “não se trata, porém, de uma área pré-delimitada e estável ao redor do seu corpo, e sim de um campo continuamente transformado por suas disposições perceptivas e agentivas” (SAUTCHUK, 2007, p. 89). Estas, se transformam o tempo todo, de acordo com a postura do entregador, a velocidade em que se movimenta, as ferramentas e os artefatos utilizados, a sua interação com os outros seres, entre outros.

1.13. GESTOS CORPORAIS

Também segundo Sautchuk, as capacidades corporais são dadas em relação e não segundo critérios taxionômicos pré-estabelecidos (SAUTCHUK, 2007, p. 87), ou seja, os gestos são aprendidos e executados não só por meio da prática, mas também em relação ao ambiente onde são desenvolvidos. Diferentes gestos são realizados com diferentes finalidades, de acordo com suas possibilidades e necessidades de ação no ambiente.

Alguns destes envolvem questões posturais associadas a uma eficácia no movimento, como a técnica de se levantar do selim durante a subida de um morro mais íngreme, aumentando a força nas pernas e deixando os braços mais firmes para exercer o movimento de subida. Outros, estão mais associados à comunicação, como o gesto de sinalizar com as mãos antes de dobrar ou atravessar uma rua, com o intuito de informar antecipadamente aos outros veículos sobre seus movimentos e assim evitar possíveis acidentes.

Certos gestos, que serão tratados mais adiante, também estão associados a uma tentativa de ampliar o campo visual do ciclista, também

²⁶ A ideia de sistema aqui, embora não aprofundada, está inspirada na noção sistemas dinâmicos conforme pensada por Maturana (2002), compreendida como “uma unidade composta que se mantém pela permanência de uma organização interna que faz dele um conjunto, mesmo que a estrutura de suas relações se transforme” (SAUTCHUK, 2007, p. 166). Embora as formas de interação dentro de um sistema sejam passíveis de mudanças, essas sempre ocorrem com o intuito de favorecer a unidade deste, de acordo com uma tarefa emergente ou um objetivo a ser concluído.

com o objetivo de prevenir possíveis acidentes, principalmente associados ao movimento da cabeça e do tronco do ciclista.

Estando ligados a questões posturais, comunicativas ou perceptivas (que estão na verdade relacionadas e são descritas aqui de modo separado apenas para facilitar a explicação), em todos os casos observa-se que os gestos exercidos pelos ciclo-entregadores estão sempre ligados à procura por uma eficácia no movimento, e são constantemente ajustados de acordo com o ambiente do trânsito. Estes, podem ser observados ao longo de todos os movimentos exercidos por eles, e ficarão mais claros durante as narrativas apresentadas ao longo do texto.

2. COMO O ENTREGADOR PERCEBE A CIDADE

2.1. CICLISTAS, MOTORISTAS E PEDESTRES: SOBRE MODOS DE ENGAJAMENTO E SISTEMAS DE PERCEPÇÃO

Certo dia, em Florianópolis, ao pegar carona com uma amiga de outra cidade que estava passando alguns dias na ilha, após errarmos vários caminhos e pegarmos alguns retornos, percebi que sou uma péssima copiloto. Apesar do meu já assumido problema de distração, ao refletir um pouco mais sobre o assunto notei que tenho uma enorme dificuldade em indicar as ruas e percorrer os caminhos corretos quando estou dentro de um carro.

Foi pensando a respeito desta questão, que percebi que minha dificuldade não vinha apenas da falta de atenção de que me é característica, mas que era reforçada por uma falta de orientação quando me colocava no papel do motorista. Por estar acostumada a ver a cidade do ponto de vista de uma ciclista, que pedala diariamente por ela, notei como os trajetos realizados por estes dois tipos distintos de modos de locomoção no meio urbano, apesar de muitas vezes compartilharem do mesmo espaço e das mesmas ruas, podem ser tão diferentes. Notei então, que ambas as atividades estão associadas a distintos objetos de atenção, que estão ligados a interesses e formas de atenção igualmente distintos.

Para que seja possível indicar possíveis caminhos (sem a necessidade da utilização de mapas e GPS) é necessário que se tenha pelo menos dirigido algumas vezes pela cidade na qual está se movimentando. Isso ocorre porque ao se movimentar, e também de acordo com a forma como se movimenta, cada indivíduo desenvolve habilidades que mediam sua relação com o mundo e que são aprimoradas por meio da prática e da repetição. Conforme isso acontece, a pessoa se torna capaz de reconhecer o ambiente e os trajetos, que vão ficando mais familiares na medida em que os mesmos caminhos, bairros e ruas são percorridos repetidas vezes. Assim, acumulam-se informações importantes, como: pontos de referência, nome e localização das ruas, localização dos bairros, etc.

Como não sou acostumada a circular de carro e sim de bicicleta ou a pé, não desenvolvi certas habilidades que me permitam perceber, com a agilidade necessária, todas as possibilidades e restrições de ação de um motorista, entre elas: prestar atenção nas mãos corretas, nas placas, nos retornos, e saber responder com agilidade a certos imprevistos. Os caminhos percorridos diariamente de bicicleta são distintos, mesmo

quando compartilhados com os carros e motociclistas, pois requerem diferentes modos de engajamento no meio urbano.

Digo isso pois, enquanto se movimentam, tanto o pedestre quanto o ciclista e o motorista estão atentos a diferentes informações no ambiente que indicam quais caminhos podem ser seguidos, de acordo com seus objetivos naquele momento e com o que o ambiente da cidade propicia à eles. Essa atenção é desenvolvida, conforme sugere Ingold, através da repetição e da prática diária, por meio de um processo chamado de “educação da atenção”.

A noção, formulada por James Gibson (1979) e retomada por Ingold (2010), é uma alternativa que permite compreender como o conhecimento, os processos de aprendizado e a cognoscibilidade humana se desenvolvem. Para Ingold, estes ocorrem através do desenvolvimento de habilidades, num processo chamado de *enskilment*²⁷.

É então, através de uma educação da atenção que o praticante aprende e desenvolve habilidades para agir em determinado contexto. Para o autor, todo conhecimento é prático e está baseado em habilidade. E este, decorre sempre da ação do organismo em um ambiente, resultado de perturbações recíprocas entre estes dois.

Esta discussão foi proposta como uma crítica aos cognitivistas clássicos, que pensavam que o aprendizado de novas habilidades estava associado à uma combinação entre capacidades que eram inatas à pessoa (internamente pré-especificadas) e ao desenvolvimento de competências adquiridas (externamente impostas): enquanto a primeira estaria relacionada a uma pré-disposição a exercer determinadas atividades, a última representa a ideia de um conteúdo mental que é internalizado, por meio de informações presentes no ambiente.

A teoria apresentada por Gibson e retomada por Ingold, no entanto, sustenta que esta dicotomia não dá conta de explicar realmente como o conhecimento e a cultura são passados de uma geração à outra. Tratam, então, de propor uma terceira via, que acredita que as capacidades “surgem dentro de um processo de desenvolvimento, como propriedades de auto-organização dinâmica do campo total de relacionamentos no qual a vida de uma pessoa desabrocha” (INGOLD, 2010, p. 15).

Ou seja, as capacidades não residem nem dentro da mente, nem fora no ambiente, mas num campo de ação e percepção do organismo em

²⁷ Palavra derivada de “*skill*” [habilidade], podendo ser traduzida como “habilitação”.

determinado ambiente. E é esse pensamento que sustenta uma abordagem fundamentalmente ecológica, a qual me proponho a discutir aqui.

Mas, tendo compreendido até aqui o papel da “educação da atenção” no aprendizado e no desenvolvimento de habilidades, é possível retomar o exemplo sobre as diferenças entre se locomover de bicicleta, de carro ou a pé. Como foi possível identificar até então, a tarefa de se movimentar pela cidade por meio dessas três modalidades distintas mobiliza diferentes habilidades e propicia outros engajamentos com o trânsito, as pessoas e os veículos, que encontram ao longo dos caminhos, possibilidades, restrições e constrangimentos à ação.

Durante a locomoção de uma pessoa que está dentro de um carro, por exemplo, seja na posição do motorista ou na do carona, a percepção da cidade e do trânsito está sempre limitada pela caixa de ferro sobre rodas que cerca, ao mesmo tempo que media, suas possibilidades de ação e restringe, em partes, o contato com o resto do trânsito.

O campo visual do motorista, que permite que ele veja os obstáculos no trânsito e tome decisões enquanto se locomove, se restringe aos parabrisas dianteiro e traseiro e às janelas laterais dianteiras do carro. Além destes, os espelhos retrovisores laterais e o espelho retrovisor central no interior do carro também constituem este campo visual, permitindo que o motorista possa ver outros carros, pessoas e objetos localizados atrás do veículo sem que necessite movimentar muito a cabeça ou o tronco, permitindo uma resposta mais ágil na direção. Esta, é necessária pois o carro se movimenta numa velocidade maior do que um pedestre ou um ciclista, o que exige uma certa economia nos movimentos corporais e uma agilidade maior nas respostas.

O sistema visual é, então, uma fonte de informação muito importante para qualquer um destes praticantes, uma vez que tem influência direta na orientação deles pela cidade. Quanto mais rápido a pessoa se movimenta, mais rapidamente as informações passam pelos seus olhos e mais rápido é necessário que ela responda a esses estímulos, de maneira a evitar qualquer tipo de acidente.

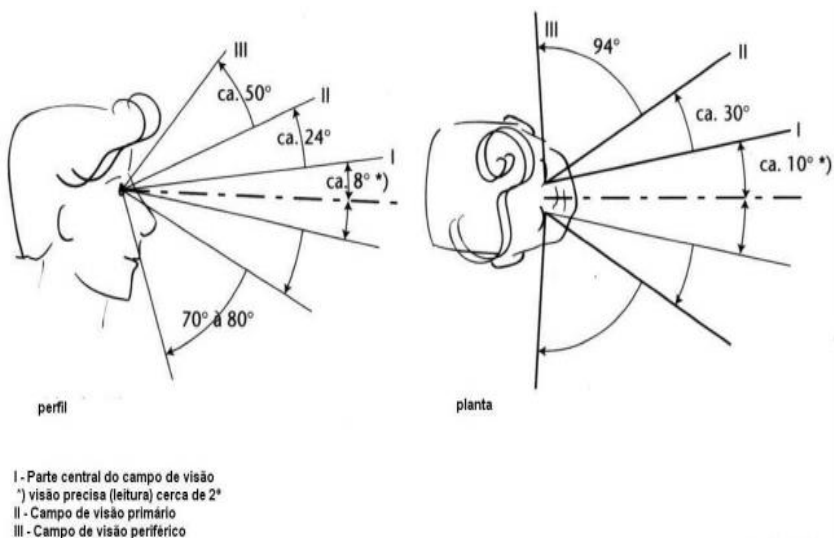
Os campos de visão do ciclista, do motorista e do pedestre não são iguais, pois estão associados não somente aos métodos de locomoção utilizados por estes, que são diferentes, mas também às possibilidades de movimentação para cada uma dessas pessoas, que são igualmente distintas.

Através do “Manual do planejamento de acessibilidades e transportes” (COSTA & MACEDO, 2008) é possível ter uma noção básica sobre conceitos e noções comumente utilizados pela engenharia de

tráfego, que é o ramo da engenharia que estuda o movimento de pessoas e mercadorias na rede viária visando um melhor planejamento da mobilidade urbana (que inclui tanto a facilidade no deslocamento quando a acessibilidade de um maior número de pessoas aos locais).

No manual, os autores explicam que existem dois campos que abarcam a visão. O primeiro deles seria a zona central do campo visual, onde é possível enxergar os objetos com precisão nos detalhes, nas cores e na nitidez. O segundo, que é maior, é o que corresponde à visão periférica, onde ainda é possível detectar movimentos bruscos e inesperados, mas a visão detalhada dos objetos fica um pouco comprometida. Os movimentos que são observados através da visão periférica servem como um sistema de alerta, atuando diretamente na percepção do indivíduo e determinando suas ações.

Figura 14 - Campo de visão humano



Fonte: Costa & Macedo, 2008.

É importante ressaltar que este campo de visão não é estático, e se move junto com o indivíduo na medida em que ele se movimenta e movimenta seu corpo. Ao fazer os movimentos de girar a cabeça, tanto para os lados quanto para cima e para baixo, este campo se movimenta

junto a ele. Outro ponto relevante é que também, justamente por conta do movimento, a perspectiva espacial do praticante (seja ele motorista, pedestre ou ciclista) é completamente diferente da perspectiva de um observador fixo.

Isso ocorre porque a percepção, de um ponto de vista gibsoniano, não ocorre a partir de um único ponto de vista, mas sim ao longo de caminhos e por meio do movimento:

[...] as formas dos objetos que vemos são especificadas por transformações no padrão de luz refletida que atingem nossos olhos conforme nos movemos próximo a eles. Ou seja: a percepção não ocorre a partir de um ponto fixo, mas ao longo de um itinerário contínuo de movimento, que Gibson chama de “caminho de observação”. (STABELINI, 2016, p. 97)

A informação percebida através do campo visual, então, se define justamente pelas mudanças no “fluxo da matriz óptica” conforme a pessoa se movimenta. Para Gregory Bateson (1987) a informação está justamente em perceber as diferenças: “In fact, what we mean by information - the elementary unit of information - is a *difference which makes a difference*” (BATESON, 1987, p. 321). Para Ingold, essas diferenças só são percebidas por meio do movimento: dos olhos²⁸, da pessoa, do ambiente e dos outros seres presentes nele.

Voltando ao manual, o mesmo também explica que a velocidade de deslocamento é sempre inversamente proporcional ao tamanho do campo visual. Quanto mais rápido o deslocamento, mais restrito torna-se o campo de visão periférica da pessoa que está se movendo. Seguindo este raciocínio, então, o campo visual do ciclista seria maior do que o do motorista e menor do que do pedestre, levando em conta uma estimativa de velocidade média de cada um destes.

Como os ciclo-entregadores estão sempre pedalando com certa urgência, estima-se que a velocidade média deles seja maior do que a de

²⁸ Bateson chama esse movimento dos olhos de “micronistagmo”, se referindo ao tremor constante e involuntário da pupila à procura de informações: “A pupila vibra alguns segundos de arco e assim faz com que a imagem ótica na retina se mova em relação aos bastões e cones que são os órgãos sensitivos terminais. Esses órgãos estão dessa forma em contínua recepção de eventos que correspondem a *contornos* no mundo visível. Sacamos distinções [ou seja, diferenças]; quer dizer, nós as arrancamos” (BATESON, 1986, p. 105).

um ciclista que pedala na cidade apenas como forma de lazer ou modo de locomoção (com exceção dos que pedalam de modo esportivo e fazem treinos diários), e isso significaria uma redução do campo visual do mesmo. Junto à velocidade, adiciona-se o fato de estarem pedalando em meio ao trânsito, o que dificultaria ainda mais os trajetos (em comparação a um ciclista que treina em quadra esportiva, por exemplo).

No entanto, por ser uma prática diária, o fato de pedalar cotidianamente no trânsito da cidade e em velocidades altas faz com que esses ciclistas desenvolvam, através do processo de “educação da atenção”, habilidades para se locomover neste contexto, carregando as mais diversas cargas e chegando a tempo aos seus locais de destino.

Além disso, também é possível concluir que o campo visual está ligado à postura do praticante, uma vez que diferentes posturas permitem diferentes mobilidades ao corpo, que permitem expandir ou diminuir o alcance da visão.

A postura do motorista enquanto dirige o automóvel é muito diferente das posturas do pedestre e do ciclista. O motorista, que está o tempo todo sentado, tem seus movimentos muito mais restritos do que os movimentos do pedestre, que pode girar 360° caso necessário, podendo enxergar por todo esse campo de visão. Apesar de utilizar o recurso dos espelhos para aumentar a sua área de visão, o motorista ainda assim possui pontos cegos, que algumas vezes contribuem para a incidência de acidentes no trânsito. Com o ciclista, o raciocínio é o mesmo: além da velocidade e do campo de visão, sua postura em cima da bicicleta também determina o modo como enxerga o mundo.

Ao acompanhar os entregadores, pude observar determinados movimentos que estão ligados à uma tentativa de “aumentar” o campo visual como estratégia de locomoção. Um desses é a ação de olhar seguidas vezes para o lado de onde vem os carros. Ao fazer esse gesto, repetidas vezes, olhando para frente e para o lado, o entregador consegue aumentar o seu campo de visão periférica e ter uma melhor noção dos movimentos dos carros que passam ao seu lado. Essa ação também é muito realizada quando o ciclista planeja atravessar a rua de um lado ao outro ou dobrar uma via.

Ao falar sobre os sistemas perceptuais e o desenvolvimento de habilidades de ação e locomoção ligadas a estes, James Gibson (1966) explica como a postura está diretamente relacionada à percepção. O modo como os olhos, a boca, as mãos, o nariz e os ouvidos exploram o ambiente, varia muito entre os três modais discutidos, e resulta em distintos modos de atenção.

Enquanto dirige, o motorista está o tempo todo sentado, com os joelhos dobrados, coluna ereta e os braços, grande parte do tempo, estendidos para a frente com as mãos segurando a direção. Além disso, braços e mãos também são os que realizam mais tarefas: trocam as marchas, controlam os botões do painel, se estendem para fora da janela fazendo sinais para os outros motoristas, arrumam a posição do espelho quando necessário, etc. O pescoço junto à cabeça faz o movimento de até 180° para auxiliar em tarefas como dar a ré e estacionar, por exemplo. As pernas e os pés se revezam fazendo os movimentos necessários para apertar os pedais de freio, a embreagem e o acelerador.

A percepção de sons também é bastante importante para esses diferentes modos de movimentação. Os sons produzidos pelo carro informam certas coisas ao motorista: o barulho do motor e de certos componentes pode indicar problemas sérios ou peças soltas na lataria. Os sons da bicicleta, de maneira semelhante, também fornecem informações ao ciclista: quando muito barulhenta, pode indicar a necessidade do uso de lubrificantes ou da falta de manutenção, por exemplo, e barulhos fora do comum também podem indicar a presença de peças soltas. Do mesmo modo, os sons presentes no ambiente também informam: é preciso estar atento a buzinas, freios, derrapadas, entre outros barulhos tão comuns nas áreas urbanas.

Outro ponto interessante é que quando a locomoção é feita a pé, o caminhante tem um contato bastante distinto com o ambiente que o cerca: os pés fazem contato direto com a rua, a calçada, os meio-fios, as escadas, e os diferentes relevos da cidade. Diferente do contato do motorista, que é mediado pelo carro. Ou seja, o que o ambiente propicia para estes dois está ligado a esses distintos modos de locomoção.

Assim como o carro media o contato do motorista com o seu entorno, os pés (embora mediados pelos calçados) mantém o caminhante continuamente em contato com o seu entorno (INGOLD, 2015). A velocidade com que se movimenta também é mais lenta do que a de um carro ou de uma bicicleta, o que proporciona que o indivíduo possa observar com mais calma o que ocorre a sua volta e não necessite de tanta agilidade para responder aos obstáculos (na maioria das vezes). A atenção, portanto, não é maior, mas diferente.

O corpo do caminhante se movimenta muito mais do que o corpo do motorista. Durante o ato de caminhar, pés, pernas, joelhos, quadril e braços nunca estão totalmente parados. Além disso, a postura é sempre ereta. O campo de visão também é diferente, pois a posição ereta e bípede do corpo permite que o indivíduo possa girá-lo em até 360°, caso

necessário. No entanto, ao caminhar, normalmente olhamos apenas para a frente e para os lados.

Utilizo estes exemplos pois optei por me atentar não ao aspecto puramente material das coisas, nem ao ambiente como uma entidade pronta, estática e totalmente independente dos seres que nele habitam. Seguindo a trilha de Gibson (1979) e Ingold (2015), penso no ambiente a partir das substâncias, dos meios e das superfícies que compõe o mundo habitado. O ambiente percebido pelo motorista, dentro de seu carro e inserido no contexto do trânsito, parece então, ser completamente distinto do ambiente do pedestre que caminha pela cidade e, do mesmo modo, do ciclista que pedala por ela. Mas se isso é verdade, como é que estes podem compartilhar o mesmo trânsito/mundo? E se cada um destes está preso em seus mundos individuais, existe uma base para qualquer tipo de ação compartilhada?

Esta questão trata-se de um problema clássico nos estudos de percepção, ao qual Gibson fornece uma solução. Influenciado pelo anti-dualismo de Edwin B. Holt, Gibson argumenta que, na medida em que se movimentam, as pessoas compartilham seus ambientes. Conforme Edward Reed pontua:

Observers move and share their environment, so the environment of one observer and that of all observers are both the same and different; they literally interpenetrate. According to Gibson, the transition between what is visible from here now (a single observation point) and what is visible in ambulatory perception (the observable habitat) – which amounts to the connectedness of the layout of the environment of all animals – is itself visible. The environment that can be seen is both the private environment of a single observer and the public environment of all. (REED, 1988, p. 289)

Deste modo, o ambiente de um observador e o ambiente de todos os observadores são, ao mesmo tempo, iguais e diferentes. Isso ocorre porque, conforme explicado, eles estão interpenetrados. Assim, o movimento passar a ser compreendido como um ato de compartilhar mundos.

A percepção, conforme concebida por Gibson, não pode mais ser vista como assunto privado de uma mente interior e confinada dentro de um corpo, mas sim como a realização pública de uma pessoa em um

ambiente (REED, 1988, p. 2). O ambiente, portanto, é sempre processual e relacional, pois “é somente por causa de sua imersão comum nos fluxos do meio que pessoas e paisagem podem se envolver” (INGOLD, 2015, p. 199).

Pessoas e paisagens são, deste modo, mutuamente constituídas: “paisagens assumem significados e aparências em relação às pessoas, e as pessoas desenvolvem habilidades, conhecimento e identidades em relação às paisagens nas quais se encontram” (INGOLD, 2015, p. 198).

Minha intenção então é descrever o ambiente do ponto de vista de quem o habita - no caso, os ciclo-entregadores - e, ao mesmo tempo, realizar um paralelo com estes outros modos de locomoção e de habitação, na tentativa de compreender e analisar como ocorre o engajamento do ciclista entregador com o ambiente e quais habilidades estão envolvidas nesta prática.

Como já visto, *organismo e ambiente são mutuamente constitutivos: perceber o mundo é perceber-se no mundo*, conforme Ingold explica:

Tilley insiste justamente que a paisagem não é uma constante física que seja simplesmente dada à observação, à descrição e à medição empírica. Ela é, antes, dada apenas em relação aos seus habitantes, às suas vidas, movimentos e propósitos, e aos locais onde moram, e extrai seu sentido dessas relações. Portanto, as pessoas e a paisagem - para reciclar uma fórmula antropológica desgastada - são “mutuamente constituídas”. Paisagens assumem significados e aparências em relação às pessoas, e as pessoas desenvolvem habilidades, conhecimento e identidades em relação às paisagens nas quais se encontram. (INGOLD, 2015, p. 198).

E perceber-se no mundo é algo que está estritamente ligado ao movimento, conforme será possível observar através dos próximos exemplos etnográficos apresentados.

2.2. PREVENDO MOVIMENTOS: MODOS DE AGIR E PERCEBER

Uma estratégia bastante comum na prática dos ciclistas que fazem entregas é a tentativa de antever e responder aos movimentos dos outros seres presentes no trânsito. Enquanto pedala, o ciclo-entregador está o

tempo todo atento ao deslocamento dos carros, motos, pessoas e outros objetos que surgem a todo instante à sua frente. Gibson (1966) chama este tipo de percepção, que diz respeito à informação que captamos sobre o ambiente que nos cerca, de “exteroception”.

Entretanto, ao mesmo tempo, o ciclista também está atento aos seus próprios movimentos em meio a tudo isso, procurando realizá-los em correspondência com os demais, para evitar possíveis acidentes e colisões. Quanto mais habilidoso é o ciclista, maior é a fluidez ao pedalar no trânsito, dando a aparência de ser algo muito automático. Gibson chama esse tipo de percepção, que está ligada à informação que o percebedor tem sobre o seu próprio corpo, de “egoreception”.

No entanto, conforme o autor pontua, “exteroception” e “egoreception” são coisas inseparáveis e fazem parte de um único processo, pois a percepção é sempre marcada pela presença de um indivíduo em determinado ambiente, e o que ele percebe são as informações e os estímulos causados pela sua presença neste. O significado está, então, na relação entre organismo e ambiente (GIBSON, 1966).

Essa capacidade que o indivíduo tem de perceber a si mesmo em um determinado ambiente (localização e orientação espacial, postura, posição de cada parte do corpo em relação às demais, força muscular etc.) também pode ser chamada de propriocepção ou cinestesia²⁹.

Um exemplo desta pode ser em relação ao controle que o ciclista que pedala numa bicicleta fixa tem sobre os pedais. Como o ato de girar os pedais implica em uma resposta direta entre pedal, pedivela, corrente, pinhão e roda, é possível controlar a intensidade do ato de pedalar de forma que facilite a locomoção do ciclista em meio ao trânsito com certa fluidez. Quando o ciclo-entregador vê algum objeto interrompendo o seu caminho, como um automóvel entrando a sua frente por exemplo, ele é capaz de coordenar os seus próprios movimentos de modo que correspondam aos movimentos deste automóvel, diminuindo a força que exerce sobre os pedais e “segurando-os” para não colidir com o carro. Isso nada mais é do que a cinestesia (ou a propriocepção, se preferir) em ação.

²⁹ A noção de cinestesia será retomada e aprofundada no capítulo 3.

2.3. ANTÔNIO: TÉCNICAS, HABILIDADES E MOVIMENTO A PARTIR DO PINHÃO FIXO

A figura de Antônio, ciclo-entregador que trabalha há mais tempo na Orbis, é sempre a mesma: alto, magro, roupas básicas e confortáveis. No braço direito, a tatuagem com a imagem de um ciclista, uma bicicleta, e a cidade de Florianópolis ao fundo, marcada pela ponte Hercílio Luz, principal cartão postal da capital, e cercada por uma corrente de bicicleta.

A bicicleta verde-escura de pinhão fixo possui inúmeras marcas de ferrugem, tinta descascada, arranhões e adesivos colados ao longo do garfo. Com exceção do fato de não me lembrar de uma única vez em que eu tenha o visto sem a companhia de sua bicicleta (que por conta disso aparenta ser como uma espécie de extensão de seu corpo), poucas coisas na aparência de Antônio o diferenciariam de um pedestre qualquer.

Nunca o vi utilizando muitos equipamentos de segurança. Algumas vezes capacete, mas nem todas. Às vezes utiliza a *Jersey* da Orbis, mas apenas ocasionalmente, pois não é uniforme obrigatório e não a considera muito confortável. Dos acessórios, o que mais chama atenção é a variedade de mochilas, bolsas e pochetes utilizadas por ele: uma mochila laranja fosforescente (imagino que a cor tenha sido pensada para chamar mais atenção dos motoristas de carros), outra no estilo “carteiro” utilizada de forma atravessada nas costas, uma pochete presa à cintura, são algumas das que tenho em mente. Todas estas, são utilizadas para transportar as encomendas entregues por ele, e são escolhidas de acordo com o tipo, o tamanho e outras tantas características do objeto transportado. Junto a isso, também é possível observar uma máquina de cartão utilizada para pagamentos via crédito e débito que muitas vezes leva consigo.

Antônio foi um dos primeiros ciclistas a trabalhar com entregas em Florianópolis. Conta que começou a “trampar³⁰” com entregas em bicicleta numa empresa de motoboys, mas era muito desgastante e ganhava mal. Por conta disso, começou a pensar na possibilidade de abrir um coletivo que fizesse entregas apenas de bicicleta e que desse mais autonomia para os entregadores. Pouco tempo depois, com o auxílio de outros dois colegas que tinham um desejo semelhante, esta ideia foi colocada em prática e assim surgiu a Orbis Ciclo-entregas.

³⁰ O termo “trampo” é bastante utilizado pelos ciclo-entregadores para se referir ao serviço de entregas.

A bicicleta do Antônio caracteriza-se pela simplicidade. Sem marchas, sem freios e poucas peças., “Só o essencial”, diria ele. Além disso, é visivelmente perceptível o desgaste ocasionado pelo seu uso diário. Diferente de muitas bicicletas que são utilizadas apenas ocasionalmente para passeios ou lazer, todas as marcas de batida e arranhões, os pneus normalmente bastante gastos, a tinta descascada, algumas peças deterioradas e as marcas de ferrugem da bicicleta do Antônio atestam rapidamente o quanto ela é fundamental no dia a dia do entregador. Os firma-pés bastante desgastados também fazem o mesmo papel. Adaptações, trocas de peças e manutenções são recorrentes, devido ao frequente uso e desgaste das mesmas.

Certo dia, Antônio me contou que costuma ser necessário trocar os pinhões (peça essencial na bicicleta fixa) cerca de uma vez ao ano, devido ao desgaste³¹ causado pelo uso diário. Por carregar peso, exigir muita força dos pedais e não possuir marchas, o pinhão de uma bicicleta fixa, e ainda mais quando utilizada por um ciclo-entregador, se desgasta muito mais rápido do que o pinhão de outras bicicletas, que são utilizadas normalmente com menor frequência, fazendo com que a força exercida na peça seja de menor intensidade.

Pedalar com os “dentes” do pinhão gastos numa bicicleta sem freios é bastante perigoso pois a corrente pode escapar e o ciclista não tem como frear a bicicleta. Por isso, a troca desta peça é essencial e deve ser feita sempre que necessário.

Antônio também costuma acoplar outros componentes a sua bicicleta: bagageiro frontal quando a entrega é grande e não cabe em nenhuma mochila ou requer um transporte mais seguro e paralamas traseiros em dias de chuva são alguns exemplos.

Além do pinhão fixo, outra peculiaridade da sua bicicleta é o fato de não possuir freios, como já mencionei anteriormente. Isso significa que para frear o ciclista precisa parar de pedalar, interrompendo o movimento das pernas e forçando os pés no pedal para que a roda pare de girar, o que causa uma derrapagem brusca e faz com que a bicicleta diminua de velocidade até parar - técnicas de “skid” e “skip”, que serão descritas mais adiante. A agilidade para frear tem relação direta com a força exercida para interromper o movimento de pedalar das pernas e dos pés, que ficam parados na mesma posição, em cima do pedal: quanto maior a força, mais rápido a bicicleta irá frear.

³¹ Imagem que mostra o desgaste no pinhão do Antônio no período de um ano, no subcapítulo 1.11.

Por conta disso, outro componente bastante sujeito ao desgaste frequente é o pneu. A técnica utilizada por Antônio para frear a bicicleta implica numa maior fricção entre os pneus e o chão, pois uma vez que o ciclista trava os pedais, as rodas derrapam no asfalto. Esse movimento, realizado repetidas vezes durante o dia, provoca a deterioração desses componentes, fazendo com que os pneus de uma bicicleta fixa (sem freios) durem muito menos do que os de uma bicicleta de roda livre (com freios), especialmente no caso dos traseiros.

Por conta da troca recorrente e necessária, Antônio conta que costuma pedir pneus velhos em bicicletarias pela cidade, onde possui amigos e conhecidos trabalhando. Estes colegas guardam para ele os pneus que sobram, pois muitos ciclistas costumam trocar os pneus de suas bicicletas antes mesmo de rasgarem, quando começam a apresentar sinais de desgaste. Antônio, no entanto, aproveita a oportunidade para economizar nos pneus e utiliza estes até rasgarem. Os pneus dos ciclo-entregadores, apesar de durarem menos, costumam ser utilizados até o final de suas vidas úteis.

É importante falar que as manutenções das bicicletas dos ciclistas entregadores são feitas, sempre que possível, em casa ou até mesmo na rua (quando uma câmara estoura no meio do trajeto, por exemplo), com a intenção de economizar e resolver os problemas de modo rápido, principalmente no caso das bicicletas fixas, onde a própria “simplicidade” da mesma e de seus componentes favorece tal manutenção.

2.3.1. Sobre técnicas de frenagem

A falta de freios e os anos de experiência do Antônio, que já pedalava muito antes de fundar a Orbis, me deixavam bastante insegura quanto a minha competência para acompanhá-lo durante as entregas. Todos os seus colegas o reconhecem como um ciclista muito habilidoso. E justamente por conta da sua agilidade e fluidez no trânsito, sempre achei que eu não conseguiria acompanhar seu ritmo e que o perderia de vista logo na primeira esquina. Mas mesmo assim, sabia que não poderia deixar de tentar.

Era uma tarde bonita com céu azul, clima ameno e sem fortes ventos. O sol também não estava muito intenso, o que tornava a temperatura perfeita para um dia de entregas. Havíamos combinado de nos encontrar às 11 horas em frente ao local onde ele pegaria as encomendas. Era um lugar pequeno que serve e entrega comidas saudáveis – “BRIS - Take away saudável” - localizado na avenida Rio

Branco, bem no centro da cidade. Notei que na fachada do restaurante estava colada a imagem de uma bicicleta, que vinha acompanhada de um letreiro: “delivery de bike”.

O combinado era que eu o acompanharia em algumas entregas pela região e pedi para que ele realizasse o trajeto normalmente, tentando não se importar com o meu ritmo e nem se preocupar caso eu ficasse para trás. Cheguei ao local com alguns minutos de atraso, bem no momento em que ele já saía para fazer a primeira entrega. Nos cumprimentamos, conversamos rapidamente enquanto ele guardava a encomenda na mochila laranja e em seguida saímos.

Logo na primeira esquina, pude notar como a forma de pedalar em meio ao trânsito numa bicicleta sem freios é muito diferente de qualquer outra. Antônio é ágil e atinge velocidade muito rápida, e isso é algo que está ligado não só à força nas pernas que ele possui (que fica clara através dos músculos bem marcados), resultado de muitos anos pedalando com frequência, mas também à leveza desse tipo de bicicleta.

Quando é necessário diminuir a velocidade ou frear a bicicleta, o que ocorre sempre que se aproxima de faixas de pedestre ou quando o ritmo do trânsito diminui, por exemplo, ele utiliza as técnicas do “skid” e “skip”, bastante utilizadas entre o pessoal que pedala com bicicletas fixas, principalmente quando não possuem freios.

O “skid” é uma técnica utilizada para parar a bicicleta travando os pés, ou seja, parando drasticamente de pedalar e fazendo força para que os pedais fiquem parados. Isso faz com que as rodas parem imediatamente de girar e derrapem, provocando a frenagem da bicicleta através dos pneus que, uma vez “travados”, derrapam e diminuem de velocidade até parar.

O “skip” é uma técnica muito parecida com o “skid” e envolve gestos semelhantes, com a diferença de que o ciclista, ao invés de apenas parar os pedais e derrapar, dá pequenos pulos no ar ao interromper a pedalada, tirando as rodas muito rapidamente do chão. A falta de atrito entre o pneu e a rua, somada com a perda de velocidade durante os “pulinhos”, fazem com que a bicicleta perca força e embalo, diminuindo de velocidade sem gastar tanto os pneus na derrapagem (o desgaste, principalmente do pneu traseiro, é muito comum durante os “skids”).

Por conta disso, pequenos movimentos de “skip” são bastante utilizados por Antônio no dia a dia, pois consiste numa frenagem menos brusca, preservando os pneus e permitindo que o ciclista mantenha certa fluidez no trânsito, uma vez que tais movimentos não servem para frear a bicicleta, e sim para diminuir a velocidade.

2.3.2 Corpo e bicicleta: um “híbrido locomotivo”

O corpo de Antônio é um corpo marcado pelo uso da bicicleta. Os músculos evidentes junto ao corpo magro atestam o quanto são exigidos diariamente. A clavícula esquerda sobressalente marca a lembrança de um acidente que sofreu há alguns anos atrás pedalando na rodovia.

Conta que o acidente ocorreu, ironicamente, quando pedalava a lazer (e não a trabalho) com amigos no acostamento da BR-101. A pessoa que pedalava à sua frente não viu uma falha no acostamento da pista por onde pedalavam e perdeu o controle da bicicleta, caindo bem à frente de Antônio, que como estava muito rápido e próximo ao colega, não conseguiu desviar a tempo e caiu por cima, quebrando a clavícula.

Por conta desse imprevisto teve que ficar algum tempo sem fazer entregas justo no início da Orbis, pois não conseguia pedalar. A clavícula quebrada se calcificou depois de um tempo, mas sua cicatriz serve para lembrar dos riscos que corre diariamente nas ruas e do quanto é necessário estar atento no trânsito. A tatuagem no braço descrita mais acima também faz esse papel de marcar, e ao mesmo tempo homenagear, a presença da bicicleta em seu dia a dia.

Marcas de pequenos arranhões, machucados, roxos e a sujeira deixada pela graxa e óleo das peças, são aspectos comuns nos corpos dos ciclistas-entregadores. As mãos são muito utilizadas para tarefas como encher os pneus, remendar e trocar a câmara, arrumar a corrente e fazer os mais variados ajustes na bicicleta nos intervalos e às vezes durante as entregas, o que também faz com que estejam frequentemente marcadas com resquícios desses materiais.

Além disso, as marcas causadas pela combinação entre o sol, os equipamentos, e a postura em cima da bicicleta também definem o corpo do ciclista entregador: por conta das roupas, é normal que as partes mais expostas dos braços e pernas fiquem mais queimadas e escuras, fazendo contraste com as coxas, o tronco e os ombros, que normalmente estão cobertos.

Também por conta da postura, é comum que os joelhos fiquem mais escuros que o resto das pernas, característica visualmente notável em todos os ciclistas. O mesmo acontece com a parte superior das mãos, pois os dedos, dobrados enquanto seguram o guidão, ficam mais protegidos e por isso mais claros. O rosto também é alvo fácil do sol, e é preciso estar atento ao uso diário do protetor solar, principalmente durante o verão, onde as temperaturas são mais altas e agressivas.

A postura se transforma de acordo com o objeto transportado, e os músculos formados pela prática diária auxiliam na tarefa de transportar itens mais pesados. O desgaste físico é algo com o qual o Antônio e os demais ciclo-entregadores têm que lidar diariamente, porém, por estarem acostumados a pedalar muitos quilômetros por dia e a carregar os mais diversos tipos de cargas e pesos, reclamações a respeito de dores e cansaço não são questões que aparecem como um problema frequente.

Ao acompanhá-lo durante as entregas foi impossível não pensar no corpo dele em contraste ao meu: sem músculos e pouco hábil, sentia muita dificuldade de acompanhar seu ritmo. Depois de pouco tempo o acompanhando, me faltava fôlego e eu já sentia meu corpo pedindo por descanso. Ele, ao contrário, parecia poder continuar muitas e muitas horas pedalando e transportando as encomendas de um lado para o outro da cidade.

O corpo do ciclista-entregador é um corpo acostumado e treinado para pedalar diariamente, e é justamente a prática que faz emergir este corpo de Antônio: resistência, força muscular e controle da respiração são resultados do ato de pedalar e transportar os mais variados itens diariamente pela cidade.

No entanto, o contrário também é recíproco. Não é apenas a bicicleta, e o ato de pedalar em si, que transformam este corpo num “corpo de ciclo-entregador”, mas o corpo também dá forma à bicicleta. Ambos sofrem mútuas perturbações e modificações.

A bicicleta do Antônio foi montada e é constantemente modificada de acordo com aspectos e característica diretamente ligados ao seu corpo e ao modo como este interage com o ambiente do trânsito. Assim, mesmo que eu fosse uma praticante muito habilidosa, jamais conseguiria utilizá-la para realizar as mesmas tarefas com o mesmo êxito que ele.

Isso ocorre porque a relação entre pinhão e coroa, a altura do selim, a altura da mesa, o modelo e a posição do guidão, entre diversas outras coisas, são escolhidas e ajustadas em relação ao seu corpo e só fazem sentido se o indivíduo que pedala for ele próprio. E como tanto o corpo quanto a bicicleta sofrem perturbações recíprocas e constantes, este processo que dá forma a ambos nunca tem fim, pois estão sempre se adaptando e se modificando de forma mútua e em relação ao ambiente.

Por este motivo, a ideia de hibridização pode ser útil para compreender melhor o que seria essa relação entre corpo-bicicleta, que se mostra através do exemplo do Antônio, mas que poderia ser muito bem retomada em relação a todos os outros ciclistas-entregadores.

Olivia von der Weid, antropóloga que pesquisa a locomoção de pessoas cegas, utiliza a noção de “híbrido locomotivo” (WEID, 2015: 950) para pensar nesse sistema acoplado entre organismo e objeto técnico, ao se referir ao uso da bengala. Pego emprestada esta ideia então, para pensar na locomoção dos ciclistas-entregadores e as (in)capacidades técnico-motoras resultantes desta, conforme retomarei mais adiante.

Vale destacar, que a noção de “híbrido locomotivo” se encaixa bem no contexto dos ciclistas-entregadores justamente por conta da sua relação com o movimento. Este corpo híbrido só faz sentido por conta do acoplamento e do movimento que dá sentido à prática dos entregadores. É por meio do movimento, e em movimento, que ciclista e bicicleta formam esse ser híbrido capaz de transportar as mais diversas cargas de um lado ao outro da cidade.

Por hora, volto ao exemplo de Antônio junto à sua bicicleta fixa para falar como pedalar nesse tipo de bicicleta impõe certas escolhas em relação aos caminhos percorridos na cidade. Por não terem marchas nem muitos apetrechos, as bicicletas fixas são mais leves e possuem pneus mais finos (normalmente aros 700) em comparação aos pneus das *mountain bikes*, o que faz com que sejam mais ágeis na hora de pedalar em meio ao trânsito. A aerodinâmica delas em comparação à das *mountain bikes* também é muito diferente, por serem bicicletas leves e feitas para atingir velocidades mais altas.

Ao acompanhar Antônio nas entregas, é possível notar que ele faz um constante movimento de “zigue-zague” em meio aos carros, numa tentativa de contorná-los sem precisar parar a bicicleta. Esse movimento, costuma ser feito por ele com muita precisão e, algumas vezes, vem acompanhado de gestos com as mãos, que parecem pegar impulso nos carros enquanto passam por eles. O movimento de zigue-zague, além de reforçar uma certa fluidez e um “estilo” de Antônio no movimento, também serve para chamar a atenção dos motoristas para a sua passagem, evitando possíveis acidentes.

Este movimento é reconhecido por ele como uma ação semelhante à prática de costurar, como se o rastro que deixasse para trás fossem linhas imaginárias percorridas em meio aos carros. Durante esta prática, os caminhos “se abrem” e “se fecham” de acordo com o movimento dos outros objetos presentes no trajeto, que é percorrido por ele com bastante fluidez.

A locomoção de Antônio está muito associada a uma tentativa constante de prever esse movimento dos outros, e de realizar os seus de acordo com esta previsão. Obviamente, nem sempre dá certo, pois nem

sempre tudo sai como previsto. Quando ocorrem erros, a fluidez do movimento se interrompe e acidentes acontecem. Estes, também são comuns e fazem parte do dia a dia dos ciclo-entregadores, como foi possível de notar ao acompanhá-los. No entanto, o indivíduo habilidoso é aquele que consegue realizar estes movimentos de modo ágil e criativo, sabendo responder aos imprevistos na maioria das vezes, tornando os acidentes acontecimentos pouco frequentes e lidando com eles da melhor forma possível, sempre que necessário.

Certa vez, Kayo me explicou que até os tombos, que são ocasionais e inevitáveis, envolvem uma certa habilidade no movimento e nos gestos: “Antes eu caía direto, mas depois de cair algumas vezes tu fica ligado porque tu sabe que dói. E depois de muitos tombos, até a melhor forma de cair a gente aprende. Tem que saber cair pra se machucar o mínimo possível quando acontece”.

O neurofisiologista russo Nikolai Bernstein (1967) associa isso ao desenvolvimento de uma capacidade conhecida como “destreza”. A destreza não é inata ao indivíduo, muito menos imutável, e por isso, pode ser tanto desenvolvida quanto aperfeiçoada. Ela varia qualitativamente entre uma pessoa e outra, sendo a única capacidade psicofísica que não pode ser medida quantitativamente (diferente da força, da velocidade ou da resistência).

Embora facilmente confundíveis à primeira vista, o autor reforça que destreza e habilidade são duas coisas distintas:

Dexterity is a capacity or an ability defining the relationship between the nervous system and skills. The level of motor dexterity defines how quickly and successfully a person can develop a certain motor skill and what level of perfection he or she is able to reach. Although both exercisability and dexterity are certainly exercisable capacities, they both stay above all the skills, ruling them and defining their essential features (LATASH, 1996, p. 208).

Ela não é, portanto, o ato motor em si, mas se revela através da interação entre o indivíduo habilidoso e condições externas a ele, que são sempre variáveis (e por isso, imensuráveis). Ou seja, a ideia de destreza pressupõe não apenas que existe uma influência do meio que afeta diretamente os movimentos da pessoa habilidosa, mas também que esta influência é sempre imprevisível.

Desse modo, pedalar na cidade, por si só, não é uma atividade destra, mas a maneira através da qual o ciclista é capaz de ajustar seus movimentos para resolver determinados problemas colocados pelo ambiente do trânsito, é.

A destreza dos ciclo-entregadores pode ser observada em vários momentos: no desenrolar de caminhos em meio aos carros, enquanto compartilham os corredores com os motociclistas, quando caem da bicicleta ou mesmo quando lidam com situações de perigo, como é o caso das “finas”.

“Tirar fina” é uma expressão bastante usada pelos entregadores, e ocorre quando um motorista se aproxima demais do ciclista durante o ato da ultrapassagem, sobrando apenas um “fino” espaço entre ambos. Este é visto pelos entregadores como um modo de intimidação muito comum no trânsito, estando ligado ao desrespeito e à falta de conscientização.

Além de ser uma prática perigosa, a “fina” vai contra a lei prevista pelo Código de Trânsito Brasileiro, que classifica o ato como “infração média” e afirma que durante a ultrapassagem o motorista deve manter uma distância mínima de um metro e meio de distância do ciclista³².

No entanto, não é essa a realidade do trânsito para os ciclo-entregadores, que necessitam de muita destreza para lidar com as eventuais “finas” tiradas pelos motoristas. A capacidade de lidar nessas situações, conforme observada em diferentes situações, está sempre associada à prática e à experiência.

Por ser fruto da relação entre a pessoa que se movimenta e o meio no qual ela está exercendo esta atividade, a noção de destreza conversa totalmente com a perspectiva ecológica proposta por Gibson. Em ambos os casos, os significados estão na relação entre organismo e ambiente, e nas possibilidades de ação e percepção que emergem desta: “The coupling of Gibson’s ideas with those of Bernstein forms a natural basis for looking at the traditional psychological topics of perceiving, acting, and knowing as activities of ecosystems rather than isolated animals” (LATASH, 1996, p. 10).³³

³² “Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta: Infração – média; Penalidade – multa”. (BRASIL, 1997, n.p.)

³³ *Vídeo 6* – Cf. SCHWEDERSKY, Larissa. **Antônio: técnicas, habilidades e movimento a partir do pinhão fixo**. 2019. (7m38s). Disponível em: <https://youtu.be/-0GjBDEk7RQ>. Acesso em 26 fev. 2019.

2.4. BRUNA: TÉCNICAS, HABILIDADES E MOVIMENTO A PARTIR DA RODA LIVRE

Meu primeiro contato com a Bruna foi por indicação da Brenda, fundadora da Pedivento. Quando iniciei a pesquisa de campo, Brenda me contou que a Bruna era uma das ciclistas mais ativas da Pedivento e que fazia parte do coletivo desde a época de seu surgimento. Então, entrei em contato com ela e combinei de acompanhá-la durante um dia de entregas, pedido este que foi atendido com muito entusiasmo.

Bruna trabalha como ciclista entregadora permanente no “Direto da Fruta”, uma lanchonete que vende sucos naturais, lanches (salgados, bolos, tortas, etc.) e açaí. Cinco dias por semana, de segunda à sexta, das 12h às 17h, ela faz entregas para este estabelecimento. O “Direto da Fruta” fica no “Estreito”, bairro localizado no continente de Florianópolis, próximo à beira-mar continental, dentro de um hortifruti chamado “Direto do Campo”. Nos demais horários, Bruna também fica disponível para realizar entregas esporádicas de mensageria que surgem na região e no centro da cidade.

A bicicleta utilizada por ela é uma *mountain bike* grande e pesada, com pneus grossos e guidão largo (chamado de “*riser*”). Além desta, o uso de diversos acessórios é visualmente perceptível durante as entregas: óculos, luvas, capacete, mochila, *jersey* e uma garrafinha de água acoplada diretamente na bicicleta, são componentes comuns em seu cotidiano.

As luvas de proteção são acessórios de uso diário. Além das ciclo-entregas, Bruna conta que trabalha esporadicamente como massoterapeuta e afirma que não pode correr o risco de fazer calos em suas mãos ou de machucá-las, pois são seu instrumento de trabalho.

Os óculos, próprios para ciclistas, diz que pegou do namorado e nunca mais largou. Ela os utiliza por causa de pequenos objetos e da areia que podem entrar nos olhos durante o trajeto, causando incômodo - “sempre entra alguma coisinha que incomoda”, me contou. Os óculos também ajudam a enxergar em dias muito ensolarados, pois as lentes alaranjadas diminuem a luminosidade. Além disso, evitam que a maquiagem em seus olhos borre. Ela me disse que, apesar do suor e dos cabelos bagunçados pelo vento, que são inevitáveis, gosta de se sentir bonita e pinta os olhos com delineador sempre que vai trabalhar.

O capacete e a *Jersey* são acessórios indispensáveis. Os ciclistas da Pedivento são instruídos a utilizar ambos, por segurança (no caso do capacete) e por identificação (no caso da Jersey, que é roxa e possui o

logo do coletivo nas costas). Todos concordam que a utilização do uniforme é importante pois chama a atenção de novos clientes e passa a mensagem de seriedade. Bruna também me disse que é bastante confortável para pedalar.

A mochila utilizada por ela para transportar os alimentos é uma mochila comum e em seu interior costuma carregar uma pequena caixa de isopor para ajudar a manter a temperatura do açaí e dos sucos transportados. A caixa também facilita o transporte, uma vez que dentro dela os alimentos ficam mais firmes e organizados, correndo menos risco de virar e vaziar.

Quando realizei o campo, Bruna estava trabalhando há pouco mais de um mês naquele local. Antes havia trabalho numa concessionária, onde ficava o dia inteiro dentro de um escritório e permanecia a maior parte do tempo sentada e sem se movimentar. Me contou que saiu de lá porque foi demitida, mas que já estava cansada do emprego, o que a fez pensar em alguma alternativa em que pudesse trabalhar e ganhar dinheiro sem precisar se sujeitar àquele tipo de rotina.

Queria “mudar de vida” e trabalhar com algo que gosta, e foi assim que a bicicleta passou a ser pensada também como uma fonte de renda para ela, que começou a fazer algumas entregas como “freelancer”³⁴ e acabou se apaixonando pela rotina. Pedalar como modo de lazer e locomoção eram coisas que já faziam parte de sua vida, então a adaptação à rotina de entregas foi bastante simples.

Combinei com Bruna o mesmo que com Antônio: acompanhá-la durante o período das entregas sem fazer muitas interferências. Pedi para que não se preocupasse muito comigo, e disse que tentaria acompanhar seu ritmo.

Porém, logo no início do trajeto, o que aconteceu foi o contrário. Bruna demonstrou o tempo inteiro uma preocupação em me indicar os trajetos que faríamos, onde ocorreria cada entrega (mesmo eu não conhecendo muito o bairro e não sabendo identificar nenhum local, nome de rua ou endereço) e quais direções iríamos seguir. Ainda mais depois que contei a ela que nunca tinha pedalado naquela região.

Por saber que a minha bicicleta possuía o pinhão fixo (diferente da bicicleta dela, de roda livre e marchas) e que isso fazia com que fosse mais difícil de subir os morros pedalando, quando fazíamos algum trajeto em que ela já sabia que iríamos encontrar algum morro mais elevado pelo

³⁴ O termo *Freelancer* (ou “freela”) é utilizado ao se referir ao trabalhador independente, sem vínculo empregatício.

caminho, sugeria que eu a ultrapassasse um pouco antes de iniciar a subida: “aí quando tiver chegando no morro eu te aviso pra você pegar o impulso”, me dizia. Quando o morro aparecia em seu campo de visão, logo me alertava: “aí vem o morro, pode ir na frente!”.

Deste modo, era possível chegar ao topo com maior facilidade e sem precisar descer da bicicleta, na maioria das vezes. Mesmo assim, conforme a subida ficava mais íngreme, minhas pernas iam enfraquecendo e a respiração ficando cada vez mais pesada. Chegar ao topo do morro pedalando numa bicicleta fixa, sem precisar descer dela, é sempre uma tarefa difícil. Às vezes, exausta, me rendia e acabava empurrando a bicicleta. Bruna, sempre de bom humor, descia e me acompanhava.

A bicicleta com marchas de Bruna e o seu corpo muito mais treinado e resistente do que o meu, mostravam como o acoplamento entre corpo e bicicleta, em determinados ambientes, provocam diferentes individualizações, que nada mais são do que diferentes modos de agir e reagir ao ambiente. Este híbrido locomotivo (ciclo-entregador na bicicleta) se encontra numa relação ativa e permanente com o mundo, e é essa relação que define e fundamenta os diferentes processos de individualização. Soma-se a este também, os diferentes objetos transportados (junto com suas superfícies, materiais, tamanhos e possibilidades de transporte).

Sempre que parávamos nas sinaleiras uma ao lado da outra aguardando o sinal abrir, ela aproveitava esses poucos segundos para me dar dicas sobre a que prestar atenção em cada trajeto. Enfatizava o quanto o trânsito era perigoso e caótico por lá e falava que eu deveria me manter atenta.

Por ser uma região de muita circulação de automóveis, com presença acentuada de ônibus, carros e caminhões, a tarefa de se equilibrar nos pequenos espaços que sobram entre eles e os meios-fios das calçadas, desviando dos bueiros que aparecem pelo caminho, é arriscada e requer atenção redobrada. Passar por esses caminhos, ao mesmo tempo em que desvia de obstáculos e encara as “finas” dos motoristas, é uma atividade que envolve muita destreza (LATASH, 1996), conforme já comentado anteriormente.

Por estes e outros motivos, Bruna sempre me indicava caminhos por onde era mais seguro percorrer pela calçada ou até mesmo lugares onde era indicado parar a bicicleta e atravessar a pé na faixa de pedestres. Grande parte dos locais de entrega não eram muito distantes do “Direto da Fruta”, e como a região é bastante comercial, a maioria dos pedidos

eram feitos por pessoas que trabalhavam em escritórios e outros estabelecimentos comerciais.

Bruna me contou que gosta de utilizar o aplicativo *Strava*³⁵ para salvar os trajetos e quilômetros pedalados diariamente. Ela calcula que pedala entre vinte e trinta quilômetros diariamente, num período de aproximadamente quatro horas, dependendo da quantidade de entregas. Normalmente, o clima e a data influenciam diretamente nessa demanda: dias bonitos e ensolarados costumam ter menos pedidos, pois as pessoas gostam de sair para comer e aproveitar o dia. Já em dias de chuva, às vezes a demanda chega a dobrar, pelo motivo contrário, conforme me contou. No início do mês, principalmente no quinto dia útil, também são dias em que os pedidos aumentam, pois muitas pessoas recebem seus salários e pedem mais entregas de comida em suas casas³⁶.

2.5. A HABILIDADE COMO PRÁTICA E REPETIÇÃO: APROXIMAÇÕES E DIFERENÇAS ENTRE BRUNA E ANTÔNIO

Embora os relatos acima pareçam, à primeira vista, exageradamente descritivos ou até mesmo desnecessários, minha intenção aqui é apontar para o fato de que eles permitem refletir sobre algumas aproximações e afastamentos entre a prática destes dois entregadores. Para que seja possível, então, relacionar estes exemplos ao modo como os ciclo-entregadores desenvolvem habilidades para se locomover em diferentes momentos e situações.

Para isso, no entanto, é necessário de antemão compreender os contextos nos quais esses ciclistas mobilizam diferentes estratégias de locomoção e como estas contribuem para a formação de uma percepção da cidade. Estas estratégias estão ligadas a diferentes processos de individuação (SIMONDON, 2005), conforme já explicado no capítulo anterior e, portanto, ocorrem de acordo com o campo de possibilidades de ações destes ciclistas inseridos no contexto da região onde pedalam.

Ao descrever essas duas narrativas em paralelo, procuro identificar não apenas as diferenças entre ambas, que resultam em diferentes campos

³⁵ Trata-se de um aplicativo utilizado pelos ciclistas para monitorar os caminhos percorridos na cidade. Uma explicação mais aprofundada sobre o uso deste aplicativo, assim como sobre suas principais funções, será dada no subcapítulo 3.5 deste trabalho.

³⁶ *Vídeo 7* - Cf. SCHWEDERSKY, Larissa. **Bruna: técnicas, habilidades e movimento a partir da roda livre**. 2019. (20m29s). Disponível em: <https://youtu.be/NJvDc2Rz0Fw>. Acesso em 28 fev. 2019.

operatórios e individualizações - as “diferenças que produzem diferenças”, nos moldes de Bateson (1987) -, mas também algumas semelhanças nas habilidades e técnicas compartilhadas entre eles, que são o resultado de interesses e preocupações em comum entre todos que realizam esta prática. Desse modo, espero que seja possível então compreender como os ciclo-entregadores desenvolvem e compartilham de uma espacialidade e uma percepção da cidade.

A noção de habilidade aqui colocada está inspirada na ideia de Ingold (2015) de habilidade como o resultado da imersão dos organismos em seus ambientes, onde percepção e ação são indissociáveis e integrantes do mesmo processo. A percepção resulta de modos de engajamento sempre contextuais. A habilidade, portanto, não é uma propriedade do organismo, e sim fruto da relação entre organismo e ambiente.

Tanto a Bruna quanto o Antônio, apesar de serem figuras muito contrastantes em diversos aspectos relacionados à prática das ciclo-entregas (incluo aqui: tipos de bicicleta, equipamentos e acessórios utilizados, região de trabalho e estratégias de locomoção), são igualmente reconhecidos como praticantes habilidosos. Torna-se necessário então, compreender não somente o que torna um ciclo-entregador hábil a realizar entregas, mas também como ocorre esse aprendizado.

Esse reconhecimento, atribuído pelos colegas de trabalho de ambos, está associado à agilidade nas entregas, que por sua vez, se relaciona à: pontualidade (que significa entregas realizadas dentro do horário requisitado pelo cliente), fluidez durante o ato de pedalar (que aparenta naturalidade e espontaneidade, como se fosse uma ação realizada de modo automático) e resistência corporal para percorrer grandes distâncias (que está associada à força muscular e ao controle da respiração).

Tais características são aspectos convergentes entre ambos e, notadamente, não foram desenvolvidas de uma hora pra outra, visto que são resultados de uma prática cotidiana e recorrente. Há uma memória implicada na prática cotidiana destas pessoas que está diretamente relacionada ao corpo habilidoso (INGOLD, 2010). Entretanto, essa memória das práticas passadas não é algo que está confinado na mente, como pode parecer, e sim algo que permeia todo o corpo do praticante, junto à bicicleta.

Não à toa, Marcel Mauss em seu ensaio sobre técnicas corporais, afirma que “o primeiro e o mais natural objeto técnico, e ao mesmo tempo meio técnico, do homem, é seu corpo” (MAUSS, 2003, p. 407). E Ingold

completa ao afirmar que “apenas o corpo se lembra”: a mão que corta o serrote, no exemplo citado pelo autor, lembra-se de como se mover para realizar esta tarefa, mas o serrote não (INGOLD, 2015, p. 103).

O mesmo pode ser pensado em relação aos ciclistas entregadores: apesar da bicicleta carregar consigo uma história, que fica evidente através do desgaste e das marcas de uso nas peças, ela não é capaz de se lembrar dos caminhos percorridos. Mas os ciclo-entregadores o são. Ao mesmo tempo, ela também não pode ser tomada como um simples receptáculo: o corpo que se lembra é o corpo *na* bicicleta.

Essa lembrança, explica Ingold, envolve gestos corporais utilizados para determinados contextos e uma “educação da atenção” (INGOLD, 2010) para reconhecer informações importantes no ambiente que indiquem quais os melhores caminhos a serem percorridos e quais os gestos, habilidades e técnicas que podem servir em cada situação.

O indivíduo habilidoso seria, então, aquele capaz de reconhecer, por meio de experiências passadas, quais os gestos apropriados em cada situação. O uso da bicicleta para um ciclo-entregador envolve a junção de uma lembrança de como usá-la e a destreza que permite incorporá-la e adaptá-la à contextos atuais, ao mesmo tempo. Ou seja, há uma dimensão do improvisado que corresponde exatamente à noção de destreza conforme descrita por Bernstein (LATASH, 1996).

Os praticantes mais habilidosos são, portanto, os que compartilham destas habilidades técnicas e sabem responder melhor aos imprevistos e às situações emergentes do trânsito. A noção de habilidade técnica pensada por Ingold (2015), quando melhor analisada e adaptada para o contexto das ciclo-entregas, pode contribuir para a compreensão de como ocorre esse processo de aprendizado.

2.6. A NOÇÃO DE HABILIDADE E O CICLO-ENTREGADOR

Segundo Tim Ingold (2015), a ideia de habilidade técnica só pode ser compreendida levando-se em conta três temas fundamentais. Estes, são estritamente relacionados e ocorrem de forma mútua na prática dos ciclo-entregadores. São eles: 1) a qualidade processional do uso de ferramentas: que pressupõe que o uso de qualquer ferramenta é sempre contextual e que ao descrevê-lo é necessário focar nas narrativas e processos que envolvem os seus usos (e nega o pressuposto de que ferramentas possuem atributos fixos e modos ideais de serem utilizadas); 2) a sinergia entre profissional, ferramenta e material: o que implica em perturbações mútuas entre estes (no caso dos ciclo-entregadores, inclui

nesta relação o ambiente urbano e a encomenda que está sendo transportada); 3) o acoplamento entre percepção e ação: onde agir e perceber são dois aspectos do mesmo processo, e ocorrem de forma mútua.

Como já explicado no primeiro capítulo, a bicicleta dos entregadores não é entendida aqui como uma ferramenta no sentido de possuir atributos intrínsecos que a definem como tal. O objetivo é, então, compreender os processos que envolvem os seus usos. Ao defini-la como ferramenta, penso na bicicleta como algo que modifica a percepção do indivíduo durante o ato de pedalar na cidade, e me aproximo da definição proposta por Ingold.

De acordo com o antropólogo, “descrever uma coisa como ferramenta é colocá-la em relação com outras coisas dentro de um campo de atividade no qual pode exercer determinado efeito” (Ingold, 2015: 101), portanto, uma ferramenta não pode ser analisada fora do contexto no qual está sendo utilizada. Defini-la como tal significa invocar a história dos processos que dão origem a mesma, ou seja, as narrativas por trás destes processos. A utilização de algumas narrativas descritas neste trabalho, tanto as escritas quanto as audiovisuais, é uma tentativa de ilustrar e aproximar o leitor destes processos.

A noção de habilidade técnica relacionada ao uso de determinada ferramenta, que neste caso é a bicicleta dos ciclo-entregadores, portanto, está ligada a essa ideia de uma memória, uma história de vida de práticas passadas. Uma habilidade técnica só é desenvolvida depois de muita repetição. Conforme Ingold pontua: “apenas o corpo se lembra” (e não a ferramenta), e o que ele lembra é uma história de gestos apropriados (ou não) em determinadas situações. São os diversos dias, situações, adversidades e caminhos perseguidos diariamente que permitiram a estes ciclistas-entregadores desenvolverem as habilidades necessárias para tal atividade.

Por este motivo, na medida em que pedalar fazendo entregas na cidade é uma atividade extremamente relacional (com o ciclista, com o ambiente urbano, com a bicicleta e com o objeto transportado), é inconcebível pensar esta prática a partir de regras pré-estabelecidas ou de uma sucessão de passos que devem ser seguidos. Cada trajeto é um novo caminho a ser percorrido, no entanto, a história das práticas passadas indicam possibilidades e quais configurações podem funcionar melhor.

É importante relembrar, ainda assim, que a ação de pedalar no caso dos ciclistas entregadores possui um objetivo: transportar as entregas e garantir que cheguem intactas até um destino final, dentro de um

determinado prazo. Por esse motivo, na maioria das vezes, os trajetos necessitam ser realizados com muita agilidade, principalmente nos casos das entregas de “delivery”, que são entregas expressas.

No caso da mensageria, o ciclista tem a possibilidade de programar as entregas para serem realizadas em determinado horário, dentro de uma logística programada previamente (nos casos em que são realizada mais de uma entrega, em diferentes endereços).

A relação sinérgica entre este híbrido locomotivo (ciclista+bicicleta), o ambiente (urbano) e a carga transportada também é algo importante a ser destacado, e é a execução desta que faz do percebedor (no caso, o ciclista-entregador) um praticante habilidoso.

Os caminhos, as estratégias (tanto para percorrer os “melhores” caminhos com agilidade quanto para evitar acidentes e mesmo para transportar as cargas em segurança), as habilidades e os modo de locomoção variam de acordo com as propriedades e características de cada um destes elementos e da combinação entre eles. É por esse motivo que Bruna e Antônio, apesar de serem ambos ciclo-entregadores muito hábeis, mobilizam estratégias distintas de locomoção pela cidade.

A bicicleta de Antônio possui pneus finos que propiciam os trajetos por entre os carros, sobretudo nos “corredores” que se formam entre as pistas, que são compartilhados com as motos. Isso permite que o mesmo se arrisque por caminhos mais apertados e realize movimentos ágeis por entre estes pequenos espaços. Por sua vez, a bicicleta mais pesada e de pneus grossos da Bruna, não permite a realização de movimentos por entre os carros da mesma forma que Antônio, mas propicia que ela suba com maior facilidade nas calçadas e meios-fios.

Também por conta disso, Antônio privilegia atalhos como escadarias e praças para cruzar de uma rua a outra no centro da cidade e evita o máximo possível trajetos com morros, enquanto que Bruna aproveita as marchas para subí-los com maior leveza e agilidade.

Mas apesar das distintas estratégias mobilizadas por Antônio e Bruna durante um dia de trabalho fazendo entregas pela cidade, o que há de comum entre estes dois praticantes é o fato de que as possibilidades e impossibilidades de ação de ambos emergem da relação destes com o ambiente conforme se movimentam por ele. Portanto, durante o ato de pedalar, eles percebem a si mesmos no trânsito, através de possibilidades e impossibilidades de ação que são reconhecidas conforme se movimentam e de acordo com as características do objeto transportado.

2.7. “AFFORDANCES” AO PEDALAR

O ambiente do ciclo-entregador é o ambiente do trânsito, conforme já pontuado, e o que eles propiciam um ao outro está diretamente ligado ao modo como os entregadores percebem a cidade. Modo este que é diferente dos motoristas, dos pedestres e dos motociclistas pois, apesar do trânsito ser o mesmo, as (in)capacidades de ação são outras e resultam em diferentes modos de estar no mundo.

A percepção, portanto, é sempre ativa e está diretamente ligada ao movimento. As pessoas percebem o mundo na medida em que se movem, dentro de suas possibilidades e impossibilidades de ação, que são constantemente reformuladas de acordo com as propriedades dos materiais com os quais entram em contato. No caso dos ciclo-entregadores, essas (im)possibilidades de ação estão ligadas à características que incluem: o corpo do ciclista, a bicicleta, o objeto transportado e o ambiente pelo qual ele pedala.

Segundo Gibson (GIBSON, 1966, p. 127) e que posteriormente serviu de influência para Ingold (INGOLD, 2015, p. 129), o ambiente não existe em si, ele existe tal como é percebido, e o que percebe-se são os “affordances”, que são exatamente esses significados/(in)capacidades de ação que são “reconhecidos”.

Esta noção de “affordance” conforme formulada por Gibson reforça a ideia de que “a percepção, portanto, não é uma questão de atribuir algum significado ao objeto - de reconhecê-lo como pertencendo a um certo tipo ao qual determinados usos possam ser atrelados -, mas de descobrir significado no próprio processo de uso” (INGOLD, 2015, p. 129).

Assim, nota-se que as formas de perceber o mundo estão mutuamente relacionadas à experiência. E se a percepção está diretamente atrelada aos processos de uso que envolvem os objetos técnicos, conforme sugere Gibson (1966), então, está diretamente relacionada à ação. Agir e perceber são, portanto, parte de um processo único de criação de sentido.

Gibson, ao afirmar isso, estava elaborando uma teoria da percepção direta que se contrapunha à ortodoxia cartesiana. Para ele, a percepção prescindia a produção de representações mentais sobre o mundo e, por isso, era sempre “direta”.

Perceber, portanto, é acumular informações sobre o que os materiais propiciam [*afford*] ao sujeito percebedor, criando possibilidades de ação na medida em que ele se movimenta e segundo suas próprias características, ou seja, “cada ser percebe o mundo conforme pode agir -

pelas *affordances* que se dão na sua relação com o ambiente -, por isso o ambiente existe nas possibilidades de cada organismo e de modo diferente para cada um deles” (SAUTCHUCK, 2007, p. 89).

A teoria dos *affordances*, portanto, pressupõe uma complementariedade entre organismo e ambiente. Por isso, é sempre relacional. Um *affordance* é aquilo que o ambiente oferece, fornece ou proporciona ao animal, seja bom ou ruim. Desse modo, ele existe sempre em relação ao animal, e não como propriedades físicas abstratas do ambiente (GIBSON, 1979, p. 127). Sendo assim,

An important fact about the affordances of the environment is that they are in a sense objective, real, and physical, unlike values and meanings, which are often supposed to be subjective, phenomenal, and mental. But, actually, an affordance is neither an objective property nor a subjective property; or it is both if you like. An affordance cut across the dichotomy of subjective-objective and help us to understand its inadequacy. It is equally a fact of the environment and a fact of behavior. It is both physical and psychical, yet neither. Na affordance points both ways, to the environment and to the observer. (GIBSON, 1979, p. 129)

Um exemplo interessante para compreender esta ideia de *affordance* e como ela está relacionada aos ciclistas entregadores é analisar o modo como estes se apropriam do espaço urbano e utilizam escadarias, meio-fios, ciclofaixas, rampas, postes, outros carros, etc. dando novos usos e sentidos às “coisas” (INGOLD, 2015).

2.8. ATALHOS

Os atalhos podem ser descritos como caminhos alternativos utilizados para se chegar de um lugar à outro e pode-se dizer que são muito comuns na execução dos trajetos realizados diariamente pelos ciclo-entregadores, podendo incluir praças, escadarias, calçadas ou qualquer outro espaço na cidade. Estes, normalmente são realizados por eles com o intuito de garantir caminhos mais curtos e eficazes, de acordo com o objetivo do entregador e com suas possibilidades de ação no momento.

Numa cidade planejada para os automóveis, muitos dos caminhos existentes não atendem à determinadas finalidades práticas, fazendo com que esses ciclistas optem por reinventar diariamente seus trajetos (através da criação e utilização dos atalhos), dando novos usos ao espaço público.

2.8.1. A “praça das americanas”

A “praça das americanas”, conforme chama Antônio, é uma praça localizada ao lado do seu prédio, bem no centro da cidade. Da janela de seu apartamento, é possível visualizar praticamente toda a sua extensão e observar as pessoas caminhando de um lado ao outro dela. Embora seja construída em cima de um estacionamento, a circulação de automóveis não é permitida, e a grande maioria dos que cruzam por ela são transeuntes cortando caminho entre a Rua Felipe Schmidt e a Rua Tenente Silveira ou trabalhadores que aproveitam o intervalo para descansar nos bancos espalhados por ela.

A praça é chamada por Antônio deste modo pois, como o próprio nome indica, está localizada logo ao lado de uma loja “Americanas”, no entanto, uma placa localizada na esquina indica seu nome como “Largo do Fagundes”.

A praça tem destaque no dia a dia e na execução dos trajetos de Antônio justamente porque além de estar bem localizada entre duas ruas bastante importantes no Centro da cidade, também fica logo ao lado do prédio onde o ciclo-entregador mora. Quase todos os dias Antônio sai de casa e corta caminho atravessando a praça para chegar até a rua de baixo, e apesar de ter sempre algumas pessoas circulando pela região, o que torna o trajeto um pouco mais complicado, é o caminho mais prático e curto para chegar até tal rua (caso contrário, seria necessário contornar toda a quadra, que além de ser o caminho mais distante também possui um morro no trajeto).

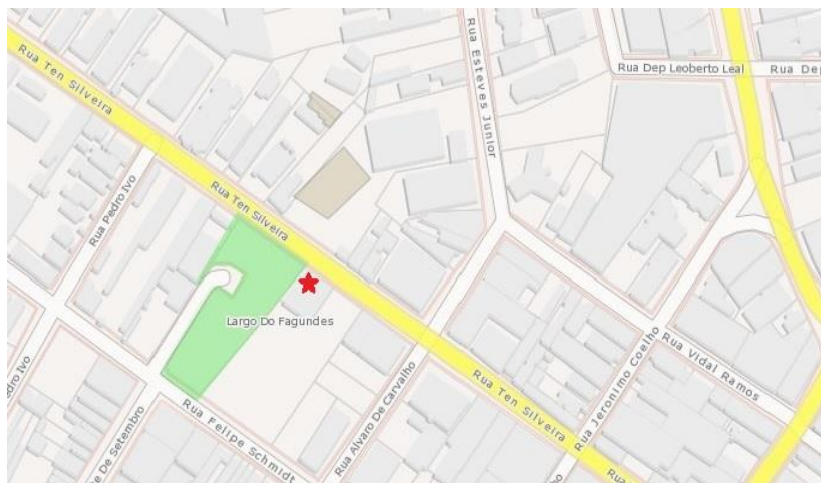
Para cruzar a praça, é necessário descer uma rampa, atravessar uma pequena passarela e pular alguns degraus. O ciclo-entregador realiza este trajeto sempre com muita desenvoltura, controlando os pedais e o ritmo de acordo com o fluxo de pessoas circulando pela região. Em horários mais movimentados, a atenção é redobrada, mas quando a praça está vazia, Antônio aproveita para pegar velocidade.

Por possuir muitos obstáculos, a praça é vista por Antônio como um caminho divertido. Parte do seu interesse pela bicicleta fixa está justamente nessa possibilidade de controlar os pedais de acordo com os diferentes obstáculos, o que claramente é visto por ele como algo

prazeroso e desafiador. Quando não está com pressa, ele também gosta de utilizar os espaços vazios e o chão liso para arriscar algumas manobras.

A primeira vez que o acompanhei neste trajeto, notei que nunca cogitaria fazer este caminho em outra circunstância, acredito que por conta dos obstáculos e do fluxo de pessoas. Também não conseguia acompanhá-lo muito bem, principalmente na parte dos degraus. Enquanto Antônio era capaz de pular por cima deles com tamanha agilidade e precisão, eu levei algumas tentativas para criar coragem de atravessá-los sem descer da bicicleta. Quando o caminho era o oposto, ficava mais impossível ainda: ele aproveitava a leveza de sua bicicleta para pular de um nível ao outro, enquanto que eu necessitava parar de pedalar, descer da bicicleta e só então subir o degrau com ela em minhas mãos.

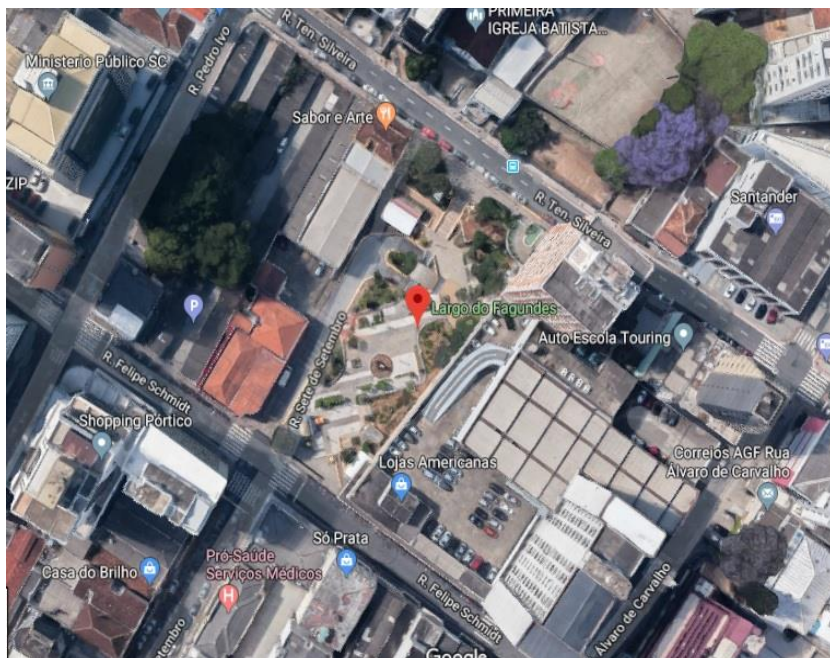
Figura 15 – A praça vista de cima. A área da praça corresponde à área pintada de verde no mapa e a estrela vermelha marca a localização do prédio do Antônio



Fonte: mapa de geoprocessamento da Prefeitura de Florianópolis (2019)³⁷. [editado pela autora].

³⁷ Disponível em: <http://geo.pmf.sc.gov.br>. Acesso em: 02 fev. 2019.

Figura 16 – Imagem de satélite da praça



Fonte: Google Imagens (2019).

2.8.2. Escadaria (Pref. Osmar Cunha/Presidente Nereu Ramos)

As escadarias presentes no centro da cidade são normalmente utilizadas por pedestres, mas alguns ciclo-entregadores as utilizam para cortar caminho e chegar mais rapidamente a outras ruas. No entanto, elas só são uma boa alternativa para entregadores que utilizam bicicletas leves, que permitem que eles as carreguem escada acima e abaixo, de modo ágil e prático.

A primeira vez que realizei este trajeto foi acompanhando a Brenda durante algumas entregas para um restaurante no centro da cidade que se chamava “Quintal”. Sem falar nada, ela parou em frente às escadas e rapidamente apoiou a bicicleta em seus ombros e subiu correndo em meio às pessoas, esperando que eu fizesse o mesmo movimento, que parecia ser feito por ela com muita naturalidade. Ainda um pouco surpresa, coloquei minha bicicleta nas costas e acompanhei seus movimentos,

chegando quase sem fôlego ao topo. Ao chegar lá em cima, Brenda colocava a bicicleta de volta ao chão e continuava pedalando.

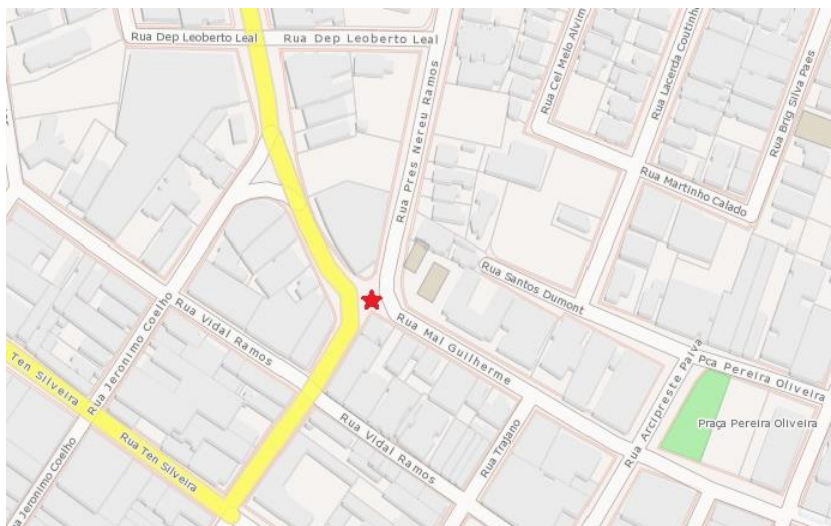
Antônio também costuma percorrer este caminho, que já é tão diário em sua rotina que o vendedor que vende bilhetes de loteria na rua de cima das escadas costuma cumprimentá-lo. Certo dia, chegou a comentar sobre o novo corte de cabelo do ciclo-entregador, num gesto de intimidade que reflete a frequência com que o ciclista realiza este trajeto.

Entretanto, nem sempre estas estratégias de locomoção saem como o planejado. Certo dia enquanto acompanhava Antônio nas entregas, ele resolveu pegar atalho pela escadaria como de costume. Quando estava quase chegando, apoiou o pé direito no chão para frear a bicicleta e acabou escorregando. O piso ainda estava um pouco molhado da chuva do dia anterior, detalhe que passou despercebido pelo ciclista. O resultado foi um tombo, que para quem viu de fora aparentava ter acontecido em câmera lenta. Logo em seguida, Antônio se levantou e continuou o trajeto normalmente, rindo do erro que cometeu.³⁸

Vale reforçar, conforme já dito, que as escadarias são utilizadas somente pelos ciclistas que utilizam bicicletas muito leves (que é o caso das bicicletas fixas). Já os entregadores que utilizam bicicletas mais pesadas, como as *mountain bikes*, não compartilham desta mesma estratégia, pois seria muito pesado e trabalhoso carregá-las escada acima. Estes, optam por contornar a quadra.

³⁸ O acidente faz parte do vídeo “Antônio: técnicas, habilidades e movimento a partir do pinhão fixo”, apresentado no final do subcapítulo 2.3.

Figura 17 – Mapa onde mostra a localização da escadaria (marcada pela estrela vermelha na imagem)



Fonte: mapa de geoprocessamento da Prefeitura de Florianópolis (2019)³⁹ [editado pela autora].

Figura 18 – Brenda subindo a escadaria com sua bicicleta apoiada no ombro



Fonte: da autora (2018).

³⁹ Disponível em: <http://geo.pmf.sc.gov.br/>. Acesso em: 02 fev. 2019.

2.9. CICLOVIAS E CICLOFAIXAS

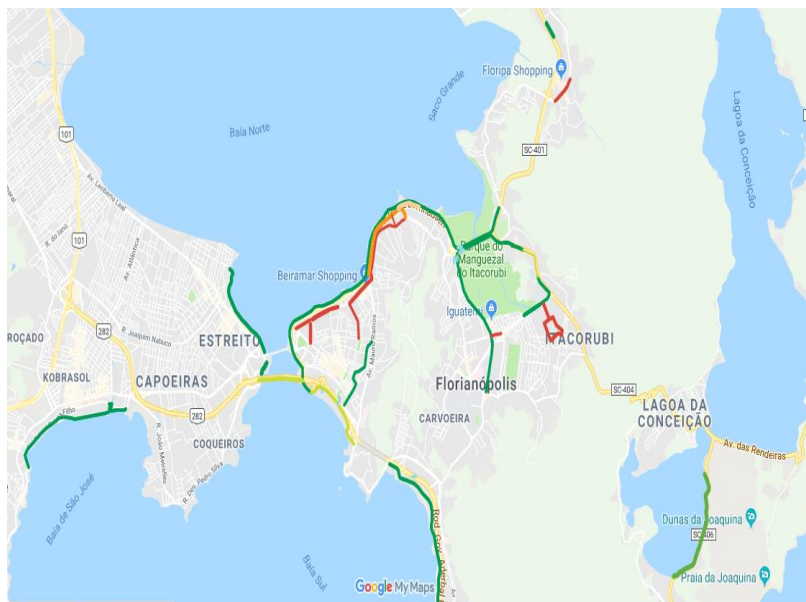
Florianópolis é uma capital reconhecida nacionalmente pela falta de mobilidade urbana. Basta uma breve pesquisa no Google com a frase “capital com pior mobilidade urbana do Brasil” que rapidamente várias manchetes e notícias falando sobre os problemas de mobilidade na cidade podem ser encontradas. Este problema está associado ao mal planejamento e poucos horários no transporte de ônibus⁴⁰, aos frequentes engarrafamentos de automóveis em horários de pico e à pouca opção de ciclovias para os ciclistas, algo que poderia ser uma boa alternativa ao problema do transporte, mas que é pouco valorizado.

Diante de toda essa confusão, os ciclistas entregadores são pessoas que enfrentam diariamente as consequências desses problemas, tendo que lidar com as precariedades das avenidas e ruas da cidade, o desrespeito dos motoristas, o trânsito caótico em horários de pico e a falta de opção de ciclovias e ciclofaixas que realmente sejam “boas para pedalar”.

As poucas ciclovias e ciclofaixas presentes na cidade não estão interligadas entre si e costumam “começar do nada” e “terminar em lugar nenhum”, conforme dito pelos próprios entregadores. Além disso, algumas dessas são feitas com materiais não muito propícios para os pneus de bicicletas: as muito lisas escorregam e se tornam perigosas em dias de chuva e outras são de lajotas ou construídas em cima de calçadas, o que torna o piso muito irregular.

No mais, os ciclo-entregadores também costumam falar que as ciclovias provavelmente foram planejadas por pessoas “não-ciclistas” ou que veem o ciclismo urbano apenas como um modo de lazer, numa tentativa de justificar a maneira como estas foram planejadas. Por esse motivo, as ciclovias costumam não ser os caminhos mais “eficazes” durante o trajeto de uma entrega, na grande maioria das vezes.

⁴⁰ Para melhor compreensão de como opera o transporte de ônibus e as políticas de planejamento urbano na cidade de Florianópolis, sugiro ao leitor que leia a dissertação de Marcelo Camargo (2016) sobre o tema, intitulada “Entre linhas: movimento e política a partir de um terminal de ônibus em Florianópolis/SC”.

Figura 19 - Mapa das ciclovias e ciclofaixas da cidade⁴¹

Fonte: Bicicletopolis⁴² (2019).

2.9.1. Ciclovía da Beira-mar

Esta ciclovía acompanha a principal avenida da capital (Avenida Beira-Mar Norte) e é a maior (possui 9.400 metros de extensão) e mais

⁴¹ Para informações mais detalhadas, conferir mapa disponível em: <https://www.google.com/maps/d/viewer?msa=0&hl=pt-PT&ie=UTF8&t=h&ll=-27.621069218245925%2C-48.48332299886101&spn=0.48675%2C0.42572&z=12&source=embed&mid=1AWdbatDVWW31uvVHiQgN0MoM4co>. Acesso em: 18 jan. 2019. O Link é um mapa interativo onde é possível observar as ciclovias e ciclofaixas da cidade, junto com informações sobre estado de conservação, tamanho de extensão, bairro onde está localizada e órgão responsável pela construção. O mapa foi atualizado pela última vez no ano de 2012, no entanto, a situação ciclovitária da capital não mudou muito desde então.

⁴² Mapa atualizado pela última vez no ano de 2015. Disponível em: <http://bicicletopolis.com/mapas/mapa-ciclovias/>. Acesso em: 18 jan. 2019.

utilizada da cidade. Além disso, é considerada uma das mais seguras, por conta da presença de um canteiro que separa os ciclistas dos automóveis.

Utilizada tanto para o lazer quanto para locomoção, costuma ser usufruída por todos os tipos de ciclistas, o que é rapidamente perceptível após poucos minutos observando o movimento de pessoas no local: trabalhadores, esportistas, jovens e pessoas de mais idade, todos compartilhando o mesmo espaço. No entanto, notei que este não é um trajeto muito priorizado pelos ciclo-entregadores, com exceção dos casos em que necessitam se deslocar diretamente do centro para a região da UFSC ou Itacorubi (ou percorrer o caminho contrário), sem realizar paradas durante o caminho.

Ao questioná-los sobre os motivos que levam a evitá-la, as principais causas do pouco uso da ciclovia foram: o vento contra (por ser uma ciclovia que costeia o mar, ela é grande alvo dos ventos e muitas vezes durante o trajeto o ciclista necessita lidar com um forte vento em direção contrária ao seu deslocamento, o que prejudica a agilidade e a resistência do ciclista-entregador); o alto fluxo de ciclistas em determinados horários (por ser o principal trajeto realizado por ciclistas a lazer, nos horários de pico a ciclovia fica bastante congestionada, prejudicando o desempenho ágil do ciclista-entregador); por conta da logística de entregas (a ciclovia da Avenida Beira-Mar está distante de todos os comércios e residências que existem no caminho, e muitas vezes os ciclistas possuem entregas para serem feitas no meio do trajeto) e por existir outras alternativas de caminhos (embora sem ciclovias) que encurtam o trajeto.

Um caso à parte ocorre quando Kayo, ciclista-entregador da Orbis Ciclo-entregas, necessita utilizar o reboque para transportar um grande número de entregas. Este, acoplado atrás de sua bicicleta, restringe os movimentos do entregador e dificulta a realização de trajetos em meio ao trânsito de carros e motos, fazendo com que o entregador opte sempre por trajetos com ciclovias, como é o caso deste e da ciclovia da Avenida Hercílio Luz.

2.9.2. Ciclovia da Hercílio Luz

Esta ciclovia é localizada no canteiro central de uma das principais avenidas do centro da cidade e divide espaço com um calçadão destinado aos pedestres. Por conta disso, tornou-se bastante comum a presença de pessoas na ciclovia, o que atrapalha a circulação dos ciclistas.

Ainda assim, ela é muito utilizada pelos ciclo-entregadores, pois seu trajeto faz ligação com diversas ruas importantes no centro comercial da cidade, estando próxima de muitos locais de entrega. Estes ciclistas, utilizam algumas estratégias para se movimentar em meio às pessoas que atrapalham o trânsito das bicicletas.

Kayo muitas vezes utiliza um apito que carrega pendurado no pescoço ou entre os dentes conforme se movimenta, fazendo barulho sempre que se aproxima de alguém com o intuito de alertar sobre a sua passagem. Este apito também é utilizado por ele em outras situações em meio ao trânsito, onde procura chamar atenção dos motoristas e motociclistas.

Já Brenda, ao passar pela mesma ciclovía, costuma gritar para as pessoas saberem que está passando e ao mesmo tempo alertá-las de que estão no lugar errado. “Bike!” e “ciclovía!” são as palavras mais gritadas por ela nesse contexto.

Antônio conta que não gosta de utilizar a ciclovía neste trajeto e prefere pedalar pela rua ou até mesmo pelo calçadão ao lado dela, em horários com poucas pessoas. Isso ocorre porque, segundo ele, o piso da ciclovía é muito liso e a falta de freios faz com que derrape ao utilizar a técnica dos “skids” e “skips” que utiliza para frear.

2.10. Evitando colocar os pés no chão

Ao caminhar pela cidade, os pés, embora mediados pelos calçados, conforme pontua Ingold (2015), estão sempre em contato com o chão onde pisam. Através deles, é possível perceber as diferentes texturas e elevações das ruas e das calçadas. Subir e descer escadas, rampas e meios-fios são atividades rotineiras. Também é possível notar a diferença de quando se está caminhando no asfalto, no gramado ou na areia.

Para o ciclo-entregador, a relação com o chão é igualmente importante. Perceber as diferenças nos caminhos por onde pedalam é de grande relevância para que o deslocamento do ciclista ocorra de forma fluida e ágil. No entanto, essa percepção ocorre menos com os pés e mais através dos próprios pneus das bicicletas, que mediam o contato com o chão.

Ao acompanhá-los passei a notar que o contato direto com o chão através dos pés é algo muito evitado por estas pessoas. Tocár o chão significa tirar os pés dos pedais e, conseqüentemente, parar a bicicleta. Parar a bicicleta significa perder tempo e agilidade, que são duas coisas essenciais em seu trabalho.

Essa perda ocorre pois, ao se deslocar, a bicicleta conta com uma certa inércia do movimento. Toda vez que o ciclista freia e coloca os pés no chão, esta inércia é interrompida. Ao retomar o movimento, iniciando novamente a pedalada (ou seja, no movimento de arrancada), uma maior força de tração é exigida do ciclo-entregador. Desse modo, além do tempo perdido para frear e retomar o movimento, a agilidade fica igualmente comprometida.

Esta questão da inércia do movimento compõe o que alguns dos ciclo-entregadores compreendem como “flow”⁴³. Pedalar “no flow” remete à uma excelência da ação, que envolve ritmo, agilidade e fluidez no movimento ao longo do percurso, sempre em correspondência aos movimentos dos outros (STABELINI, 2016).

Quando o entregador freia a bicicleta e se apoia na superfície, perde a fluidez no movimento. Para retomar o “flow” é necessário realizar um esforço maior, que é o esforço feito quando o ato de pedalar se inicia. Por isso, duas coisas são evitadas por estes ciclistas, sempre que possível: parar a bicicleta e colocar os pés no chão. E em casos em que parar de pedalar é realmente necessário (quando o ciclo-entregador necessita olhar o mapa, conferir o endereço da entrega ou esperar a sinaleira abrir, por exemplo), ainda assim, evita-se apoiar os pés no chão.

Na tentativa de evitar que isso ocorra, os ciclistas-entregadores mobilizam diferentes habilidades. Uma delas é a utilização de um movimento chamado *track stand*, que consiste em equilibrar a bicicleta num ponto fixo, sem sair do lugar e sem descer dela. Esta técnica está muito associada ao equilíbrio e é bastante utilizada em meio ao trânsito: enquanto o ciclo-entregador aguarda o sinal abrir ou alguma pessoa atravessar a faixa de segurança, por exemplo.

Outra, está associada à habilidade de continuar sentado na bicicleta parada, porém apoiado em algum objeto, que pode ser qualquer um que estiver no caminho e que permita que esta atividade seja realizada. Observei este movimento diversas vezes entre os ciclistas-entregadores, porém estes não possuem um nome específico e nem fazem referências à tal técnica, como se fosse algo muito natural e feito por todos.

Normalmente, esta é utilizada quando o ciclo-entregador necessita realmente parar a bicicleta e também ocorre enquanto aguarda o sinal abrir. Notei que também é utilizada quando o ciclo-entregador necessita

⁴³ O termo é também muito utilizado por grupos de skatistas, quando executam manobras com precisão ao longo dos trajetos (seja nos equipamentos urbanos da cidade ou na pista), conforme apresentado por Stabelini (2016).

conferir o endereço das entregas ou tirar alguma dúvida sobre o trajeto no celular. Nestes casos, se apoiam nos mais diversos objetos, entre eles: postes, placas, carros parados, etc. Desse modo, fica mais rápido voltar a pedalar e retomar o ritmo e também aproveitam um pouco para descansar os pés.

2.10.1. Track stand

Apesar de conhecer a técnica e já ter visto alguns ciclistas treinando em vídeos na internet, eu nunca havia associado esta prática ao contexto das ruas e achava que era apenas um certo tipo de “brincadeira” feita entre alguns ciclistas para testar seu equilíbrio em cima da bicicleta. Mas ao acompanhar o Antônio, passei a notar que o *track stand* era muito utilizado por ele como uma estratégia para não precisar descer da bicicleta nem apoiar os pés no chão, economizando tempo e esforço durante as entregas⁴⁴.

Porém, antes de me aprofundar mais nesta questão a respeito da técnica em si, é necessário explicar do que se trata o *track stand*: em tradução livre, significa algo como “seguir estendido” ou “permanecer de pé” e, como o próprio nome indica, consiste em ficar equilibrado com o corpo ereto em cima da bicicleta, que fica em posição quase que parada, com movimentos mínimos das pernas junto aos pedais que vão para a frente e para atrás.

Este leve balanço é o que permite que o ciclista mantenha o equilíbrio em cima da bicicleta, porém, é uma prática que requer treino e muita habilidade e não são muitos os ciclistas que conseguem realizá-la⁴⁵.

2.10.2. Técnicas de apoio

Outra técnica que observei em campo foi o uso dos mais diversos materiais encontrados na cidade para servir de apoio ao ciclista durante pausas no trajeto. Esta é uma posição prática pois permite que o ciclista fique parado numa posição mais confortável, que não exige a força dos pés e que facilita a partida quando ele for voltar a pedalar. Assim, os

⁴⁴ Essa técnica também aparece no vídeo de Antônio que foi apresentado anteriormente.

⁴⁵ *Vídeo 8* - Cf. SCHWEDERSKY, Larissa. **Antônio (track stand)**. 2019.

(0m22s). Disponível em:

<https://www.youtube.com/watch?v=feo9pwh3T4M&feature=youtu.be>. Acesso em 26 fev. 2019.

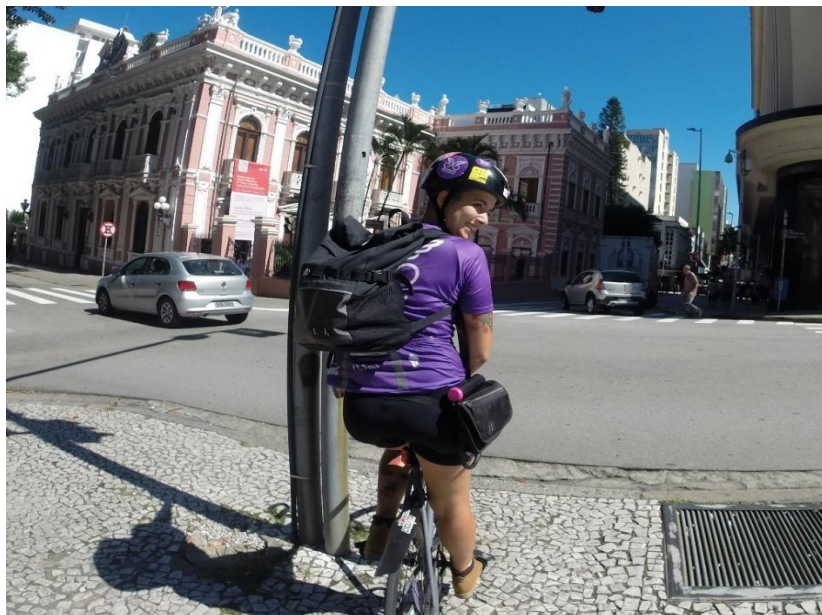
objetos encontrados pela cidade ganham novos usos nas mãos (literalmente) dos ciclistas.

Figura 20 - Brenda, ciclo-entregadora da Pedivento, apoiada no poste enquanto aguarda o sinal abrir para atravessar a rua



Fonte: da autora (2018).

Figura 21 – Brenda novamente, apoiada no poste enquanto aguarda o sinal abrir para atravessar a rua



Fonte: da autora (2018).

Dessa forma, é possível notar que esses (e muitos outros) materiais presentes na cidade, que fazem parte dela e parte da paisagem, também compõem o ambiente destes entregadores. No entanto, seus usos são sempre processuais e relacionais,

[...] o meio ambiente é um mundo que continuamente *se desdobra* em relação aos seres que sobrevivem aí. Sua realidade não é *de* objetos materiais, mas *para* seus habitantes (GIBSON, 1979: 8; cf. INGOLD, 1992). É, em suma, um mundo de materiais. E assim como o ambiente se desdobra, os materiais de que é composto não *existem* - como os objetos do mundo material - mas *ocorrem*. (INGOLD, 2015, p. 65)

Os atributos dos materiais que encontramos na paisagem da cidade não são fixos nem estáticos, na medida em que adquirem usos e funções

que são sempre orientados pela prática e pela experiência, e estão inseridos dentro do ambiente constituído pelo e para os entregadores, ambiente este que é diferente do percebido por outros modos de habitação da cidade.

2.11. PRIMEIRAS CONCLUSÕES

Como vimos no capítulo anterior, locomover-se pela cidade é se movimentar em um mundo habitado. É compartilhar o espaço urbano com diversos outros modos de habitação e seus diferentes fluxos, ritmos e direções. O modo como experienciamos o mundo está diretamente ligado às nossas capacidades de atenção e resposta aos diversos obstáculos, passagens, objetos, humanos e não-humanos que encontramos ao longo dos caminhos que percorremos diariamente.

Por este motivo, ao pensarmos sobre uma prática e um modo específico de experienciar a cidade é impossível desvincular o praticante do ambiente no qual aquela prática está inserida. *Os sentidos são extraídos sempre do processo que dá origem e continuidade a essas práticas, no contexto de um ser-no-mundo (ou seja, da relação entre as pessoas e seus ambientes).*

Segundo Ingold (2015), experienciamos o mundo a partir de nossas “práticas de habitação”. Ou seja, nosso conhecimento, habilidades e modos de perceber o mundo são desenvolvidos a partir da experiência de um corpo ativo e em constante movimento. A partir disso, é possível concluir que a percepção do ciclista-entregador é moldada pela relação estabelecida entre ele, o ambiente (a cidade), a bicicleta e os objetos e ferramentas utilizados por ele para concluir esta tarefa.

O ambiente muda de acordo com as possibilidades e impossibilidades que temos de agir sobre ele, e isso está ligado também às escolhas, estratégias e necessidades de locomoção de cada percebedor. Por isso, a bicicleta do ciclista entregador entra como um importante personagem nesta relação, pois modifica o modo como ele percebe e se relaciona com o mundo.

As diferentes formas de se movimentar pela cidade implicam em diferentes conhecimentos sobre esta. Florianópolis, portanto, é formada por todas as suas práticas da habitação, mas cada sujeito é capaz de percebê-la de acordo com o modo como habita a mesma. Existem muitas Florianópolis, e a que emerge para os ciclistas entregadores é apenas uma delas.

3. MOVIMENTO E MOBILIDADE URBANA

3.1. O MOVIMENTO COMO PONTO DE PARTIDA

Nos capítulos anteriores, observamos como o ciclo-entregador, ao se movimentar pela cidade, está o tempo todo em correspondência com o trânsito, com a sua bicicleta, com a carga transportada e com o mundo ao seu redor. Sendo assim, as possibilidades e variações dinâmicas do movimento destes ciclistas são infinitas.

O deslocamento no meio urbano depende não só dos trajetos percorridos, mas também dos obstáculos encontrados pelo caminho, da força e da intensidade que são implicadas na pedalada, das propriedades da carga que está sendo transportada, da inclinação tanto do território percorrido quanto do próprio corpo do ciclista, e de inúmeras outras variáveis. De todo modo, seja em relação a qualquer um destes aspectos, mostrou-se claro que o movimento tem um papel predominante e essencial na atividade exercida por esses trabalhadores.

Deste modo, uma questão que me veio à mente desde o início da escrita deste trabalho foi justamente a respeito de como falar da prática das ciclo-entregas, e dos modos de engajamento aos quais ela está atrelada, de forma que seja possível transmitir ao leitor um pouco sobre os conhecimentos experienciais que envolvem esta atividade.

Além disso, acredito que a discussão que relaciona este modo específico de viver a cidade ao debate que envolve as políticas de mobilidade urbana atualmente pode ainda ser muito frutífera e propositiva, fazendo emergir outros modos de pensar a cidade, o trânsito e o meio urbano.

Por isso, desde o início, a discussão sobre movimento se mostrou de grande relevância para que fosse possível compreender o modo como estas pessoas vivem e percebem o mundo através das ciclo-entregas. Não à toa, “Onde quer que haja vida, há movimento”, conforme aponta Ingold (2015, p. 122).

No entanto, não é tão comum estudos que partam do movimento para compreender técnicas, práticas e modos de percepção e, para fazer isso, necessitei me aprofundar um pouco mais no debate que propõe que o movimento seja concebido como uma forma de conhecimento direto, na tentativa de compreender qual a relação entre movimento e cognição na prática diária destes entregadores.

Segundo a filósofa Maxine Sheets-Johnstone (2011), o movimento em si pode ser pensado como um modo de perceber, de agir e de responder

ao mundo. Para a autora, ele é o fundante de qualquer processo perceptivo e de pensamento. É ele mesmo que informa, antes de qualquer codificação ou representação mental, através da experiência prática e do desenvolvimento de habilidades. Ação e percepção são, portanto, parte do mesmo processo de criação de sentido, e a cognição, então, deriva das diversas possibilidades de movimento.

A partir do momento que entrei em contato com este debate passei, conseqüentemente, a me perguntar: se para os entregadores, conforme pude observar, as possibilidades de ação (portanto, movimento) na cidade são tantas, como seria possível identificar entre essas pessoas algo em comum? Existe algo que seja compartilhado através da prática de pedalar diariamente na cidade fazendo entregas? Ou então, quais regularidades podem ser encontradas entre todas estas variações? O que invariavelmente está lá, que é vivido e percebido em comum por estas pessoas?

Além disso, depois de um bom tempo de pesquisa de campo, quando iniciei a escrita deste trabalho, uma segunda inquietação me surgiu: como seria possível analisar e descrever todas essas variações de movimento que pude observar no campo? Estas, envolviam questões como o dispêndio de energia, força exercida durante o deslocamento, esforço necessário para iniciar e parar um movimento, impulso, entre tantos outros aspectos, sempre muito complicados de descrever. Observar e analisar os movimentos já é uma tarefa bastante difícil, mas para além disso, descrevê-los mostrou-se uma empreitada duplamente complicada.

Foi lendo Sheets-Johnstone (2011) que me deparei com um trecho capaz de traduzir exatamente a inquietação a qual me refiro, que apareceu durante todas as tentativas de descrever os deslocamentos e as ações dos ciclo-entregadores:

Now it is one thing to attend to movement kinesthetically and to discover experientially the distinctive play of qualities that are there in our movement, and quite another to try to put that kinesthetic experience into words. It is not only difficult to find adequate adjectives or nouns by which to describe the different qualities we experience in moving, but difficult to avoid unwanted associations along the way. The terms force, effort, and even energy, for example, have a somewhat static ring — they may well conjure up a contained amount of “muscle contraction,” an

amount one supposedly dissipates in the process of moving. On the contrary, the tensional quality of any movement is not a power package which one progressively unwraps. Force, effort, or energy is continuously created in the process of moving; it is part of the global kinetic dynamic, the changing, shifting interplay of created spatialities and temporalities. (SHEETS-JOHNSTONE, 2011, p. 127).

E foi também através de seus textos que tive um primeiro contato com as qualidades do movimento descritas pela autora e percebi o quanto estas estavam presentes em meu campo e poderiam contribuir para uma melhor descrição do mesmo.

Sheets-Johnstone (2012) utiliza estas qualidades para pensar nos movimentos na dança, mas de imediato notei que as mesmas eram facilmente identificáveis nas práticas diárias dos ciclo-entregadores, e poderiam ser bastante úteis na tarefa à qual me propus: analisar o deslocamento destas pessoas na cidade.

O movimento é algo tão presente na vida e nas práticas vivenciadas diariamente que a tendência é tratá-lo como algo involuntário e inconsciente. Conforme explica a autora, tanto a ciência quanto a filosofia ocidental contemporânea cometem os mesmos erros ao estudar o desenvolvimento do conhecimento e dos processos de dar sentido ao mundo, deixando de lado a importância do movimento e dando maior destaque para os estudos de percepção (principalmente ligados à percepção visual), de linguagem e sobre como ocorre o processamento de informações (SHEETS-JOHNSTONE, 2012).

No entanto, a condição de estar no mundo é movimento. E mesmo noções como “ambiente” e “espaço” derivam do modo como o organismo percebido se move, conforme pode-se concluir a partir do exemplo dos ciclo-entregadores. Como visto com Gibson e a teoria da percepção direta, a própria noção de espaço (e as possibilidades e impossibilidades de ação nele) emerge a partir do deslocamento do corpo. E a ideia de ambiente se relaciona com como as qualidades criadas pelo movimento nos levam a experimentar ambos (corpo e espaço). Identificar e analisar estas qualidades então, seria um primeiro passo para compreender mais a fundo a prática das ciclo-entregas.

Existem diversos aspectos do movimento que podem ser observados, muitas vezes em conjunto, em um simples trajeto realizado pelos ciclistas entregadores: em relação à força, velocidade, direção e ao

alcance são alguns exemplos. É interessante pensar, então, em quais situações estes se combinam e como esta combinação ocorre.

Para que isso seja possível, apresento as quatro qualidades do movimento, conforme descritas por Sheets-Johnstone (2011, p. 45-46), e ao mesmo tempo utilizo algumas observações de campo para ilustrá-las. Vale ressaltar que estas qualidades são analisadas fenomenologicamente pela autora e estão todas dinamicamente engendradas, portanto, são separadas apenas de modo analítico. É na combinação destas que se revela toda a dinâmica de uma experiência cinestésica, o que ficará mais claro adiante.

Também é interessante ressaltar que são qualidades observáveis não apenas no “movimento biológico humano”, conforme explica a autora, mas também estão presentes no movimento de ondas, nos galhos das árvores em contato com o vento ou mesmo numa pipa que voa no céu. Ou seja, o movimento se mostra presente não somente na forma como o mundo é experienciado, mas em tudo o que o cerca.

3.1.1. As qualidades temporais do movimento (qualidade tensional e qualidade projetiva)

A qualidade tensional tem a ver com a intensidade de deslocamento e o esforço sentidos em todo o corpo ao longo de um movimento (e estes podem variar ao longo do mesmo). Já a qualidade projetiva se manifesta pela liberação de força ou energia durante determinado movimento. Ela se torna aparente ao longo do desdobramento de um movimento, sendo o modo através do qual a qualidade tensional é cineticamente manifesta. Ambas estão ligadas a aspectos temporais do movimento e é pela combinação destas duas qualidades que se pode chegar a uma noção de ritmo.

Por exemplo: quando o entregador que pedala numa bicicleta fixa precisa encarar um morro ao longo do trajeto, estas variações tensionais e projetivas são facilmente perceptíveis e se combinam durante a realização desta ação. Ao avistar o morro, por conta de a bicicleta não possuir marchas, o ciclista necessita pegar impulso para facilitar o movimento de subida. Assim, ele intensifica a pedalada para conseguir força e atingir velocidade, e essa intensidade dura alguns segundos até que se inicie a subida do morro.

Uma vez em posição de subida, a velocidade fica cada vez menor e o esforço para continuar é maior. Então, para que seja possível continuar, o ciclista muda completamente a sua postura em cima da

bicicleta: o corpo se afasta do selim e fica numa posição mais ereta que a anterior, as pernas mais esticadas e os braços também. Dependendo do modelo do guidão, as mãos também mudam de lugar, procurando uma posição que dê maior estabilidade. A pedalada se modifica: ao invés de apenas empurrar os pedais para baixo, agora é necessário também fazer força com os pés para puxá-los para cima, movimento este que só é possível com ajuda dos firma-pés. Todo ato de girar os pedais converte-se em energia para subir o morro.

Percebe-se que os pontos de tensão do movimento se modificam durante a subida. Em linha reta o esforço maior está concentrado nos pés que empurram os pedais para baixo fazendo uma força maior para iniciar a pedalada. Depois, apenas continuam mantendo a mesma com ajuda da inércia. Na subida a força projetiva necessária é muito maior, assim como a força nos pés para manter a bicicleta em movimento. De modo diferente do movimento em linha reta, agora a inércia atua como força contrária, dificultando ainda mais a tarefa de subir.

Como já comentado, durante a subida, os pés não apenas empurram, mas também puxam os pedais para cima, e isso requer um esforço maior tanto das pernas quanto dos braços, que precisam estar muito firmes para que seja possível manter o equilíbrio mesmo sem estar sentado na bicicleta. Além disso, por conta do esforço, até a respiração do ciclista fica mais pesada e intensa.

Observei que uma estratégia que estes ciclistas utilizam para amenizar os esforços no movimento de subida é realizá-la em zigue-e-zague, o que diminui a inclinação durante a subida, tornando-a menos pesada. No entanto, estes movimentos só são possíveis em ruas e avenidas vazias ou com pouco fluxo de automóveis, o que não costuma ser a realidade do trânsito para os entregadores, que trabalham principalmente em horários de grande movimento nas ruas.

É por conta dessas dificuldades e, principalmente, do grande desgaste de energia causado por este esforço para subir os morros, que os ciclo-entregadores tendem ao máximo a evitá-los. A questão do desgaste e da perda de energia parece estar então, diretamente relacionada tanto ao planejamento quanto à execução dos trajetos destes entregadores.

Já para os entregadores que utilizam bicicletas com roda livre e marchas, o mesmo percurso pode exigir esforços tensionais e projetivos completamente diferentes. O impulso necessário para iniciar a subida de um morro é muito menor e a energia gasta durante esta tarefa também, uma vez que as marchas leves propiciam um pedalar mais leve. O movimento de girar os pedais, no entanto, é mais rápido, uma vez que os

pés precisam girá-los mais vezes para que as pedaladas se convertam em movimento. A postura do ciclista também não varia tanto quanto numa bicicleta fixa, pois o pedalar mais leve permite que o entregador continue sentado no selim, na maioria das vezes.

São as combinações e as variações percebidas entre as qualidades tensionais e projetivas durante o movimento dos ciclistas-entregadores que permite atribuir uma dimensão temporal e a noção de ritmo às atividades exercida por eles:

[...] whatever the movement might be - walking, stretching, reaching, or whatever - we can, temporally speaking, soften or accentuate the flow of the movement - its ebbings, surges, uniformities, punctuations, explosions, attenuations, accelerations, brakings, and so forth. Temporal aspects of the moviment are malleable and indeed, can be so quintessentially subtle that exact repetition of a particular temporal dynamic can be challenging. (SHEETS-JOHNSTONE, 1999, p. 153)

É, então, a presença do ritmo que faz com que o ciclo-entregador habilidoso se movimente em meio ao trânsito. Ter ritmo é saber em qual momento intensificar a pedalada e implicar mais força e energia na mesma ou em qual momento é necessário diminuir o esforço, para que seja possível evitar colisões e acidentes. E tudo isso só é possível a partir da combinação dos movimentos destes ciclo-entregadores aos de outros seres que compartilham do mesmo espaço.

Pedalar próximo ao horário do meio dia, na ciclovia movimentada da Hercílio Luz ou na Praça XV, ambas localizadas numa região central e comercial da cidade onde há intensa circulação de pessoas, requer uma grande afinação destes movimentos rítmicos, por exemplo. A ciclovia é constantemente atravessada por outras ruas e ininterruptamente compartilhada com pedestres, que muitas vezes não respeitam a faixa que separa a calçada do local destinado à circulação de ciclistas. Por este motivo, pedalar por ela implica em estar constantemente atento ao ritmo dos outros, na tentativa de prever movimentos bruscos que possam causar algum acidente e, ao mesmo tempo, controlar a liberação de força durante a pedalada (qualidade tensional), amenizando ou intensificando, conforme seja necessário.

A manutenção da força e o ritmo da pedalada é constante durante todos os trajetos realizados pelos entregadores, no entanto, se torna mais necessária e recorrente em lugares onde o fluxo de pessoas e os obstáculos exigem maior cuidado por parte do ciclista. A própria atividade de manter um ritmo em meio ao trânsito, então, também envolve habilidade, se pensarmos o ritmo enquanto habilidade de acoplamento com outros ritmos.

O mesmo ocorre durante o trajeto que cruza a Praça XV, normalmente utilizado como atalho, tanto para ciclistas como pedestres. O grande fluxo de pessoas, quem vem e vão de um lado ao outro da praça, faz com o que o ciclista tenha que estar muito atento à estes movimentos e os seus próprios, tendo que “costurar” os caminhos por entre todos esses obstáculos.

A ação de movimentos que remetem à uma costura (se imaginarmos as linhas que se criam por entre os caminhos percorridos pelos ciclistas, contornando os obstáculos em movimentos semelhantes a um zigue-e-zague) ilustra bem a questão do ritmo, uma vez que esses movimento são utilizados como uma alternativa para não precisar parar e nem descer da bicicleta. Deste modo, o ciclo-entregador intensifica e ameniza a pedalada sempre que necessário, contornando os obstáculos ao invés de parar a bicicleta e esperar que eles saiam do caminho.

Parece-me, então, que o ritmo está justamente na capacidade criativa do ciclista em se adaptar, responder e prever os movimentos dos outros. É este movimento criativo que produz a sensação de regularidade e ritmo no movimento, que por sua vez corresponde à noção de “destreza” em Bernstein (1967), conforme já tratado. É, portanto, uma capacidade do corpo em se adaptar a tarefas emergentes, que é desenvolvida habilmente através da prática.⁴⁶

3.1.2. As qualidades espaciais do movimento (qualidade linear e qualidade amplitudinal)

⁴⁶ *Vídeo 9* – Para compreender as qualidades temporais do movimento colocadas em prática, filmei minha experiência acompanhando Brenda durante um dia de entregas. Cf. SCHWEDERSKY, Larissa. **Logística de entregas no Centro (qualidades temporais do movimento colocadas em prática)**. 2019. (8m46s). Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=EnD1j1_VJRI&feature=youtu.be. Acesso em 26 fev. 2019.

A qualidade linear do movimento, segundo Sheets-Johnstone (2011), diz respeito aos padrões lineares criados pelo corpo em movimento. Isso está ligado não somente aos caminhos que se formam a partir do deslocamento do corpo como um todo, mas também aos movimentos de partes deste corpo, formando linhas imaginárias que ilustram esses padrões.

No caso dos ciclo-entregadores, podemos pensar no movimento repetitivo que envolve a atividade de pedalar das pernas que giram junto dos pedais, por exemplo, ou mesmo em movimentos mais sutis como o girar da cabeça para olhar os carros que se aproximam. Este também está ligado ao desenho formado pela postura do corpo em cima da bicicleta.

Já a qualidade amplitudinal/areal do movimento diz respeito à expansividade ou à contratilidade do corpo em movimento e à extensividade e à constrição espacial do próprio movimento em si. Ela deriva, ao mesmo tempo, do movimento em si (chamada de padrão areal) e do corpo em movimento (chamada de design areal).

Em termos gerais, são os desenhos que revelam o movimento e a expansividade dos movimentos corporais ao longo dos caminhos. Tem a ver também com o espaço ocupado pelo corpo na medida em que se move. Essa qualidade não será profundamente tratada neste trabalho, mas, junto à qualidade linear, pode ser facilmente observada durante o registro dos trajetos dos ciclo-entregadores através do aplicativo *Strava*, conforme apresentarei mais adiante.

3.2. RELAÇÃO ESPAÇO/TEMPO A PARTIR DO MOVIMENTO PARA OS ENTREGADORES

Até este ponto foi possível concluir que o modo como os ciclo-entregadores se movem pelo ambiente urbano está diretamente associado à percepção que estes têm do mesmo. Para Gibson, esta prática pode ser chamada de “movimento exploratório” (GIBSON, 1966, p. 57). No entanto, para que se compreenda efetivamente como esse processo perceptivo ocorre é preciso antes pensar um pouco mais a respeito de outro termo também muito importante e atrelado ao movimento: a cinestesia.

A abrangência do conceito de cinestesia varia entre um autor e outro, por isso é importante explicar que o termo é utilizado aqui com base nas definições propostas por Sheets-Johnstone (SHEETS-JOHNSTONE, 2011, p. 42) e James Gibson (GIBSON, 1966, p. 111).

Segundo os autores, cinestesia (diferente de sinestesia, vale comentar⁴⁷) é o sentido ligado à percepção de movimento, posição, equilíbrio e peso do próprio corpo pelo organismo percebedor, podendo estar relacionada ao corpo todo ou à partes dele. É uma modalidade sensorial em si, que permite ao percebedor perceber os movimentos de seu corpo e de partes dele. Sendo assim, a cinestesia está sempre ligada ao movimento corporal, e falar de movimento é sempre falar de cinestesia.

Segundo Sheets-Johnstone (2011), a consciência cinestésica compõe o principal “órgão perceptual”, sendo a base para qualquer tipo de percepção. É ela que permite à pessoa constituir uma noção espaço-temporal do ambiente. Para a autora, a constituição das noções de espaço e tempo de qualquer organismo tem sua gênese no auto-movimento (*self-movement*).

Ou seja, levando isso em consideração, a experiência cinestésica do ciclo-entregador é a responsável por dar sentido à percepção de uma dinâmica espaço-temporal do seu deslocamento. Todo movimento tem um caráter espacial e temporal particular que é dinamicamente criado pelo praticante no próprio ato de mover-se.

É, então, a partir da combinação das quatro qualidades do movimento já comentadas anteriormente, e da habilidade para saber quando e como mobilizar cada uma delas, que o ciclo-entregador consegue se movimentar no trânsito, sendo capaz de lidar com os diferentes imprevistos que emergem durante os trajetos. Pensando deste modo, *diferentes engajamentos, assim como diferentes individualizações, pressupõem diferentes experiências cinestésicas de modos de estar no mundo.*

Essa dinâmica qualitativa dos movimentos atesta o fato de que o movimento cria as noções de espaço, tempo e força, ou seja, “any movement has a particular spatial and temporal character that is dynamically created by the mover in the very act of moving”⁴⁸ (SHEETS-JOHNSTONE, 2011, p. 49).

A relação destes ciclistas com as sinaleiras é um bom exemplo para que seja possível compreender melhor essa relação espaço-temporal e a

⁴⁷ Sinestesia é um termo utilizado para tratar da relação de planos sensoriais diferentes e também é utilizado para indicar uma figura de linguagem.

⁴⁸ “Qualquer movimento tem um caráter espacial e temporal particular que é dinamicamente criado pelo movedor no próprio ato de mover-se” [tradução minha].

maneira como está atrelada à uma combinação das qualidades descritas anteriormente.

É importante comentar que para muitos destes ciclistas, os sinais vermelhos nem sempre significam a impossibilidade de seguir adiante, uma vez que não são interpretados com tanto rigor quanto um motorista poderia interpretar. No entanto, nos trajetos onde há cruzamentos, por exemplo, essa impossibilidade existe.

Ao ver a sinaleira de longe, dependendo da cor que está, o ciclo-entregador é capaz de calcular o ritmo e a força da pedalada para chegar até ela no melhor momento: se está verde, ele acelera a pedalada para chegar até ela antes que feche; se está fechada, diminui o ritmo para que não seja necessário frear e descer da bicicleta quando chegar; quando está no sinal amarelo, é necessário decidir se é melhor acelerar ou diminuir o ritmo da pedalada, e essa decisão vai depender da distância que ele se encontra da sinaleira.

Essa dinâmica está diretamente ligada a um caráter temporal do movimento, e ela se apresenta não só em relação às sinalleiras, mas a qualquer obstáculo encontrado no trânsito. No entanto, também está ligada a um caráter espacial, pois o modo como o ciclista se movimenta no trânsito, inclusive o seu ritmo e até mesmo a carga transportada, tem relação direta com a criação de uma noção espacial: definindo a postura do corpo, os caminhos por onde consegue passar (em meio aos carros, nas calçadas ou próximo aos meio-fios) etc.

3.3. OS TRAJETOS

3.3.1. Primeira experiência “puxando tele”

Logo nos primeiros dias em campo acompanhando os ciclo-entregadores, me surgiu a oportunidade de realizar, sozinha, entregas para um estabelecimento que estava começando uma parceria com a Pedivento. Brenda, que cuida da organização e da distribuição dos ciclistas do coletivo nos estabelecimentos, estava precisando de alguém para fazer um dia de experiência com o novo cliente e, vendo que não havia ninguém disponível, perguntou se eu não gostaria de trabalhar.

Empolgada com a oportunidade de poder realizar eu mesma as entregas e pensando no quanto esta experiência poderia ser enriquecedora para a pesquisa, uma vez que me colocaria em contato direto com os desafios, imprevistos e acontecimentos que fazem parte do cotidiano dos entregadores, aceitei de imediato o convite.

Fiquei um pouco apreensiva, no entanto, pois a região de entregas localizava-se em um bairro pouco conhecido por mim e com o qual nunca tive muito contato, com excessão de algumas poucas e esporádicas pedaladas pela rua principal, onde estavam localizados a maioria dos restaurantes, farmácias, mercados, escritórios e demais estabelecimentos. A parte mais residencial, no entanto, ficava localizada bairro adentro e se estendia até a rodovia, que faz o acesso da BR-101 com os bairros do continente e depois desemboca nas pontes Pedro Ivo Campos e Colombo Salles, fazendo o acesso à ilha.

Era uma segunda-feira ensolarada de um dia quente, em pleno mês de março, e havíamos combinado que eu deveria estar no local às 11 horas, para fazer um turno de até aproximadamente às 15 horas, totalizando um período de 4 horas de trabalho. Como o restaurante era novo e não oferecia o serviço de entregas até então, nem a proprietária nem a Brenda faziam ideia de quantos pedidos poderia haver, e nem mesmo se haveria algum, já que a divulgação do serviço era bastante recente. Por isso, eu teria que ficar no local à disposição caso houvesse algum pedido neste período.

Quanto ao pagamento, o acordo foi muito semelhante ao feito com outros estabelecimentos que também oferecem o serviço de entregas de comida e que estão em fase de experiência: almoço grátis no local + R\$10,00 por entrega. Desses, como sempre, ficariam R\$7,00 para o ciclista (para mim, no caso) e R\$3,00 para a Pedivento. Assim, todos saíam ganhando e não havia o risco de o restaurante ficar no prejuízo (o que poderia acontecer caso fosse acordado um valor fixo para o ciclista pelas horas de trabalho, o que é mais comum em restaurantes onde já entregam há mais tempo e que possuem um maior fluxo de entregas).

O estabelecimento, chamado *Heart to go*, trabalhava com a proposta de vender comidas naturais e saudáveis. Localizado em Coqueiros, oferecia almoço, pequenas refeições (como saladas e sanduíches) e sucos. O público aparentava ser, em sua maioria, formado por pessoas que trabalhavam na região e iam almoçar ou comer um lanche durante o intervalo de trabalho.

O espaço era pequeno, mas muito bonito. Bastante organizado, com aparência de novo, limpo e despojado. Móveis claros combinavam com a paleta de cores que variava entre o branco e tons pastéis de cinza e verde claro. Poucas mesas, luzes amarelas, alguns quadros com desenhos de animais e plantas, um balcão grande ao fundo e uma falsa parede de tijolos à vista complementavam a decoração. Os alimentos ficavam todos ao alcance do cliente, no estilo “pegue e pague”, com exceção do almoço:

um prato preparado na hora que variava de acordo com o “menu do dia”. O ar-condicionado ligado no mínimo deixava o ambiente muito agradável, fazendo contraste com o calor da rua.

Brenda contou que um dia quando pedalava pela avenida principal notou a presença do novo restaurante e foi direto conversar com a proprietária. Sugeriu que eles comessem a fazer entregas em parceria com a Pedivento, que poderia também ajudá-los a divulgar o ponto através das redes sociais, anunciando o serviço de *delivery* no horário de almoço. Na grande maioria das vezes, é assim que a ciclista costuma prospectar novos clientes. A proprietária do estabelecimento adorou a ideia e aceitou fazer a experiência.

O lugar era agradável e a proprietária muito simpática. Me contou que adorou a ideia de realizar entregas em bicicleta, pois oferecer um serviço sustentável combinava com a proposta do lugar, e disse esperar que desse certo.

Deixei minha bicicleta estacionada na frente do restaurante e fiquei na parte de dentro, aguardando até que surgisse alguma entrega, enquanto observava o movimento no local e dava uma breve olhada no *Google Maps*, procurando gravar alguns pontos estratégicos que pudessem ajudar na tarefa de me localizar mais facilmente durante as entregas. Fiquei ali por mais de uma hora até que o telefone tocasse.

Ao desligar o telefone, a dona do estabelecimento me informou que haviam solicitado uma entrega e, naquele momento, me senti nervosa e apreensiva. Esperava conseguir chegar ao destino com a encomenda intacta e sem grandes atrasos. Assim, peguei minhas coisas e tentei sair de lá o mais rápido que pude.

Conforme a cliente havia solicitado, levei dinheiro exato para o troco. A embalagem era um saco de papel e não era possível ver o que tinha dentro pois estava bem seguro e lacrado. Coloquei o saco dentro da minha mochila, que era ótima para esta tarefa pois, além de ter um bom tamanho, era também impermeável e térmica. Registrei ter levado aproximadamente 10 minutos para entregar o almoço para a cliente e um pouco mais para voltar até a *Heart to Go*, pois estava desorientada e precisava olhar o *Google Maps* o tempo todo. Um total de mais de 20 minutos para realizar um trajeto bastante curto. Lembro de pensar que um entregador experiente faria o mesmo trajeto facilmente em metade do tempo.

O dia estava muito quente e abafado e o sol bastante forte. Senti dificuldades durante todo o trajeto pois não estava acostumada a pedalar nesse horário e nessas condições. Costumo pedalar apenas por lazer e

nunca tive horário definido para tal. Por conta disso, quando o faço, procuro horários com o clima mais ameno, o que torna a prática mais agradável. O tempo de chegada nunca foi uma grande preocupação, o que faz com que a pressa para chegar de um lugar a outro nunca seja o objetivo primordial.

Além do mais, como já era perto das 13 horas e ainda não havia almoçado, estava me sentindo bastante fraca. O sol fazia com que minhas mãos suassem muito e pela primeira vez, depois de meses pedalando sem fita de guidão, senti falta de uma. A ausência dela fazia com que minhas mãos escorregassem pelo guidão, causando insegurança durante todo o trajeto e me deixando menos ágil. Nunca havia suado tanto na mão como naquele dia, provavelmente por conta dos horários que costumo pedalar (pois além do dia quente, o horário do almoço é o pior, e eu nunca costumava pedalar nesse horário, seja por lazer ou para me locomover).

Como estava pedalando com uma bicicleta fixa, precisava torcer para não pegar morros pelo caminho, o que se mostrou inevitável e me fez ter que descer algumas vezes da bicicleta, pois não tinha força para subí-los e minhas mãos escorregavam mais ainda no guidão quando tentava realizar esta tarefa.

Me localizar na cidade nunca foi o meu forte, mas neste dia percebi o quanto é muito mais difícil quando não estamos minimamente familiarizados com o local. A dependência do *Google Maps* fazia com que eu tivesse que pedalar sempre com o celular na mão ou num lugar de fácil manuseio, como a parte exterior da mochila. Isso fazia com que eu tivesse que pedalar devagar, dividindo minha atenção entre o celular e o trânsito, que era bastante movimentado na região.

Notei então, a sujeição que tive ao *Google Maps*, por estar pedalando numa região desconhecida. Antes de sair para realizar a entrega, era necessário olhar o mapa e decorar as ruas que eu teria que pegar para chegar ao meu destino. No meio do trajeto, várias vezes tive que olhar o mapa no celular novamente. O trajeto de volta foi ainda mais demorado, e ao tentar deixar o mapa de lado e voltar pelo mesmo caminho da ida, acabei me perdendo mais ainda. Também notei que por conta de estar num local desconhecido, o que fazia com que me sentisse totalmente perdida, meu ritmo se tornou muito mais devagar do que o de costume, pois necessitava estar sempre atenta para não errar os caminhos.

Encontrar morros pelo caminho era apenas questão de sorte (ou azar, no caso), e não havia muito o que fazer para evitá-los, uma vez que não é possível identificá-los através do aplicativo. Por conta disso,

algumas vezes acabei tendo que descer da bicicleta por não ter força o suficiente para enfrentar os morros.

No fim, deu tudo certo com a entrega e esta foi a única que fiz naquele dia. Voltando para a *Heart to Go*, almocei (a comida era muito boa, por sinal) e fiquei lá à espera de outro pedido, o que não aconteceu. Perto das 15 horas fui liberada.⁴⁹

3.3.2. Brenda e as entregas no “Quintal”

Algum tempo após ter realizado minha primeira experiência como ciclo-entregadora, entrei em contato com a Brenda para combinar de acompanhá-la durante um dia de entregas no centro. Brenda é a fundadora da Pedivento e uma das ciclistas mais ativas do coletivo. Por ser uma das “cabeças” do grupo, muitas vezes acaba tendo que cobrir os outros ciclistas nos locais de *delivery* (quando ocorre algum imprevisto e estes não podem comparecer). Além disso, também é comum revezar com outros ciclistas as entregas nos estabelecimentos fixos, o que faz com que ela trabalhe entregando para mais de um local. Um destes estabelecimentos era o “Quintal”, lugar para o qual ela fazia entregas no dia em que combinamos que eu a acompanharia.

O restaurante entrega marmitas durante o período do almoço e seu público alvo são os trabalhadores da região onde fica localizado, bem no Centro de Florianópolis, próximo à Avenida Hercílio Luz. Por isso, as entregas costumam ser muito próximas e em locais comerciais, como: escritórios, clínicas, portarias de edifícios, bancos e algumas casas de prostituição da região, que funcionam em prédios comerciais no centro da cidade.

No Quintal, assim como na maioria dos estabelecimentos onde os ciclo-entregadores trabalham, as entregas costumam ser revezadas entre os ciclistas e os motoboys, sempre no mesmo esquema: os motoboys cobrem as regiões mais distantes, onde não vale a pena entregar de bicicleta, e os ciclistas entregam nos endereços próximos, onde conseguem realizar este serviço de modo bastante ágil.

⁴⁹ *Vídeo 10* – Para acompanhar minha experiência, cf. SCHWEDERSKY, Larissa. **Minha primeira experiência “puxando tele”**. 2019. (6m22s).

Disponível em:

<https://www.youtube.com/watch?v=NF9uryHWey4&feature=youtu.be>. Acesso em 27 fev. 2019.

A relação entre estes dois grupos de entregadores sempre me pareceu bastante amigável, no entanto, poucos meses após terminar a pesquisa de campo, alguns ciclo-entregadores me informaram que o tal restaurante havia encerrado o serviço de entregas em bicicleta, alegando que os motoboys estavam reclamando a respeito da redução do número de entregas, que causava prejuízo a eles (que, acredito eu, ganhavam proporcionalmente às entregas que faziam).

O espaço do restaurante era estreito, comprido e não muito grande, com algumas mesas espalhadas. Decoração simples. Não possuía janelas. Quadros, alguns enfeites, uma televisão e um relógio na parede. Plantas de plástico espalhadas pelas mesas. Luz branca por todos os lados. Piso claro, paredes claras e azulejos também claros davam o toque final ao ambiente bastante iluminado. Logo na entrada ficava o balcão do caixa e seguindo até os fundos havia outro balcão, que parecia não ter muita serventia. Ao seu lado, uma escada caracol fazia o acesso ao andar de cima.

No piso superior, igualmente largo e estreito, ficava a cozinha e um banheiro pequeno. Na cozinha, painéis muito grandes, fogão industrial, uma pia larga e uma chapa. O cheiro de fritura se misturava ao calor, tornando o ambiente não muito agradável. Lá ficavam a maioria dos funcionários, que cozinhavam, lavavam e cuidavam da cozinha.

O “entra e sai” de funcionários e entregadores tornava o ambiente um pouco caótico. Estes, pegavam as marmitas que seriam entregues direto lá em cima, onde costumavam conferir os endereços das entregas que já estavam prontas e ver quais eram próximos uns dos outros, para levar de uma só vez e evitar ter que fazer mais de uma entrega no mesmo destino. Obviamente, nem sempre este plano funcionava, pois os pedidos muitas vezes não ficavam prontos todos juntos e algum sempre ficava para trás.

Brenda contou que gosta de chegar sempre cerca de meia hora antes do início das entregas, para conseguir almoçar com calma. O almoço servido era sempre um prato cheio com a comida que estava sendo preparada para as marmitas do dia, e ela podia se servir à vontade. Cheguei enquanto ainda almoçava e, durante sua refeição, conversamos um pouco sobre o serviço de entregas.

Ela me disse que, igual aos motoboys, costuma pegar as marmitas direto no piso superior, onde dá uma olhada breve nos endereços para ver quais são próximos uns dos outros. Assim, pega quantos for possível transportar (cerca de quatro, no máximo, pois sua mochila não é muito grande).

Como eu iria acompanhá-la e também estava de mochila, sugeri que poderia também carregar algumas marmitas caso fosse necessário, deste modo ela poderia planejar um trajeto mais longo e entregar todas de uma única vez. Brenda gostou da ideia e eu me senti feliz de poder ajudar.

Já no andar inferior e com as marmitas em mãos, antes de guardá-las na mochila, Brenda confere os endereços de entrega para ver se não há nenhum erro ou se não está faltando nenhuma informação (às vezes, os clientes esquecem de colocar o número do prédio ou do apartamento para a entrega). Depois de verificados, pega seu celular e confere os endereços onde não tem certeza da localização, e então começa a planejar uma rota de entregas.

A rota é planejada segundo uma logística, que leva em conta: horário do pedido (às vezes, alguns pedidos estão atrasados e precisam ser entregues antes de outros e, nesses casos, precisam ser prioridade na elaboração do trajeto), a não repetição de caminhos e um trajeto com pontos relativamente próximos uns dos outros.

Ao planejar a rota com o auxílio do *Google Maps*, para quando não sabe exatamente onde fica o destino de alguma entrega, Brenda conta que costuma decorar alguns pontos de referência que facilitam na localização. Por exemplo: virar à direita em determinada padaria e depois virar à esquerda na esquina da rua “tal” com a rua “tal”. Para isso, estabelecimentos, ruas conhecidas e praças por onde já está acostumada a passar, são utilizados para garantir que encontre seu destino final com maior facilidade.

Além disso, me contou que quando já trabalha há alguns dias no mesmo local, percebe que muitos dos endereços de entrega se repetem, pois é comum que clientes fixos façam diariamente os mesmos pedidos nos mesmos lugares, o que facilita para o entregador quando este está trabalhando apenas em um estabelecimento.

Certo dia, numa conversa com Matheus, ciclista-entregador da Orbis, o mesmo me disse algo semelhante a isso, a respeito da repetição de alguns clientes e da repetição dos endereços de entrega. No caso, Matheus fez uma comparação entre os motoboys e os ciclo-entregadores, e também contou sobre um homem que costuma pedir muitas entregas de comida, em diversos estabelecimentos que ele e seus colegas já trabalharam, o que fez com que seu endereço ficasse conhecido entre os ciclo-entregadores:

Eles [os motoboys] sabem de cabeça, cara. Eles têm tanta habilidade que sabem as ruas, sabem os

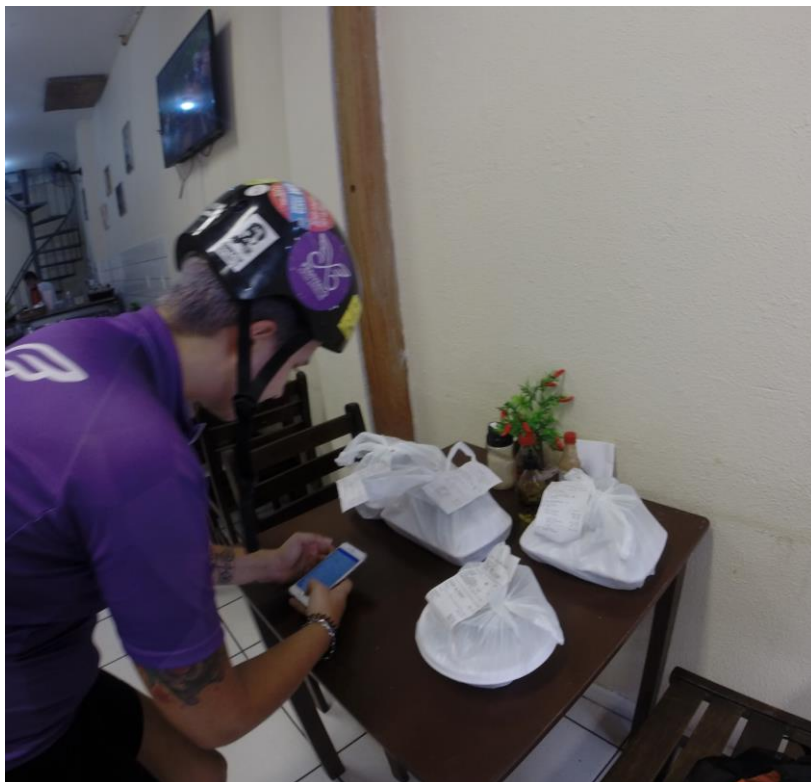
números, eles sabem onde que é, eles sabem se tem um cachorro perigoso perto, se o vizinho é chato ou não é, se a rua é ruim de subir, eles sabem o preço da pizza, sabem a forma de pagamento, tudo de cabeça! Geniais né cara. E a gente também. Com o tempo essas informações que você vai tendo, você pô, pegou e já sabe, entendeu? E também porque em muitas entregas se repetem os lugares. Você já sabe “ah, é lá no tio!” ta ligado? Tem o “gordinho sexy” que a gente sempre faz entrega, na [rua] Jornalista Eugenio Lapagesse 47, e tipo, todo mundo cara, todo mundo, o Antônio faz entrega pra ele, a Aline, o Kayo, todo mundo entregou pra esse cara em todos os lugares que a gente trabalhou, no “Anauê”, no “Hi-Thai”... Esse cara pede comida de todos os lugares, e a gente sempre entrega pra ele! É um gordinho que come pra caramba! (Matheus, ciclo-entregador da Orbis).

Depois de algum tempo acompanhando os entregadores e atenta aos relatos da Brenda e do Matheus, passei a notar que a utilização do *Google Maps* era inversamente proporcional ao tempo de entrega do ciclo-entregador em determinado estabelecimento e, principalmente, em determinada região.

Quanto mais acostumado o ciclista estava a estes dois, menos ele precisava utilizar tal recurso e mais facilmente conseguia se localizar no espaço e chegar ao destino de entrega da encomenda. Me pareceu então, que a habilidade destes entregadores para circular na cidade e realizar os trajetos necessários estava de algum modo relacionada à um aprendizado, e este, claramente, se mostrou estar diretamente ligado à uma dimensão experiencial da cidade.

Neste ponto, comecei a me questionar então, de que modo esse aprendizado ocorre e onde ele estaria localizado? Estaria este, relacionado apenas ao desenvolvimento de uma alta capacidade de memorizar trajetos e endereços (e o conhecimento traduzido, então, como puro conteúdo mental), ou teria algo a mais envolvido nesta atividade? E sendo assim, como essa capacidade é desenvolvida entre estes ciclistas e mais que isso, como é compartilhada entre eles?

Figura 22 - Brenda no “Quintal”, conferindo os endereços e planejando a rota antes de sair para realizar as entregas



Fonte: da autora (2018).

Figura 23 - Brenda durante as entregas do restaurante “Quintal” no centro de Florianópolis, enquanto aguarda a sinaleira abrir



Fonte: da autora (2018).

3.3.3. Kayo: sobre planejamento e execução de uma logística de entregas

Kayo fica disponível de segunda à sábado para realizar entregas programadas para uma distribuidora de massas e molhos congelados, localizada no bairro Córrego Grande, próximo aos arredores da UFSC. A dona do estabelecimento costuma avisar sempre com um dia de antecedência quando haverá entregas no dia seguinte, pois as entregas são feitas sob demanda. Com exceção da sexta-feira, dia no qual sempre há entregas programadas, por conta de uma promoção que não cobra esta taxa dos clientes que agendam com antecedência. Ele conta que, neste

dia, costuma haver entre 10 e 15 entregas, que variam entre a região universitária e o Centro da cidade.

Para elaborar uma boa logística de entregas Kayo costuma planejar dois roteiros, um para cada região: pela manhã realiza as entregas em um dos bairros e no período da tarde faz as demais. Sempre que possível, prefere transportar as cargas com o auxílio de uma mochila grande, onde carrega principalmente lasanha, nhoque e molhos congelados. No entanto, quando existem muitos pedidos para a região do Centro, torna-se necessário utilizar o “carrinho”, que conforme já comentado no primeiro capítulo deste trabalho, fica acoplado à bicicleta e auxilia no transporte de um maior número de encomendas, diminuindo o peso transportado nas costas do ciclista.

O ciclo-entregador explica que o mais importante ao planejar as rotas é pensar numa logística de entregas que facilite a distribuição “sem ter que ficar rodando muito”, ou seja, trajetos que economizem distância e tempo.

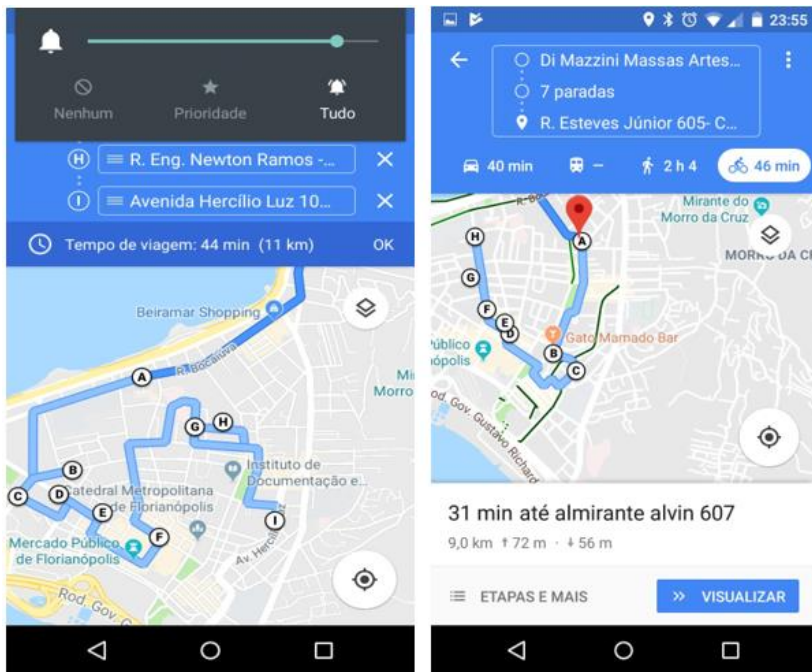
Outro fator a ser levado em conta é o horário que o cliente precisa receber cada encomenda, que varia de acordo com a urgência de cada pedido e a disponibilidade de horários que o cliente avisa que pode receber a encomenda (algumas pessoas solicitam para receber no horário de almoço, outras podem receber em qualquer horário do dia, e assim por diante). Desse modo, os pedidos com maior urgência necessitam ser entregues primeiro. Infelizmente, há casos em que esses horários não batem, e Kayo acaba tendo que fazer esse trajeto Centro - Córrego Grande mais de uma vez ao dia.

Para planejar as rotas, ele utiliza o aplicativo do *Google Maps* pelo celular, onde coloca os endereços de acordo com certa ordem de necessidade e vai marcando os pontos de entrega de acordo as distâncias de um ponto a outro. A ordem fica marcada de acordo com a sequência de letras do alfabeto: o primeiro destino marcado com a letra “A”, o segundo com a letra “B”, o terceiro com a letra “C”, e assim por diante. Com o uso do aplicativo, Kayo consegue montar uma estimativa de quanto tempo levará de um ponto a outro, o que também auxilia durante o planejamento da rota de entregas. Deste modo, o aplicativo permite que o entregador economize tempo e evite erros e atrasos durante os trajetos.

Além disso, certo conhecimento prévio da região, invocado por essa memória de trajetos passados, também é essencial durante o planejamento destas rotas. Este permite que Kayo atualize, a qualquer momento, os roteiros montados, desviando por ruas e caminhos que sejam mais propícios no momento, de acordo com a carga, o modo como está

sendo transportada, o fluxo de carros na região durante determinado horário, entre outros fatores.

Figura 24 - Registro da tela do celular do Kayo, utilizando o aplicativo do Google Maps para planejar as rotas



Fonte: Imagens cedidas por Kayo (2018).

3.3.4. Como os ciclo-entregadores planejam e executam seus trajetos? – o “redescobrimto dirigido” através do movimento

A partir dos relatos anteriores fica evidente que existe, sim, uma espécie de projeto que antecede os trajetos realizados pelos ciclistas entregadores durante as entregas. Mas reduzir a prática destes ciclistas somente à ideia de que existe um projeto que, após planejado, é colocado em prática, desconsidera muitas questões relevantes à esta atividade. Conforme as narrativas apresentadas anteriormente, percebe-se que também existe um engajamento no movimento que está para além destes projetos.

Na medida em que os ciclo-entregadores se movimentam e conforme certos obstáculos surgem ao longo do caminho, este “projeto” está constantemente se reconfigurando. É por este mesmo motivo que os trajetos percorridos nunca são os mesmos e que os caminhos nunca saem exatamente como o planejado (e nem se espera que seja assim). Como já visto, pedalar pela cidade transportando as mais variadas cargas exige, o tempo todo, criatividade e improvisação.

Além disso, a própria ideia de “projeto” necessita ser repensada. Os entregadores, sim, planejam uma logística de entregas com base em experiências passadas e informações adquiridas por meio do aplicativo *Google Maps*. No entanto, a própria tarefa de planejar os trajetos está ligada a toda uma gama de informações que necessita ser melhor compreendida e analisada.

Através da narrativa do dia em que acompanhei a Brenda, é possível perceber que enquanto planejava os caminhos a serem percorridos, com ajuda do aplicativo, Brenda levava em conta não somente o trajeto indicado pelo mapa mas também informações a respeito de quais ruas eram melhores de percorrer (levando em conta horário, fluxo de pessoas, a presença de ciclovias, o vento, tipo de calçamento e diversos outros aspectos), quais poderiam ser evitadas (considerando a presença de morros, calçamento em mau estado, ruas na contra-mão que são consideradas perigosas etc.) e possíveis atalhos presentes no caminho (como praças e escadarias).

Essas informações, no entanto, estão ligadas à uma memória das práticas passadas, tanto naquela região, quanto entregando e carregando cargas diariamente em outras partes da cidade, que auxiliam o ciclo-entregador a definir quais as melhores maneiras de lidar com cada situação.

Foi possível notar também que, até certo ponto, os entregadores tendem a “imitar” trajetos que “deram certo”, ainda mais no caso de endereços que se repetem em vários dias no mesmo local de entrega. Há sempre alguns caminhos, que por preferências pessoais (ou seja, escolhas técnicas mobilizadas com o objetivo de atingir alguma eficácia) e questões práticas, são preferidos pelos entregadores, e esses caminhos costumam ser repetidos. Conforme os caminhos, as ruas, os atalhos e os bairros vão ficando mais familiares, melhor ele consegue se localizar sem a ajuda do aplicativo.

Eu me dei conta disso após meu primeiro turno de entregas na região do Centro. Apesar de ser um bairro já conhecido, sempre fui muito perdida ao me locomover nesse bairro, por conta do grande emaranhado

de ruas. No entanto, essa falta de orientação mudou totalmente após um dia inteiro fazendo entregas na região.

Durante as primeiras entregas, era notável o quanto estava perdida: errava vários trajetos e demorava muito tempo para realizar as entregas. Precisava confirmar os nomes das ruas e os endereços no *Google Maps* repetidas vezes. No entanto, depois de algumas horas entregando, minha percepção sobre o centro de Florianópolis mudou totalmente: já sabia o nome de muitas ruas e inclusive tinha certa noção sobre os números dos prédios (para qual lado da rua os números aumentavam e para qual lado eles diminuam, por exemplo). Notei também que passei a repetir trajetos que deram certo quando necessitava chegar a endereços próximos de onde eu já havia ido, pegando as mesmas ruas ou caminhos semelhantes e utilizando pontos de referência para me localizar.

Mesmo que fossem os mesmos caminhos, cada trajeto realizado era sempre diferente: carros estacionados e pessoas circulando na ciclovia me faziam subir nas calçadas ou ir para o meio da rua, o fluxo do trânsito (que mudava de acordo com o horário) me fazia desviar por ruas menos movimentadas, etc. A cidade, assim como o ciclista entregador, está o tempo todo se movimentando e se modificando, e isso tem influência direta na realização dos trajetos. Sheets-johnstone chama de “melodias cinestésicas” (SHEETS-JOHNSTONE, 2011) a ideia de que o praticante sabe como seguir um caminho pelo próprio movimento, conforme o mesmo se desdobra, e não a partir de um projeto pré-formulado.

Existe, portanto, um aprendizado sobre os modos de ser e de se locomover de um ciclista entregador que implica diretamente na forma como estes planejam e, melhor ainda, executam seus trajetos. Este, ocorre através das práticas diárias e do engajamento ativo do entregador no ambiente urbano.

Depois de circular muitas vezes por uma mesma região, o entregador obtém informações importantes sobre esta, a respeito de caminhos por onde é melhor percorrer, possíveis impedimentos e obstáculos no meio destes, mãos corretas das ruas, calçadas, localização de morros e ruas esburacadas que podem ser evitadas, localização de ciclovias, entre outras.

Estas informações estão ligadas, como já comentado, à uma memória de práticas passadas, gerando informações e conhecimento sobre a região. Mas apenas este conhecimento não é o suficiente, uma vez que a cidade não é um mapa estático através do qual nos movimentamos. As ruas, os obstáculos, os carros, motos e os outros seres estão o tempo todo refazendo e reconfigurando este espaço e, por isso, existe uma

segunda dimensão, igualmente importante, implicada na execução dos trajetos pelos ciclistas entregadores, que é a dimensão do improviso.

Enquanto pedala, é necessário o tempo todo que o ciclo-entregador se adapte criativamente aos imprevistos que surgem no caminho, fazendo com que esteja o tempo todo re-elaborando estes trajetos previamente imaginados. Vale ressaltar, portanto, que estas duas dimensões são resultado de um engajamento ativo do ciclista entregador na cidade. Além disso, a dimensão do improviso, presente o tempo inteiro durante essa prática, também comprova o caráter não mecânico presente nas ações destas pessoas, ao contrário do que pode erroneamente parecer.

Tim Ingold (2010) fala de algo semelhante ao se referir ao processo de “redescobrimto dirigido”, para dizer que tanto a imitação (compreendida aqui como a imitação de trajetos e caminhos já percorridos, ligada à memória de práticas passadas) quanto a improvisação (compreendida como capacidade de agir criativamente) “são aspectos do envolvimento situado e atento que é fundamental para se tornar um praticante habilidoso” (INGOLD, 2010, p. 21).

Deste modo, conforme conclui Ingold, o conhecimento “é imanente à vida e consciência do conhecedor, pois desabrocha dentro do campo de prática - a taskscape - estabelecido através de sua presença enquanto ser-no-mundo” (INGOLD, 2010). Conhecimento e prática (compreendida como ação, movimento) são duas coisas que estão intrinsecamente associadas.

3.4. A MEMÓRIA CINESTÉSICA DOS ENTREGADORES

Como já visto, a memória é um aspecto bastante importante, tanto para a definição quanto para a execução dos trajetos pelo ciclo-entregadores, estando diretamente associada à uma dimensão experiencial da prática cotidiana desses ciclistas. Sheets-Johnstone (2011), ao relacionar memória e movimento, afirma que existe uma memória cinestésica implicada nas ações cotidianas, e esta pode ser pensada também em relação à prática dos entregadores, conforme visto através dos exemplos anteriores.

Segundo a filósofa, tal memória, assim como a própria cinestesia, não é um mero “mecanismo cognitivo” atrelado à mente das pessoas, pois está ligada a “realidades cinéticas experienciais”. Ou seja, como já dito, tal memória está relacionada à uma história do movimentos e modos de engajamentos já vivenciados, que são atualizados criativamente conforme surgem novas necessidades e imprevistos.

Por ter este caráter experiencial que só é possível através do movimento, esta memória está inscrita no corpo e pelo corpo desses ciclistas, na forma de dinâmicas específicas que são qualitativamente articuladas em relação às diferentes situações emergentes. Essas dinâmicas, conforme visto, caracterizam as qualidades temporais e espaciais dos movimentos, conferindo a noção espaço-temporal do movimento destas pessoas, que permite que se articulem noções como: ritmo, fluidez do movimento, habilidades, etc.

Como mover-se e agir são partes de um mesmo processo, pode-se considerar, como a própria autora reforça, *o movimento como um tipo próprio de pensamento*. Deste modo, convém dizer que estes ciclistas não pensam *através* do movimento, e sim que existe um tipo de pensamento que é cinético por si próprio, e é completamente movimento.

O movimento é visto aqui, então, como o fundante de qualquer processo perceptivo e de pensamento. A cognição, portanto, deriva das possibilidades de movimento destas pessoas.

Esta memória cinestésica está baseada na existência de *uma “consciência cinestésica” do mundo*, que nada mais é do que a consciência do desdobrar do auto-movimento e a noção espaço-corporal que emerge a partir deste movimento. É a consciência cujas estruturas podem ser analisadas fenomenologicamente, conforme Sheets-Johnstone demonstra através das qualidades do movimento já apresentadas.

3.5. A PRIMAZIA DO MOVIMENTO: UM OUTRO RUMO PARA OS ESTUDOS SOBRE CICLISMO E MOBILIDADE URBANA

Ingold (2015), no início no capítulo doze do livro “Estar Vivo: Ensaio sobre movimento, conhecimento e descrição”, argumenta contra a noção de “espaço”. Para ele o termo, muito abstrato e vazio, pouco tem a acrescentar à discussão e é visto como problemático, tendo em vista que se distancia muito da dinâmica experiencial da vida.

A noção de “ambiente”, pegada emprestada do vocabulário dos biólogos (que afirmam que os organismos vivos habitam *ambientes* e não *espaços*), parece estar mais apropriada para pensar em termos de habitação a nas relações entre organismos e seus meios, segundo coloca o autor. Não à toa, apoiada em Ingold, optei por utilizar a noção de ambiente ao longo deste trabalho, como proposta para pensar o meio urbano e do trânsito na cidade de Florianópolis a partir do ponto de vista dos ciclo-entregadores.

A noção de *habitação* também é colocada em destaque pelo antropólogo. Em oposição à *ocupação*, outro termo que, segundo Ingold, se distancia da dinâmica experiencial da vida e caminha em direção aos mesmos problemas. Para o autor, portanto, “um mundo que seja ocupado, mas não habitado, que está cheio de coisas existentes, em vez de tecido a partir dos fios do seu devir, é um mundo de espaço” (INGOLD, 2015, p. 215).

Deste modo, pressupõe-se que ambientes são habitados, enquanto que espaços são apenas ocupados. Ainda segundo Ingold, ao pensarmos a partir da ideia de espaços que são ocupados, somos levados à uma “lógica da inversão”, que “transforma as vias ao longo das quais a vida é vivida em limites dentro dos quais está encerrada” (INGOLD, 2015, p. 215). Deste modo, a partir da discussão aqui realizada, pretendo mostrar porque, no contexto dos ciclo-entregadores e até mesmo no debate atual sobre mobilidade urbana que envolve políticas sobre o uso da bicicleta e das ciclovias, por exemplo, esta lógica se torna bastante problemática.

A lógica da inversão, conforme explica Ingold, atua modificando o entendimento a respeito, primeiro, de uma ideia de lugar, depois, do movimento, e por fim, do conhecimento. Essas três questões estão simultaneamente entrelaçadas e são de grande importância para que seja possível compreender a discussão que relaciona a prática dos ciclo-entregadores ao debate a respeito da ideia de “usos da cidade” e às políticas de mobilidade urbana.

Não pretendo me prolongar muito na discussão que circunda a noção de lugar, para que seja possível retornar logo ao debate a respeito da importância do movimento como ponto de partida, tema principal deste capítulo, em diálogo com a ideia de conhecimento. Até aqui, movimento e conhecimento já se mostraram estar simultaneamente interligados, mas ainda é preciso ir adiante.

Ingold nada tem contra a ideia de lugar, no entanto, aponta para o erro cometido ao atrelá-la à noção de espaço. Pensar que o lugar existe no espaço é dar um caráter imóvel, fixo e estável a ele. É pressupor o lugar como um ponto fixo onde coisas acontecem. Para o autor, a vida é vivida não dentro de lugares, mas ao longo, através e em torno deles. É a partir deste ponto que se torna possível pensar a respeito do movimento e, por que não, da prática dos ciclo-entregadores.

Se a vida é vivida *ao longo* de lugares, então *os caminhos e os trajetos percorridos têm muito mais a nos dizer do que os destinos*. O mesmo serve para a prática das entregas: para compreendê-la, nos interessa muito mais saber o que os entregadores fazem durante estas

trajetórias, do que pensar a respeito dos pontos de partidas e dos pontos de chegadas unicamente. É o movimento, portanto, que fornece informações sobre a prática, pois é em movimento que os ciclo-entregadores costuram seus caminhos pela cidade.

Conforme visto a respeito da qualidade linear do movimento, ao se mover pela cidade, os ciclo-entregadores formam linhas imaginárias. Essas linhas, nada mais são do que um registro (e uma memória) de seus caminhos pela cidade. Para Ingold, o movimento é linear e o ato de mover-se por esses caminhos pode ser pensado através da ideia de “peregrinação” (INGOLD, 2015, p. 221), pois “para o peregrino o mundo não é apresentado como uma superfície a ser atravessada. Em seus movimentos, ele costura o seu caminho *por* este mundo, ao invés de *atravessá-lo* de um ponto a outro” (INGOLD, 2015, p. 223).

As linhas formadas pelos caminhos percorridos dão surgimento a uma malha de fios emaranhados, onde cada fio representa um trajeto e uma história de práticas passadas e onde os nós que ligam uns fios aos outros são os lugares. Estes nós, ou lugares, transportados para a realidade prática dos ciclo-entregadores, podem ser as praças e escadarias utilizadas como atalhos, as esquinas onde ruas se cruzam ou mesmo os estabelecimentos para os quais fazem entregas, por exemplo. São os lugares onde estas linhas se entrelaçam e os caminhos (e as vidas) se cruzam.

Um recurso interessante que permite visualizar essa malha e observar de modo mais palpável o que seria a tal linearidade do movimento descrita no início do capítulo é a utilização do aplicativo *Strava*. O mesmo, trata-se de um aplicativo utilizado por ciclistas e pedestres (para treinos de corrida, normalmente) que monitora os caminhos percorridos na cidade, registrando informações sobre: os trajetos realizados, as distâncias percorridas, a velocidade média e o tempo decorrido em cada percurso, a quantidade de calorias gastas, o ganho de elevação do terreno, estatísticas em comparação à outros trajetos, etc.

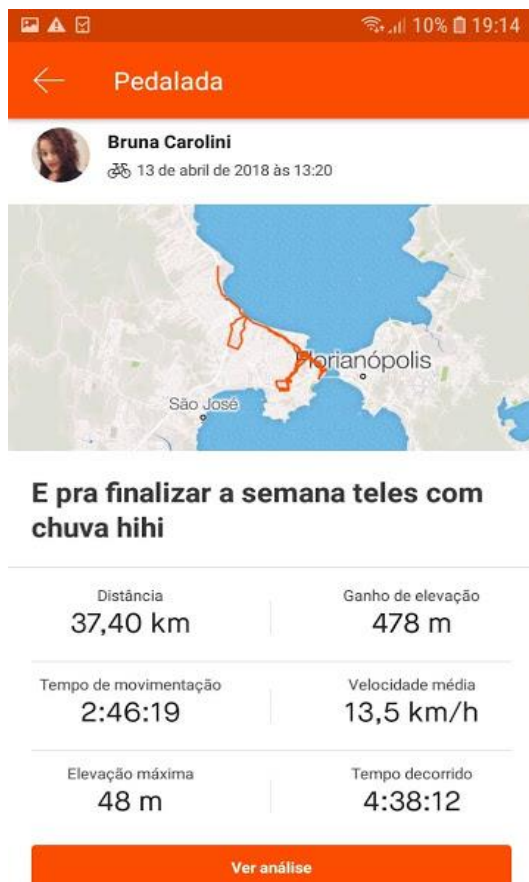
Esse, apesar de ser um aplicativo muito usado para treinos, também é operado por alguns dos entregadores que acompanhei. Os mesmos, gostam de utilizá-lo para monitorar os trajetos e as distâncias percorridas diariamente, como uma maneira de mapear e registrar esses caminhos.

O *Strava*, portanto, pode ser pensado aqui como uma maneira de apresentar visualmente o *design* linear dos movimentos destes ciclistas e compreender como essas linhas que se costuram através da prática diária destas pessoas, formam a tal malha da qual Ingold fala. Através da uma

reunião de imagens do *Strava* da Bruna, ciclo-entregadora da Pedivento, é possível visualizar esta malha, e conforme mais aproximamos o mapa, mais caminhos, linhas e emaranhados se apresentam, dando novas configurações ao desenho estático do mapa.

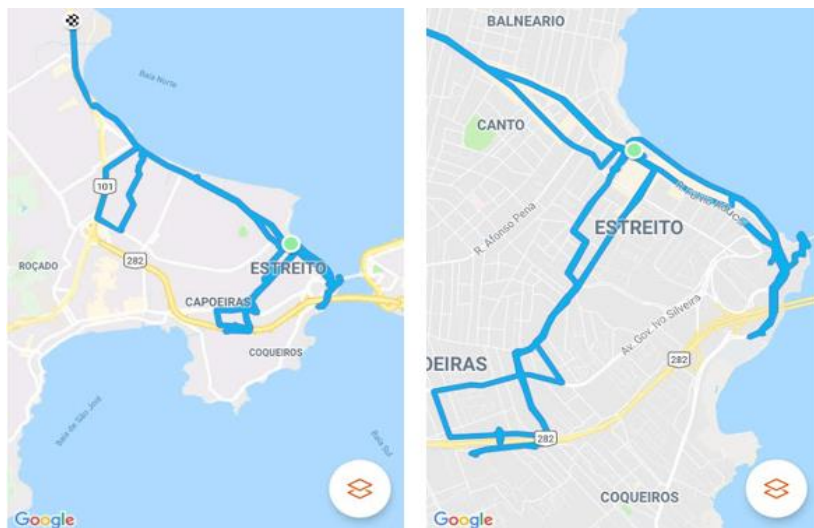
Essas imagens apresentadas a seguir mostram o registro dos caminhos percorridos por Bruna em um único dia de entregas realizadas no Continente, para o “Direto da Fruta”. A primeira imagem (Figura 25) mostra o trajeto de longe, e conforme ela é aproximada, é possível observar essa malha, caracterizada por um emaranhado de caminhos (Figuras 26 e 27).

Figura 25 - Registro do *Strava* de Bruna durante um dia de entregas



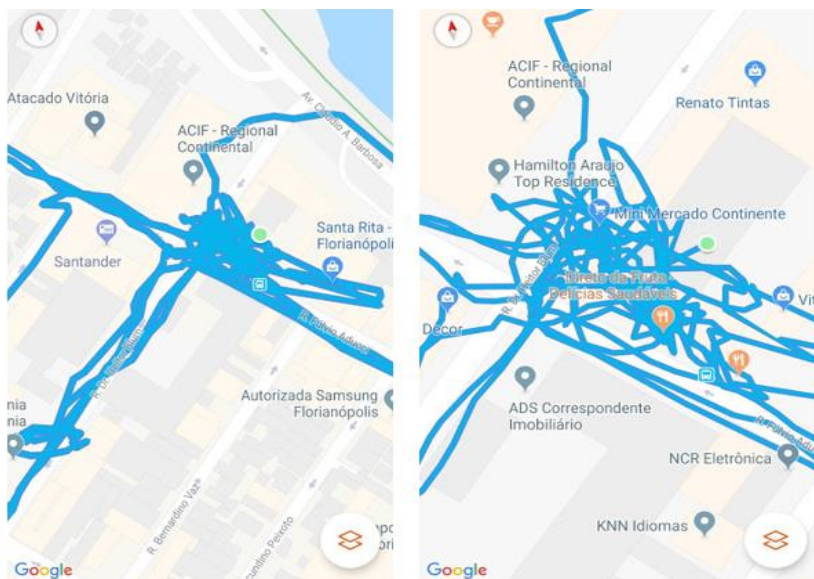
Fonte: Imagem retirada do *Strava* de Bruna (2018).

Figura 26 - Registro aproximado do *Strava* de Bruna durante um dia de entregas



Fonte: Imagens retiradas do *Strava* de Bruna (2018).

Figura 27 - Registro aproximado do *Strava* de Bruna durante um dia de entregas



Fonte: Imagens retiradas do *Strava* de Bruna (2018).

Os desenhos formados pelas linhas representam os movimentos dessa ciclista, resultando num emaranhado de trajetos realizados. Quanto maior a aproximação da imagem no aplicativo, melhor se pode observar o quanto esses caminhos diários realizados por Bruna (que incluem trajetos por onde há atalhos, caminhos cruzados e até a ausência de ruas) vão para além dos caminhos previsíveis apresentados no mapa (ruas retas e bem definidas) e das ruas planejadas da cidade. Assim como a inexistência de vias destinadas aos ciclistas (ciclovias e ciclofaixas) na região não impede Bruna de se movimentar pelo local.

Se compararmos a um trajeto programado pelo *Google Maps*, como foi visto no exemplo do Kayo mais acima, é claramente perceptível que *o movimento real, conforme representado visualmente no aplicativo Strava, vai para muito além dos caminhos retos e uniformes sugeridos durante o planejamento virtual dos trajetos.*

Desse modo, se a ideia de espaço não pode ser atrelada à noção de lugar, justamente por conta de seu caráter fixo e abstrato, e se a vida acontece ao longo e através desses lugares, ou seja, em movimento, nada mais justo do que conceber a importância do movimento na prática das ciclo-entregas. O modo como estas pessoas se deslocam e os trajetos e caminhos realizados por elas, dizem muito sobre o que fazem e como fazem. O movimento informa e é em movimento que o conhecimento dos ciclo-entregadores é produzido.

Ao explicar como o conhecimento é construído pelos cientistas através da coleta e análise de dados, com o exemplo de uma equipe de cientistas que investigava mudanças na ecologia e hidrologia da tundra ártica no Norte da Rússia, em comparação ao conhecimento prático do piloto de helicóptero e habitante da região que transportava essas pessoas, Ingold esclarece que o processo que transforma os dados recolhidos em conhecimento passa por duas fases.

Na fase de coleta, os cientistas costumam reunir os dados captados de ponto a ponto, lateralmente interligados, a partir de uma sequência de locais fixos, e o que importa não é onde estiveram, onde estão e nem como foram parar ali, pois “sua importância não está na história da sua descoberta, mas na sua justaposição e comparação com fatos de tipo similares” (INGOLD, 2015, p. 227) encontrados em outros lugares. Desse modo, cada dado é um fato.

Depois, uma vez que se encerra a pesquisa de campo e a coleta de dados, esses são enviados para os laboratórios, onde são submetidos à análise, formando um banco de dados, onde as descobertas dos cientistas, através da comparação desses dados, são verticalmente classificadas,

segundo seu grau de relevância no momento. Ou seja, resumindo, “à geografia lateral integrada de locais corresponde uma classificação verticalmente integrada das coisas encontradas neles” (INGOLD, 2015, p. 227). E, assim, o conhecimento é produzido.

Ingold explica, porém, que esses cientistas nada conhecem sobre a área onde atuam, estando lá apenas para recolher dados, que já “estão dados”. O conhecimento do habitante, como é o caso do piloto do helicóptero, no entanto, é produzido de modo muito distinto⁵⁰.

O piloto, diferente dos cientistas, já possui um conhecimento da região, acumulado experiencialmente através de todas as vezes que sobrevoou, decolou e aterrissou naquela área. Já sabe como e por quais caminhos seguir de acordo com as possíveis condições climáticas que venham a surgir e sabe lidar com as diferentes adversidades que podem ocorrer. Seu conhecimento é então, derivado das diversas vezes que sobrevoou a região, e é resultado de suas práticas passadas. É um conhecimento forjado em movimento.

De modo muito semelhante ao exemplo do piloto, é possível pensar no conhecimento do ciclo-entregador, que como um habitante da cidade: conhece enquanto se movimenta. Assim, “longe de ser acessório à coleta ponto a ponto de dados a serem passados para depois de processados transformarem-se em conhecimento, o movimento é ele mesmo a maneira do habitante conhecer” (INGOLD, 2015, p. 228).

O conhecimento geográfico do habitante é um conhecimento que está constantemente sendo forjado em movimento, e que não é de caráter nem lateralmente nem verticalmente integrados, visto que

não está lateralmente integrado, uma vez que os lugares para ele não são localizações espaciais, nem são mantidos juntos por conexões ponto a ponto. Eles são, ao contrário, *tópicos*, participantes de histórias de viagens realmente efetuadas. Tampouco o seu conhecimento das coisas é verticalmente integrado. Pois as coisas que o habitante conhece não são fatos. Um fato simplesmente existe. Mas para os habitantes as

⁵⁰ Ingold esclarece que essa distinção entre o conhecimento produzido pela prática científica e pelo habitante serve apenas como um exemplo, sendo “bom para pensar”. Este, corresponde à uma “visão ideal” do que deveria acontecer e tem uso apenas analítico neste trabalho. Os cientistas também são peregrinos. No entanto, é a lógica da inversão que ainda propõe as bases epistemológicas para o fazer científico oficial.

coisas não tanto existem quanto *ocorrem*. Repousando na confluência de ações e respostas, elas são identificadas não pelos seus atributos intrínsecos, mas pelas memórias que evocam. Assim, as coisas não são classificadas como fatos, ou tabuladas como dados, mas narradas como histórias. E todos os lugares, como um conjunto de coisas, é um nó de histórias. (INGOLD, 2015, p. 227).

O conhecimento do habitante, conclui o antropólogo, é ligado ao movimento e construído por meio da peregrinação. Este, ocorre através de uma compreensão prática do mundo habitado, que é “longitudinalmente integrada”.

3.6. “O RETORNO DAS PRÁTICAS”: COMO O MUNDO EXPERIENCIAL DAS CICLO-ENTREGAS PODE CONTRIBUIR ÀS DISCUSSÕES SOBRE CICLISMO E MOBILIDADE URBANA

Tendo discorrido a respeito da relação entre as noções de lugar, movimento e conhecimento, chego então à discussão relativa ao debate que liga as *políticas de mobilidade urbana* a uma ideia de “usos da cidade”, para pensar em relação às práticas diárias dos ciclo-entregadores.

Michel de Certeau (1998), em *A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer*, ao falar sobre as “práticas de espaço”, está de certo modo dizendo que o movimento e as peregrinações diárias dos seus habitantes contribuem para o surgimento de uma outra espacialidade da cidade:

Essas práticas do espaço remetem a uma forma específica de “operações” (“maneiras de fazer”), a “uma outra espacialidade” (uma experiência “antropológica”, poética e mítica do espaço) e a uma mobilidade opaca e cega da cidade habitada. Uma cidade transumante, ou metafórica, insinua-se assim no texto claro da cidade planejada e visível.”. (CERTEAU, 1998, p. 172)

Desse modo, é possível pensar como as práticas diárias de habitação desses trabalhadores fazem emergir uma outra cidade. Florianópolis então, conforme experienciada por esses ciclistas, pode ser pensada para além da ideia de “usos ideais”, que costuma permear as políticas de mobilidade urbana que abordam o uso das bicicletas e

também certa área da Antropologia Urbana (principalmente a influenciada pela Escola Alemã de pensamento, que teve Weber e Simmel entre seus principais precursores)⁵¹. E pensar o movimento como conhecimento direto pode ser um bom começo para seguir por este caminho, que se contrapõe à tal “lógica da inversão” comentada anteriormente.

Conforme observado através das narrativas e demonstrado por meio dos vídeos, é notável como o modo como esses ciclistas se movimentam pelas ruas está muito afastado de uma ideia de “usos ideais” das mesmas. Os caminhos percorridos por eles por entre os carros, na contramão das vias, fora das ciclovias, subindo e descendo escadarias e atravessando praças, representam uma afronta à cidade planejada. No entanto, o modo como a cidade de Florianópolis é pensada e concebida (com um planejamento urbano que privilegia os automóveis) está muito distante de atender às necessidades destes trabalhadores.

Essa noção de “usos ideais” da cidade está atrelada à ideia de uma cidade-projeto que pode ser descrita através da influência weberiana nos estudos dentro da Antropologia Urbana clássica. Weber, no ensaio intitulado “A cidade”, publicado postumamente pela primeira vez em 1921 e depois lembrado como um subcapítulo intitulado “A dominação não-legítima (tipologia das cidades)” no capítulo 8 do livro *Economia e Sociedade Vol. 2* (1999), utiliza a conhecida noção de “tipos ideais” desenvolvida por ele, para pensar o desenvolvimento das cidades e o meio urbano.

Porém, na tentativa de conceber um fenômeno social (a cidade) a partir de uma descrição puramente racional, o autor acaba por deixar de lado não somente a descrição histórica acerca dos fenômenos sociais, mas também as experiências humanas (SENNET, 1969). Weber, dessa forma,

⁵¹ No primeiro capítulo do meu Trabalho de Conclusão de Curso, fiz um debate mais aprofundado a respeito tanto da Escola Alemã quanto da Escola de Chicago, junto com uma revisão bibliográfica sobre Antropologia Urbana desde o seu surgimento até o desenvolvimento do campo no Brasil (SCHWEDERSKY, 2017). Optei por não retomar esse debate de forma muito aprofundada aqui, uma vez que o mesmo já foi realizado não apenas por mim, mas por muitos autores mais experientes no assunto. Para uma revisão bibliográfica de Antropologia Urbana, sugiro a leitura de tal capítulo (como um resumo geral do debate) ou dos textos de Dutra & Ribeiro (2013) sobre o desenvolvimento da Antropologia Urbana no Brasil, Becker (1996) sobre a Escola de Chicago e Sennet (1969) sobre os primeiros estudos em Antropologia Urbana, abordando tanto a Escola Alemã quanto a Escola de Chicago.

ignora as particularidades, na tentativa de elaborar abstrações capazes de pensar (e comparar) cidades ao redor do mundo.

A noção desenvolvida pelo sociólogo tem seu caráter de importância no sentido de ser uma ferramenta capaz de facilitar a elaboração de certas semelhanças e encontrar padrões de repetição que permitam analisar certos aspectos a respeito das cidades. No entanto, deixa de lado os diferentes modos de habitação, as práticas e as experiências presentes numa mesma cidade: as “práticas microbianas”, conforme diria Certeau (1998, p. 175).

Apesar de não referenciar diretamente a Weber, é possível identificar ainda hoje, em diversos estudos que tratam da questão da mobilidade atrelada ao cicloativismo, uma influência desse modo de pensamento. Ao pensar a cidade a partir de um ponto de vista panóptico, como um projeto a ser posteriormente ocupado (e não habitado, retomando o questionamento entre habitação e ocupação proposto por Ingold), ignoram-se duas questões muito importantes a respeito da mesma: tanto seu caráter mutável quanto as disputas de poder intrínsecas a ela. Penso, por outro lado, que análises de tais “práticas microbianas”, conforme sugere Certeau, podem ter muito a contribuir para os estudos sobre mobilidade e planejamento urbano.

E mesmo em relação ao desenvolvimento da disciplina no Brasil, com a grande influência de autores como Velho (1981, 2003, 2009) e Magnani (2012) e o debate a respeito de uma antropologia na/da cidade, apesar de vermos um deslocamento maior em direção à importância da relação entre os fenômenos sociais e o espaço urbano (como mutuamente constituídos), ainda não é dada uma grande atenção à influência dos objetos técnicos ou mesmo do ambiente nesta relação. Mostra-se então, a contribuição que tanto a Antropologia da Técnica quanto a perspectiva ecológica gibsoniana podem trazer para o debate.

Como procurei mostrar, a mobilidade na cidade de Florianópolis é totalmente planejada a partir do ponto de vista dos motoristas de automóveis: a maioria das ciclovias e ciclofaixas existentes são mal planejadas e/ou encontram-se em mau estado de conservação, não atendendo às necessidades da população. Com poucas exceções, como a ciclovia que acompanha a Avenida Beira-Mar Norte, que apesar de estar relativamente bem conservada e localizada numa região central da cidade, foi planejada para o lazer, e não como uma alternativa à locomoção. Além disso, nenhuma destas ciclovias estão interligadas com as demais.

Mas mesmo nessas condições, os ciclo-entregadores estão todos os dias nas ruas, pedalando e dando novos usos ao espaço público (às ruas,

às calçadas, às escadas, às praças, etc.), mesmo numa cidade que claramente não é planejada para eles.

O cotidiano desses ciclistas mostra que a reivindicação por ciclovias, por si só, não basta como proposta de planejamento, conforme explica Matheus:

Criar ciclovia por si só não vai resolver nada pra nós. A ciclovia tem que existir principalmente em pontos em que é muito difícil, que é muito perigoso de passar de bike, que tem um grande fluxo de veículos, que os carros passam com muita velocidade e tal, pontos de passagem. Claro, quanto mais ciclovia tiver, melhor, só que a ciclovia não pode ser objetivo da política da bike, porque ela é segregacionista. Ela separa o trânsito, então o ciclista, ele não tem acesso aos lugares que a rua geralmente tem. Tu pensa numa ciclovia, a ciclovia vai pra um lugar, mas no meio do caminho ela não vai pra lugar nenhum. A gente tem que pensar assim, que ela tem uma função importante, mas ela é secundária na política da bike. Ela tem que ser secundária, por causa da questão do espaço, da convivência, entendeu? Cara, o que garante segurança não é dividir as pessoas, o que garante segurança é as pessoas se respeitarem.

(Matheus, ciclo-entregador da Orbis, 2018)

O retorno às “práticas microbianas”, conforme sugere Certeau, é elaborado pelo autor como uma crítica à noção de “cidade-conceito”, que muito se assemelha ao que me refiro aqui ao tratar da ideia de “usos ideias” e de pensar numa “cidade-projeto” a partir de uma visão panóptica desta. É pensar a cidade primeiramente a partir de um ponto de vista estritamente funcionalista, que privilegia o progresso e exclui diversos outros modos periféricos e menos convencionais de habitação.

Ao falar de progresso, é preciso destacar que estou me referindo também à disputa de poder e à uma certa visão de progresso que privilegia determinados modos de habitação: no caso, o dos carros. Não se trata aqui de hierarquizar diferentes modos de se movimentar pela cidade, mas de discutir o espaço dado a cada um destes e o privilégio que prioriza uns e deixa de fora os demais. E além disso, pensar no papel da bicicleta não só na vida dessas pessoas, mas também na sua inserção e influência no meio urbano.

Em oposição a isso, Certeau propõe que se siga um outro caminho, o qual adoto aqui como ponto de partida para pensar as políticas de mobilidade urbana:

Ao invés de permanecer no terreno de um discurso que mantém o seu privilégio invertendo o seu conteúdo (que fala de catástrofe e não mais de progresso), pode-se enveredar por outro caminho: analisar as práticas microbianas, singulares e plurais, que um sistema urbanístico deveria administrar ou suprimir e que sobrevivem a seu perecimento; seguir o pulular desses procedimentos que, muito longe de ser controlados ou eliminados pela administração panóptica, se esforçaram em uma proliferação ilegítima, desenvolvidos e insinuados nas redes da vigilância, combinados segundo táticas ilegíveis mas estáveis a tal ponto que constituem regulações cotidianas e criatividades sub-reptícias que se ocultam somente graças aos dispositivos e aos discursos, hoje atravancados, da organização observadora. (CERTEAU, 1998, p. 175).

Essa questão da cidade-projeto como política de planejamento urbano atrelada ao exemplo das ciclovias, conforme procuro mostrar, propõe uma importante alternativa ao debate aqui realizado. Os relatos e a prática diária dos ciclo-entregadores são capazes de mostrar como transformações em mobilidade urbana não precisam estar ligadas apenas à criação institucional e infraestrutural de novos caminhos (ciclovias, ciclofaixas e passarelas), mas também a políticas que incidam na convivência entre diferentes veículos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante este trabalho procurei, através de uma etnografia *com* os ciclo-entregadores, compreender como os diferentes modos de engajamento no meio urbano através da bicicleta fazem emergir uma outra Florianópolis, e quais são os engajamentos com o meio urbano que permitem que estas pessoas compartilhem entre si uma percepção em comum sobre a mesma.

Os vídeos expostos surgiram como uma proposta de descrever melhor os processos técnicos envolvidos na prática das ciclo-entregas. Busquei apresentá-los enquanto suportes às narrativas descritas, na intenção de proporcionar um maior contato com as técnicas e habilidades mobilizadas diariamente por esses ciclistas.

Como busquei evidenciar, os diferentes tipos de bicicleta utilizados, junto aos diferentes objetos técnicos acoplados, modificam as possibilidades de ação destes ciclistas. O modo como estas pessoas se movimentam pela cidade, está diretamente relacionado a estes aspectos e revelam não só informações importantes sobre a prática em si, mas também sobre a cidade que emerge através dela.

Uma análise minuciosa das práticas cotidianas, conforme indicada por Certeau, se mostra necessária e pode contribuir para uma melhor compreensão das políticas de mobilidade urbana relacionadas ao uso da bicicleta. Certeau, ao tratar dessa visão mais localizada sobre as práticas, faz uma analogia entre o ato de falar (enunciação) e o ato de caminhar, como exemplo para reforçar seu argumento. Para ele, o “ato de caminhar está para o sistema urbano assim como o ato de fala está para a língua ou para os enunciados proferidos” (CERTEAU, 1998, p. 176), o que chama de “enunciação pedestre”.

Seguindo este raciocínio, penso numa possível comparação entre este argumento e a ação de pedalar pela cidade na qual estão envolvidos esses entregadores, que pode ser associada uma “enunciação ciclista”. Falar, caminhar e pedalar podem ser vistas como atividades semelhantes se levarmos em conta que todas estas são construídas por meio de uma relação recíproca entre organismo e ambiente, dentro de um determinado contexto prático e técnico. Apesar de atividades muito diferentes, estas três tem algo muito em comum: o caráter experiencial que as criam. Como pontua Certeau:

Em primeiro lugar, se é verdade que existe uma ordem espacial que organiza um conjunto de

possibilidades (por exemplo, por um local por onde é permitido circular) e proibições (por exemplo, por um muro que impede prosseguir), o caminhante atualiza algumas delas. Deste modo, ele tanto as faz ser, como aparecer. Mas também as desloca e inventa outras, pois as idas e vindas, as variações ou as improvisações da caminhada privilegiam, mudam ou deixam de lado elementos espaciais. (CERTEAU, 1998, p. 178)

Aqui proponho, então, pensar Florianópolis para além de sua organização panóptica. A cidade não como espaço, mas como lugar, fruto de suas práticas. Assim, mesmo que exista uma ordem espacial das coisas no ambiente urbano, com caminhos por onde é permitido passar (ruas, avenidas, etc.), obstáculos (pedras, buracos, calçadas irregulares, etc.) e proibições (como muros, por exemplo), o ciclista (neste caso) e seus habitantes (de modo geral) estão constantemente atualizando e renovando esta ordem, dando novos significados e modos de uso para estes.

A cidade “ciclável” está sempre sujeita a variações e improvisações. Cada trajeto é um novo caminho que privilegia ou não determinados elementos espaciais, que “faz outras coisas com a mesma coisa e ultrapassa os limites que as determinações do objeto fixavam para o seu uso” (CERTEAU, 1998, p. 178). Assim, o ciclista-entregador, a partir dos “*affordances*” (GIBSON, 1966) que propicia e que são propiciados a ele, trabalha sempre dentro de possibilidades e impossibilidades de ação e recria estas ao mesmo tempo em que pedala.

Por isso, pensar a cidade em termos de substâncias, processos e fluxos, me parece sempre mais profícuo do que pensá-la como algo estático, fixo e que está apenas à espera de agentes para ocupá-la, conforme se tornou possível observar através dos exemplos e das narrativas descritos ao longo do texto. As informações e os significados, assim como as formas de fazer e viver o meio urbano, estão no ambiente e na relação que estabelecemos com ele, a partir de diferentes modos de engajamento. Estas pessoas estão o tempo todo (re)descobrimo criativamente novos significados através da prática e da experimentação, que resultam não só em diferentes modos de perceber a cidade, mas também em diferentes maneiras de se relacionar com ela.

Ao acompanhar os ciclo-entregadores, pude perceber que os usos que esses trabalhadores fazem do espaço urbano são muitas vezes diferentes justamente porque as preocupações são outras, mas não menos relevantes. Eles percebem e habitam a cidade de modo distinto de alguém

que dirige ou de alguém que caminha por ela, e até mesmo de outros tipos de ciclistas. A cidade para esses trabalhadores é uma cidade que se refaz diariamente por meio de seus usos.

A questão das ciclovias é apenas um exemplo e de modo algum elas não são importantes, no entanto, o discurso segregacional que separa o lugar dos carros e das bicicletas na cidade pode muitas vezes ter um efeito contrário, conforme percebi em campo.

Deste modo, por vias de conclusão, sugiro pensar as políticas de mobilidade urbana a partir do caminho que parte das práticas como princípio, para que se realizem discussões sobre mobilidade e ciclismo urbano que pensem a cidade não a partir de um projeto, mas que partam da prática de quem vive diariamente nela para pensar os problemas e possíveis soluções. A ideia então, é compreender a cidade, antes de tudo, a partir dos processos que lhe dão forma, partindo de análises mais localizadas.

Pode-se, então, pensar a paisagem urbana no sentido em que é proposto por Descola ao se referir à noção de “transfiguração”, conforme explica Camargo (2016):

Segundo ele [Descola], a maneira de explorar o que a noção original de paisagem tem de mais interessante é abandonando a associação da ideia a objetos constituídos (imagens, jardins, formas de representação em geral) e optar por associá-la aos processos pelos quais estes objetos são convertidos em paisagens. (CAMARGO, 2016, p. 129).

Se, como visto, a cultura é compreendida aqui a partir da ideia de habilidade e técnica, e se isso implica em conhecimento por si só, o que esta pesquisa tem a contribuir é com a proposta de se pensar em outras possibilidades para a mobilidade urbana que não estejam atreladas a essa noção de ocupação e de tipos ideais. A proposta de partir do engajamento do ser humano no ambiente que o cerca, ou seja, a partir de uma perspectiva ecológica, parece ser, então, um bom começo para repensar os estudos sobre mobilidade urbana tanto dentro quanto fora da antropologia.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BATESON, Gregory. **“Mente e Natureza”**. Trad. Claudia Gerpe. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves Editora S.A. 1986.

BATESON, Gregory. **“Steps to an Ecology of Mind”**. San Francisco: Chandler Pub. Co. 1987.

BECKER, Howard. “Conferência: A Escola de Chicago”. In: **Revista MANA** 2(2), 1996, pp. 177 a 188.

BERSNTEIN, Nikolai. **“The co-ordination and regulation of movements”**. London: Pergamon Press, 1967.

BRASIL. Decreto de Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **“Código de Trânsito Brasileiro”**. Brasília, DF. 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm. Acesso em: 18 jan. 2019.

CAMARGO, Marcelo Giacomazzi. **“Entre linhas: movimento e política a partir de um terminal de ônibus em Florianópolis/SC”**. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Programa de Pós-graduação em Antropologia Social, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. 2016.

CERTEAU, Michel de. **“A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer”**. Trad. Ephraim Fereira Alves. 3a ed. Petrópolis: Vozes, 1998.

COSTA, Américo Henrique Pires da.; MACEDO, Joaquim Miguel Gonçalves. **“Manual do planejamento de acessibilidades e transportes”**. Portugal: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte, 2008.

DUTRA, Rogéria Campos de Almeida; RIBEIRO, Nádia Oliveira Vizotto. “A Antropologia Urbana no Brasil”. In: **Revista da Universidade Federal de Juiz de Fora**, v. 8, n. 1, p. 127-138, 2013.

ESCÓSSIA, Liliana da. “Individação e informação em Gilbert Simondon”. **Informática na educação: teoria & prática**. Porto Alegre, v. 15, n. 1, p. 19-30, jan./jun. 2012.

GIBSON, James. **“The Ecological Approach to Visual Perception”**. New York: Psychology Press, 1986.

GIBSON, James. **“The senses considered as perceptual systems”**. Ithaca: Cornell University Press, 1966.

INGOLD, Tim; FIORI, Ana Letícia; ANDRADE, José Agnello Alves Dias de; TESTA, Adriana Queiróz; TAMBUCCI, Yuri Bassichetto. “Diálogos Vagueiros: Vida, Movimento e Antropologia – Entrevista com o professor T. Ingold”. **Ponto Urbe**, v. 11, n. 1, p. 1-16, 2012. Disponível em: <http://pontourbe.revues.org/334>. Acesso em 10 fev. 2019.

INGOLD, Tim. **Estar Vivo**. Trad. Fabio Creder. São Paulo: Vozes, 2015.

INGOLD, Tim. “Da transmissão de representação à educação da atenção”. **Educação**, v. 33, n.1, p. 6-25, jan./abr. 2010.

INGOLD, Tim. **“Biosocial Becomings: Integrating Social and Biological Anthropology”**. Cambridge: Cambridge University Press, 2013.

INGOLD, Tim. “Jornada ao longo de um caminho de vida – Mapas, descobridor-caminho e navegação”. Tradução do cap. 13 de **“The Perception of the environment: Essays livelihood, dwelling and Skill”**. Londres: Routledge, 2000, p. 219-242.

INGOLD, Tim. “Trazendo as coisas de volta à vida: emaranhados criativos num mundo de materiais”. **Horizontes Antropológicos**, v. 18, n. 37, p. 25-44, jan./jun. 2012.

LATASH, Mark L. **Dexterity and Its Development Resources for Ecological Psychology**. New Jersey: Lawrence Erl, 1996.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. **“Da periferia ao centro: trajetórias de pesquisa em Antropologia Urbana”**. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2012.

MATURANA, Humberto; VARELA, Francisco. **“A árvore do conhecimento: as bases biológicas do entendimento humano”**. Trad. Jonas Pereira dos Santos. Campinas: Editorial Psy II. 1995.

MAUSS, Marcel. **Sociologia e Antropologia**. Trad. Paulo Neves. São Paulo: Cosac Naify, 2003.

REED, Edward S. **James J. Gibson and the psychology of perception**. New Haven: Yale University Press, 1988.

SAUTCHUK, Carlos Emanuel. **O arpa e o anzol: técnica e pessoa no estuário do Amazonas (Vila Sucuriú, Amapá)**. Brasília: Universidade de Brasília, 2007.

SCHWEDERSKY, Larissa. **“Porque só de movimento foi sua alma”: um estudo antropológico sobre habilidades, movimento e o ciclismo na cidade**. 2017. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Sociais) – Departamento de Sociologia e Ciência Política, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

SENNETT, Richard. “The classic schools of urban studies: An Introduction”. In: Richard Sennett. **Classic essays on the culture of cities**. New Jersey: Brandels University, 1969.

SHEETS-JOHNSTONE, Maxine. **The primacy of movement**. Amsterdam: John Benjamins Publishing Company. 2011.

SHEETS-JOHNSTONE, Maxine. **From movement to dance**. In: Phenomenology and the cognitive sciences, v. 11, n. 1, p. 39-57, 2012.

SIMONDON, Gilbert. **A individuação à luz das noções de formae de informação: Introdução**. Trad. Pedro P. Ferreira e Francisco A. Caminati. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/118189095/Simondon>. Acesso em 10 jan. 2019. Traduzido de: “L’individuation à la lumière des notions de forme et d’information”. Paris: Édition Jérôme Millon, pp. 23-36. [1958]. 2005.

STABELINI, Julio Cesar. **O skate na prática: etnografia visual, habilidades e affordances em um circuito urbano**. 2016. Dissertação

(Mestrado em Antropologia Social) – Programa de Pós-graduação em Antropologia Social, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

VELHO, Gilberto. “**Individualismo e cultura: notas para uma antropologia da sociedade contemporânea**”. Rio de Janeiro: Zahar Editores. 1981.

VELHO, Gilberto. “**Projeto e metamorfose: antropologia das sociedades complexas**”. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2003.

VELHO, Gilberto. “Antropologia Urbana: Encontro de tradições e novas perspectivas”. In: **Sociologia, problemas e práticas**, nº 59, 2009, pp. 11 a 18.

WEBER, Max. **Economia e Sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva. Volume 2**, Trad. Regis Barbosa e Karen Elsabe Barbosa, Brasília, Editora Universidade de Brasília, Imprensa Oficial. 1999.

WEID, Olivia Von Der. “O corpo estendido de cegos: cognição, ambiente, acoplamentos”. **Revista de Sociologia & Antropologia**, v. 5, n. 3, p. 935-960, 2015.