

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E ECONÔMICAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO**

MORGANA DE FREITAS GUAITOLINI

**CICLISMO NO ESPÍRITO SANTO: A INFLUÊNCIA DA MORTE NAS PRÁTICAS
ORGANIZATIVAS DE PEDALAR**

VITÓRIA – ES

2024

MORGANA DE FREITAS GUAITOLINI

**CICLISMO NO ESPÍRITO SANTO: A INFLUÊNCIA DA MORTE NAS PRÁTICAS
ORGANIZATIVAS DE PEDALAR**

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado em Administração do Programa de Pós-Graduação em Administração do Centro de Ciências Jurídicas e Econômicas da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Administração, na linha de Práticas Organizacionais e Culturais.

Orientador: Prof. Dr. Alfredo Rodrigues Leite da Silva.

VITÓRIA - ES
2024

Ficha catalográfica disponibilizada pelo Sistema Integrado de
Bibliotecas - SIBI/UFES e elaborada pelo autor

G898c Guaitolini, Morgana de Freitas, 1991-
 CICLISMO NO ESPÍRITO SANTO A INFLUÊNCIA DA
 MORTE NAS PRÁTICAS ORGANIZATIVAS DE PEDALAR /
Morgana de Freitas Guaitolini. - 2024.
 129 f. : il.

 Orientador: Alfredo Rodrigues Leite da Silva.
 Dissertação (Mestrado em Administração) - Universidade
Federal do Espírito Santo, Centro de Ciências Jurídicas e
Econômicas.

 1. Administração. 2. Ciclismo. 3. Comunidades de prática. I.
Silva, Alfredo Rodrigues Leite da. II. Universidade Federal do
Espírito Santo. Centro de Ciências Jurídicas e Econômicas. III.
Título.

CDU: 65



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E ECONÔMICAS



ATA DA 314ª DEFESA DE DISSERTAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO (MINTER/UFES/UFES)

Às 09 horas do dia 20 de maio de 2024, reuniu-se, por videoconferência, a banca examinadora composta pelos Professores Doutores César Augusto Tureta de Moraes (presidente), Alfredo Rodrigues Leite da Silva (orientador), Leticia Dias Fantinel - (membro interno PPGAdm) e Cíntia Rodrigues de Oliveira (membro externo - UFU) para a defesa de dissertação de **Morgana de Freitas Guaitolini**, com o título: CICLISMO NO ESPÍRITO SANTO: A INFLUÊNCIA DA MORTE NAS PRÁTICAS ORGANIZATIVAS DE PEDALAR. Estando presentes os membros da banca e a examinanda, com a palavra, o presidente deu início à sessão, passando a palavra a(o) aluno(a), que procedeu à exposição da dissertação por 30 minutos. Na sequência, os membros da banca formularam as suas arguições, as quais foram respondidas pela mestrand(a). Após, o presidente solicitou que os presentes deixassem a sala para que a banca pudesse deliberar; ao final das deliberações, convocou o(a) mestrando(a) e os demais participantes para retornarem à sala. Concluída a avaliação realizada pela banca, o presidente realizou a leitura da ata e comunicou o resultado favorável à **APROVAÇÃO** do(a) aluno(a). Por fim, informou que a aprovada fará jus ao diploma de Mestre após a entrega da versão final de sua dissertação em meio digital com as correções apontadas pela banca, à secretaria do programa. Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a sessão da qual se lavra a presente ata, que vai assinada pelos membros da banca examinadora e pelo(a) mestrando(a).

[assinatura digital]

Prof. Dr. César Augusto Tureta de Moraes
Presidente

[assinatura digital]

Prof. Dr. Alfredo Rodrigues Leite da Silva
Orientador

[assinatura digital]

Profª. Drª. Leticia Dias Fantinel
PPGADM/UFES

Documento assinado digitalmente



CINTIA RODRIGUES DE OLIVEIRA
Data: 22/05/2024 10:53:57-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Profª. Drª. Cíntia Rodrigues de Oliveira
Universidade Federal de Uberlândia

[assinatura digital]

Morgana de Freitas Guaitolini
Mestranda

Documento assinado digitalmente



MORGANA DE FREITAS GUAITOLINI
Data: 22/05/2024 16:04:20-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO

PROTOCOLO DE ASSINATURA



O documento acima foi assinado digitalmente com senha eletrônica através do Protocolo Web, conforme Portaria UFES nº 1.269 de 30/08/2018, por
CESAR AUGUSTO TURETA DE MORAIS - MATRÍCULA 2059767
Membro - Colegiado do Programa de Pós-graduação em Administração
Em 20/05/2024 às 13:41

Para verificar as assinaturas e visualizar o documento original acesse o link:
<https://api.lepisma.ufes.br/arquivos-assinados/926884?tipoArquivo=O>



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO

PROTOCOLO DE ASSINATURA



O documento acima foi assinado digitalmente com senha eletrônica através do Protocolo Web, conforme Portaria UFES nº 1.269 de 30/08/2018, por
ALFREDO RODRIGUES LEITE DA SILVA - SIAPE 1802333
Departamento de Administração - DAd/CCJE
Em 20/05/2024 às 14:06

Para verificar as assinaturas e visualizar o documento original acesse o link:
<https://api.lepisma.ufes.br/arquivos-assinados/926903?tipoArquivo=O>



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO

PROTOCOLO DE ASSINATURA



O documento acima foi assinado digitalmente com senha eletrônica através do Protocolo Web, conforme Portaria UFES nº 1.269 de 30/08/2018, por
LETICIA DIAS FANTINEL - MATRÍCULA 1618662
Membro - Colegiado do Programa de Pós-graduação em Administração
Em 20/05/2024 às 16:33

Para verificar as assinaturas e visualizar o documento original acesse o link:
<https://api.lepisma.ufes.br/arquivos-assinados/927058?tipoArquivo=O>

RESUMO

O objetivo da pesquisa foi compreender de que maneira a morte se insere nas práticas organizativas do pedal no contexto do Espírito Santo. Para tanto, utilizou-se a lente teórica das Teorias das Práticas, elucidando os aspectos dinâmicos da prática, o qual demonstra-se aderente a estudos em mobilidade urbana e análise de comportamentos. Por meio de inserções em campo através da técnica de *shadowing*, as práticas organizativas dos grupos praticantes de ciclismo urbano foram acompanhadas, possibilitando a captação de reações espontâneas, e em movimento, dos elementos que compõem a prática, tanto materiais quanto imateriais, e seus imbricamentos com a morte. Além disso, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com ciclistas cujas respostas foram tratadas e tematizadas *a posteriori*, e analisadas, ainda, utilizando o procedimento de análise em espiral. Os achados da pesquisa contribuíram para elucidar de que maneira competências, materiais e significados são impactados pela morte e como os *links* entre esses elementos apresentam-se como estratégias cotidianas para driblar os riscos de morte, no contexto do ciclismo urbano capixaba. Os dados elucidaram que os sujeitos ciclistas performam ações no sentido de protegerem-se e manterem suas *bikes* confiáveis; elaboram estratégias planejadas sobre sua navegação pela cidade; comportam-se e posicionam-se de modo a reivindicar seus espaços e a preservar sua integridade física face aos perigos cotidianos. Portanto, do ponto de vista teórico, esta pesquisa permitiu avançar na noção das dinâmicas que constantemente recompõem o organizar da prática de pedalar e como o imbricamento com a morte molda esse organizar, sob a perspectiva dos estudos organizacionais.

Palavras-chave: ciclismo; estudos baseados em prática; morte; dinamicidade das práticas; estudos organizacionais.

ABSTRACT

The research objective was to understand how death is inserted into the organizational practices of group cycling in the context of Espírito Santo. To achieve that, the theoretical lens of Practice Theory was used aiming to elucidate the dynamic aspects of the practice, which proves to be in line with studies on urban mobility and behaviour analysis. Along with the shadowing data collection technique, the organizational practices of the groups were monitored, enabling the collection of spontaneous reactions and dynamic actions within the elements that make up the practice. These elements, both material and immaterial, were intertwined with death. In addition, semi-structured interviews were carried out with cyclists, whose responses were treated and thematized *a posteriori*, and, then, analyzed using the spiral analysis procedure. The research findings were developed to elucidate how competences, meanings and materials are impacted by death and how the links between these elements present themselves as everyday strategies to overcome the risks of death, in the context of urban cycling. The data pointed those cyclists take actions to protect their bodies and keep their *bikes* reliable; develop planned strategies for their navigation around the city; position themselves and behave in a specific way, willing to claim their spaces and preserve their physical integrity. Thus, from a theoretical standpoint, this research advances the understanding of how the dynamics of group cycling practice are continually reshaped and influenced by the presence of death, and how the overlap with death shapes this organization, from the perspective of organizational studies.

Keywords: cycling; practice based studies; death; practice dynamics; organizational studies.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1– <i>Draisine</i> ou <i>hobby-horse</i>	16
FIGURA 2 - <i>Velocipède</i>	17
FIGURA 3 - <i>Velocipède</i> de raios de até 56 polegadas.....	18
FIGURA 4 - Esquema Conceitual.....	53
FIGURA 5 - Espiral de Análise de Dados.....	64
FIGURA 6 – Tematização dos dados no Taguette.....	Erro! Indicador não definido.
FIGURA 7 – Esquema visual dos temas.	66
FIGURA 8 – Comunicação gestual no pelotão de ciclismo.	77
FIGURA 9 – Sequência temporal de uma situação de perigo.	79
FIGURA 10 – Momento de maior relaxamento e conversa no pelotão, com fila dupla.	82
FIGURA 11 – Pedalada em ambiente rural.....	83
FIGURA 12 – Pelotão ocupando a via em virtude do acostamento alagado.....	85
FIGURA 13 – Registro de alta velocidade (43km/h) no pelotão.....	86
FIGURA 14 – Planejamento da navegação do dia por aplicativo de mensagem no celular.....	94
FIGURA 15 – Cancelamento da pedalada em virtude da má condição climática.	96

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	6
2	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	15
2.1	O CICLISMO E O TRÂNSITO	15
2.2	A MORTE E A <i>BIKE</i>	28
2.3	OS ESTUDOS BASEADOS EM PRÁTICAS	38
3	ESQUEMA CONCEITUAL	52
4	METODOLOGIA.....	55
4.1	SELEÇÃO DOS SUJEITOS	60
4.2	ANÁLISE DOS DADOS	62
4.3	LIMITAÇÕES METODOLÓGICAS	67
4.4	SEGURANÇA DO CORPO E DA <i>BIKE</i>	67
4.5	COMPORTAMENTO E POSICIONAMENTO DOS CICLISTAS.....	76
4.6	NAVEGAÇÃO E PLANEJAMENTO.....	89
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	98
	REFERÊNCIAS.....	107
	APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA	123
	APÊNDICE B – ROTEIRO DE OBSERVAÇÃO	125
	APÊNDICE C – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO	126

1 INTRODUÇÃO

O ciclismo enquanto forma de atividade física impacta diretamente nas taxas cardiorrespiratórias e funções metabólicas, levando a diversos potenciais benefícios à saúde (Oja *et al.*, 2011). O estado do Espírito Santo figura na 3ª posição entre os estados com maior número de bicicletas por habitante, estando a capital Vitória no primeiro lugar neste ranking brasileiro (Pereira, 2021). Apesar de diversos estudos empíricos comprovarem esses benefícios (Bassett *et al.*, 2008; De Hartog *et al.*, 2010; Zijlema *et al.*, 2018; Mayers; Glover, 2019), as estatísticas de acidentes com ou sem mortes fornecem um alerta sobre como o público que realiza esta atividade vem sendo tratado.

Segundo dados do serviço de tecnologia da informação a serviço do Sistema Único de Saúde (SUS) para o ano de 2020, mais de 32 mil ciclistas foram vítimas de acidentes em todo o Brasil. O Espírito Santo é o 9º estado da federação com maior número de atendimentos desta natureza. Importante salientar que, conforme apontaram Garcia, de Freitas e Duarte (2013), acidentes com ciclistas apresentam elevada subnotificação, estando em alguns locais estimada em 33%. Os ciclistas são considerados usuários vulneráveis e representam, em conjunto com pedestres e motociclistas, quase a metade de todas as mortes no trânsito (Organización Panamericana de La Salud, 2019). Segundo dados da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (2019), cerca de 855 ciclistas morrem por ano em virtude de envolvimento em acidentes de trânsito.

As estatísticas evidenciam que ciclistas constituem um público desprotegido enquanto realizam seus deslocamentos ou quando praticam o esporte de forma recreativa. Diversos estudos trazem à luz que ciclistas vivenciam medo, inseguranças, traumas e pânico relacionados com a possibilidade de ocorrerem acidentes fatais (Gatersleben; Uzzell, 2007; Chataway *et al.*, 2014; Schepers, *et al.*, 2020).

Em paralelo, um pungente corpo literário vem elucidando como as teorias da prática podem contribuir para pesquisas em relação à mobilidade urbana e à adoção de meios de transportes mais sustentáveis, face aos desafios urbanos nas cidades que, comumente, carecem de estruturas físicas e outros aspectos subjetivos em prol da prática (Larsen, 2016; Ihlström; Henriksson; Kircher, 2021; Bruno; Nikolaeva, 2020; Spotswood *et al.*, 2015; Watson, 2012; Buck; Nurse, 2023; Barr *et al.*, 2021;

Scheurenbrand *et al.*, 2018; Caldwell; Boyer, 2018). Além dessas perspectivas, um crescente número de estudos vem analisando formas de compartilhamento de transporte, como bicicletas alugadas (Mirijam, 2022; Uteng *et al.*, 2020; Juelin; Lixian; Junjie, 2019). Dessarte, a literatura sobre o tema prioriza uma análise um tanto quanto racional e analítica no sentido de esclarecer as escolhas das pessoas em utilizar, ou não, um meio de transporte mais verde, bem como a efetividade de certas ações e programas em benefício da prática.

O presente estudo também analisou, sob a lente das práticas, a prática de pedalar, porém, com outros objetivos. Não se pretendeu defender ou avaliar a efetividade do modal para tornar uma localidade mais sustentável. A ideia foi estudar os grupos de pedal enquanto organizações e comunidades de práticas (Shove *et al.*, 2012) que performam a prática de pedalar, como anfitriões dela. O pedal, aqui, contempla o ciclismo enquanto esporte. Diferentemente dos demais usos da bicicleta, como meio de transporte diário, forma de recreação ou uma atividade física mais casual, o ciclismo esportivo contempla, muitas vezes, treinamentos rotineiros e estruturados, eventuais participações em competições, estabelecimento de metas pessoais e até mesmo coletivas no grupo ou pelotão no qual o ciclista frequenta. Assim, o presente estudo interpreta o ciclismo enquanto prática organizada, rotineira e disciplinada, imbuída de objetivos e valores próprios, distinguindo-a de outras formas de utilização da bicicleta.

Esses sujeitos altamente numerosos no estado do Espírito Santo (Pereira, 2021), são expostos ao risco de morrerem diariamente em suas atividades em cima da *bike*, o que gerou a motivação para estudar como essa circunstância abala a prática e seus praticantes. Para capturar essas características metamórficas e dinâmicas da prática, imbrincada com a morte especificamente no contexto do trânsito, foram utilizadas as ideias de Shove *et al.* (2012) cujo esquema ajuda a explicar o fenômeno da dinamicidade.

As ideias de Shove *et al.* (2012) demonstraram-se aderentes em estudos baseados em práticas no contexto do transporte. Ao utilizá-las, analisa-se não somente a prática em si como também seus elementos constitutivos, sejam eles coisas, ambientes, normas, valores, habilidades, conhecimentos (Kent, 2021). A prática é um processo de integração desses elementos, operacionalizados pelos nossos pensamentos, atitudes, habilidades, culturas, culminando numa precisa coreografia do cotidiano

(Pantzar, 2019). Sendo assim, essa plasticidade e mutabilidade (Larsen, 2016) em persistir e sobreviver, atrair novos praticantes e outros elementos constitutivos são singularmente conduzidos na proposta de Shove *et al.* (2012). Essa abordagem, portanto, pôde iluminar sobre como práticas rotinizadas no pedal se sustentam, se deterioram e se modificam, em virtude do imbricamento com a morte.

A pertinência deste estudo engloba as contribuições sobre o imbricamento da morte no trânsito com a prática de pedalar. Num contexto social de alto engajamento na prática, como exposto acima, face às precárias condições gerais (infraestrutura, sentimento e cultura coletiva, pertencimento e outros), motivaram a realização do estudo. Tradicionalmente, a abordagem *mainstream* racionalista-instrumental veio sendo a mais utilizada quando falamos de estudos no contexto da mobilidade (Kent, 2021). Essas óticas baseadas em maximização de utilidade, microeconomia e linearidade de escolha, não são capazes de apreender outras dimensões como simbolismos, fatores emocionais, desejos, apreciações e a agência (Sheller; Urry, 2006; Kent, 2021), que permeiam a vida social.

Por conseguinte, este estudo é bastante significativo no âmbito dos estudos de mobilidade urbana, especialmente para o ciclismo, e sua relação com a morte dos sujeitos no trânsito urbano. A pesquisa também se demonstra particularmente relevante para os praticantes ciclistas, pois se busca estabelecer um diálogo com eles, performadores do pedal. Além disso, também se demonstra considerável para pesquisadores interessados no contexto do emaranhado de relações que envolvem seres humanos em seus afazeres rotinizados, sobretudo no contexto do ciclismo e a morte no tráfego. Por fim, permitirá que os planejadores e executores das políticas de mobilidade possam tomar conhecimento das dinâmicas que afetam a prática de modo a potencialmente auxiliá-los no aprimoramento do viver coletivo. No campo dos estudos organizacionais, a pesquisa aprofunda a visão de Shove *et al.* (2012) na investigação dos aspectos dinâmicos da prática de pedalar no contexto dos grupos como formas organizativas e, para os estudos baseados em prática, como a prática é ressignificadas e remodelada a partir do entrelaçamento com a morte.

Complementarmente, no contexto brasileiro, há ainda um embrionário número de estudos empíricos que envolvem o ciclismo como tema principal (Tavares, 2019). Os focos de análise circundam a análise das características das vítimas, das lesões corporais, do perfil dos acidentados e do impacto de intervenções educativas na

segurança dos ciclistas (Tavares, 2019). Em linha com a motivação de deslocar o objeto de análise para as práticas cotidianas, as quais materializam diferentes maneiras de como os sujeitos em comunidade realizam a condução coletiva do pedal, a ideia foi rotacionar a percepção dos impactos de acidentes, sobretudo os fatais, para além das análises estatísticas, quantitativas e com propósitos medicinais e comportamentais. Serão analisadas as ações humanas e a prática de pedalar, rechaçando análises baseadas em modelos em torno do *homo economicus* ou *homo sociologicus* (Warde, 2005). Ações essas que sempre estiveram presentes no mundo (Shove *et al.*, 2012), antes mesmo das teorias buscarem alocá-las em cartesianas teorias organizativas.

A partir de um olhar no espaço capixaba, especificamente em cidades da Grande Vitória, e no tempo presente, o estudo buscou fornecer contribuições teóricas de como a morte, algo que se busca adiar ao longo da vida humana (Esposito, 2002), afeta a prática do pedal urbano em grupo. Assim, o fito da pesquisa foi contribuir para o conhecimento atual acerca da morte e seu imbricamento com a prática do ciclismo urbano. Essa análise da prática inclui seus elementos, revelando de que maneira a morte no trânsito encontra-se emaranhada na vida social dos ciclistas no contexto do estado do Espírito Santo. Essas contribuições permitirão expandir as potenciais ideias a serem desenvolvidas para alcançar maior proteção ao público desprotegido dos ciclistas e contribuir para a melhoria das práticas de mobilidade urbana. As análises buscam explorar a gama de experiências relacionadas à morte e prover perspectivas sobre a prática em si, explorando as complexidades do mundo social na qual estão integradas.

À luz de Schatzki (2001), a prática de pedalar pode ser vista como uma entidade corpórea, preenchida de elementos, constituindo-se dos *nexus* entre os fazeres e dizeres. Conquanto as práticas são constituídas de elementos materiais e imateriais, percorrendo desde materiais, significados e competências (Shove *et al.*, 2012), ao examinar cada item supracitado, mapeou-se e compreendeu-se de que maneira essas práticas são afetadas pela morte. Ao olhar para as relações entre os diversos elementos que compõem as práticas, foi possível prover lentes valiosas para explorar o mundo social do pedal urbano. Como mencionado, é na lacuna do contexto do imbricamento da morte no trânsito com a prática de pedalar que se adiciona mais um bloco de contribuições e, assim, expandir o leque de aplicações da teoria das práticas,

em linha com os recentes estudos que buscam estudar o mundo da *bike* (Camilleri; Attard; Hickam, 2022; Quentin; Buscher; Eltner, 2023; Bajolle *et al.*, 2023).

Corroborando com a perspectiva política da teoria das práticas preconizada por Certeau (1998), as ações cotidianas são moldadas forçosamente pelas restrições sociais e institucionais, consequentemente, moldando nossa vivência. O conceito das táticas apresentado pelo autor, expressa que os agentes sociais não são passivos face às restrições do sistema, e, sim, reagem através das táticas, inclusive de formas artísticas e criativas (Demíropolat, 2021). Grupos frequentes e peculiarmente afetados por essa dinâmica opressora do sistema são os grupos desfavorecidos, como ciclistas. Eles são vistos como desumanizados (Delbosc *et al.*, 2019), já que, dentre outros fatores, os veículos automotores privatizam o espaço público (Aldred, 2010), forçando os ciclistas a lutarem por um espaço seu por direito. Neste caso, o desfavorecimento relaciona-se à precariedade da infraestrutura das cidades cuja construção não é voltada para o ciclismo enquanto esporte urbano. Conectado a isso, a marginalização se dá em virtude da falta de empatia e educação no trânsito, principalmente por parte dos motoristas de veículos automotores. Portanto, este estudo não somente demonstra-se importante para o público ciclista em especial, oportunizando momentos de fala e visibilização àqueles que foram silenciados em muitas ocasiões, como permitirá expandir os horizontes em prol da construção de políticas públicas pró-ciclistas.

Um grupo de ciclismo, ou de pedal como frequentemente é chamado no Brasil, também são conhecidos como pelotões. Caracteriza-se quando dois ou mais ciclistas deliberadamente pedalam juntos, demonstrando interação social e movimento coeso (Heeremans *et al.*, 2022). Essa formação de comboio adapta-se ao espaço abstrato da estrada, mimetizando veículos maiores (Aldred; Jungnickel, 2012), movimentando-se pelas ruas como cardumes. Esses sujeitos, conquanto grupos, demonstram alta coesão espacial enquanto pedalam (Li *et al.*, 2022). Eles se aglomeram por diversas razões, incluindo mais benefícios sociais, performance melhorada, para terem uma jornada mais aprazível e para aumentar a segurança percebida (Heeremans *et al.*, 2022). Possuem características de organizações, com identidade própria, muitas vezes com vestimentas personalizadas, regras de conduta, calendário de eventos, sendo administrados por alguns integrantes (O'Connor; Brown, 2007; Aldred; Jungnickel, 2012). Seus praticantes atuam como anfitriões das práticas e que, no caso

dos grupos de pedal, formam comunidades de prática em busca de lazer. Essas comunidades são grupos de pessoas informalmente unidas com um propósito comum e uma paixão por um empreendimento conjunto (Wenger; Snyder, 2000).

A estrutura do lazer em relação a esportes vem sofrendo mudanças ao longo do tempo, saindo de uma perspectiva mais individualizada, exclusivamente competitiva e muitas vezes solitária, para agregar entusiastas, esportistas amadores, que praticam seus esportes por hobby (O'Connor; Brown, 2007). No ciclismo, o agrupamento em pelotões, profissionais ou não, são cada vez mais comuns (Heeremans *et al.*, 2022), sobretudo com um objetivo de prover maior segurança já que esses grupos se demonstram mais respeitosos com as regras de trânsito, como, por exemplo, ultrapassam menos o sinal vermelho quando comparado a ciclistas sozinhos, e se sentem mais seguros com seus pares (Heeremans *et al.*, 2022; Dent, 2012). Nas comunidades de práticas existem os mais variados praticantes. Dos mais experientes aos recém recrutados. As relações dinâmicas entre os praticantes e a prática se demonstram ainda mais significativas por conta dessa variedade intelectual nas comunidades das práticas. Assim, os grupos de ciclismo se demonstram campos férteis para o estudo aqui proposto. Além disso, estudar grupos nos permite analisar coletivamente a construção dos espaços, remodelando a tendência de enxergar o ciclismo como predominantemente individual (Aldred; Jungnickel, 2012).

Mediante o exposto, em resposta a identificação dessa oportunidade de pesquisa na literatura, este estudo, através do *framework* proposto por Shove *et al.* (2012), construído com base nas conceituações das teorias das práticas sociais, volta-se para a seguinte indagação: como se dá o entrelaçamento da morte nas práticas organizativas de pedalar? O pano de fundo marcado por elevadas taxas de acidentes e mortes de ciclistas no Espírito Santo e a volumosa quantidade desses praticantes no estado, estando a pesquisadora inserida nesse grupo, são as principais motivações para o estudo. Pretendeu-se, ainda, agregar nas contribuições empíricas no campo das teorias das práticas e na seara do ciclismo, fugindo das perspectivas behavioristas e de transporte sustentável. Identifica-se, portanto, uma lacuna na literatura sobre de que maneira elementos objetivos e subjetivos, materiais e imateriais, apresentam-se imbrincados com a morte sob a perspectiva do organizar do pedalar. A pesquisa busca preencher essa lacuna ao explorar como ciclistas organizam suas atividades em resposta aos riscos e experiências de morte, e como esses elementos se manifestam

tanto em termos tangíveis, como equipamentos e infraestrutura, quanto intangíveis, como sentimentos, comportamentos e significados associados à prática do ciclismo. Este enfoque crítico e interpretativista visa ampliar a compreensão das dinâmicas organizacionais envolvidas, oferecendo novas perspectivas sobre como práticas sociais são moldadas por experiências extremas e ameaçadoras.

Com o fito de responder ao problema de pesquisa apresentado, foi estabelecido como objetivo geral compreender de que maneira a morte física se insere nas práticas organizativas do pedal urbano, no contexto de grupos de pedal no Espírito Santo. Os objetivos específicos traçados, de modo a alcançar o objetivo geral, são:

- a) Mapear as competências, os materiais e os significados relacionados com a prática do pedal no tráfego urbano;
- b) Mapear o imbricamento da morte física em cada um desses três elementos. Para conduzir esta proposta, foi realizada uma imersão empírica da vivência cotidiana de ciclistas nas cidades da Grande Vitória, no Espírito Santo.

A pesquisa caracteriza-se como qualitativa, estudando o problema de modo sensível às pessoas e ao local de estudo (Creswell, 2007). Um corpo pungente de pesquisadores vem escrevendo sobre o ciclismo como modal de transporte mais limpo, estudando o comportamento de quem escolhe se locomover desta maneira e, também, com as lentes da medicina sobre os acidentes com bicicletas. Poucos estudos, porém, conduzem uma análise com foco na prática, valorizando a voz desses sujeitos (Cavalcanti *et al.*, 2018; Parsha; Martens, 2022). Combinando diferentes formas de condução de suas pesquisas qualitativas – seja etnografia, entrevistas, observações participantes e outros – esses pesquisadores buscaram ouvir e observar, num afã sensível para com esse grupo tão minoritário (Prati; Puchades; Pietrantoni, 2017).

Este estudo se insere nesse campo, e, para isso, o seu procedimento de coleta de dados ocorreu por meio de entrevistas semiestruturadas (Brinkmann, 2018), combinada com o *shadowing* (Pickering, 1992).

Considerando também a dimensão política e de relação pessoal da pesquisadora com a temática (Fontana; Frey, 2005), buscou-se compreender, a partir de acontecimentos pretéritos capturados pelas entrevistas, de que maneira diversos tipos de experiências relacionadas à morte e acidentes moldaram a prática de pedalar em grupo. Nos relatos

e práticas de vida se busca depreender a maneira pela qual materiais, significados e habilidades são (ou foram) alteradas no dia a dia do pedal.

Em relação ao *shadowing*, nas palavras de Pickering (1992), essa técnica implica que o pesquisador acompanhe de perto um sujeito ao longo de um tempo, de modo a investigar o que ele de fato performa, em detrimento de papéis previamente ditados do que deveria ser feito. Esta técnica de coleta de dados se demonstra particularmente aderente a responder problemas de pesquisas cujas unidades de análises não são os indivíduos, mas, sim, as relações sociais, exploradas numa rede complexa de processos inter-relacionados (Quinlan, 2008). Neste sentido, as práticas são *nexus* de fazeres e dizeres, inter-relacionadas dinamicamente no espaço-tempo (Schatzki, 2001), sendo a principal unidade de análise no contexto organizacional dos grupos de ciclismo urbano. O indivíduo que penetra no *lócus* como uma sombra, diferentemente do observador participante, possui um conhecimento e experiência daquele contexto, estando apto a captar os porquês buscados (Quinlan, 2008).

A metodologia de uma pesquisa está proximamente ligada com a teoria que sustenta as análises. Em outras palavras, a maneira de conhecer a realidade social tem efeitos poderosos na maneira que vamos teorizar sobre essa realidade (Zilber, 2020). Diferentemente do pragmatismo clássico o qual carece de considerar o contexto social, as restrições sociais, modeladoras dos indivíduos, tais como dominação, autorização, censura e capitais simbólicos, esses são centrais nas teorias das práticas (Hanks, 2014), indo ao encontro com a temática sensível estudada aqui.

Os sujeitos da pesquisa são os ciclistas, amadores ou profissionais, que praticam o ato de pedalar nas vias urbanas e/ou rurais do estado na condição de grupos, formais ou informais, visando o lazer e/ou para manter saúde em dia. A pesquisadora é atuante na comunidade ciclista desde 2017, quando iniciou no pedal. Inseriu-se em um grupo de nível iniciante, sendo excepcionalmente acolhida e apaixonou-se. Seis anos depois, após alegrias, sofrimentos, superações e acidentes, compõe o time de administradores de um grupo de Vila Velha. Os pedais não se restringem à Vila Velha. Percorrem as mais variadas cidades, inclusive fora da região metropolitana de Vitória. A febre do pedal possui praticantes agrupados em praticamente todas as cidades do estado, com suas peculiaridades e experiências únicas. A familiaridade com o tema e a abertura com os sujeitos-alvo, compõem uma conveniência de escolha valiosa e promissora.

Para tratar os dados, utilizou-se o procedimento de análise em espiral proposto por Creswell (2007) cuja definição de temas se deu *a posteriori*, ou seja, sem a utilização de temas pré-definidos. A variedade de dados obtidos, tanto imagens quanto áudios oriundos das filmagens, bem como as informações coletadas pelas entrevistas, foi organizada, analisada preliminarmente e, em seguida, codificada e tematizada. Os temas foram analisados de acordo com sua frequência de citação ao longo das entrevistas e, também, interseccionados com os dados coletados ao vivo. A partir daí, foi possível estabelecer três temas principais para os quais se identificou maior relevância para responder o problema de pesquisa. O objetivo, com a proposta de Creswell (2007), é esquematizar em um espiral estruturado esse desafio analítico, de modo a facilitar a interpretação dos dados.

Essa pesquisa, ademais, buscou preencher, em alguma medida, a lacuna apontada no estudo de Mayers e Glover (2019) no que tange às experiências multifacetadas e perigosas vivenciadas por ciclistas e como tais experiências afetam os sentidos de pertencimento, prazeres, gosto e outros sentimentos bons que permeiam também a prática, a despeito dos perigos. Foi possível elucidar de que maneira os riscos enfrentados diariamente, driblados pelas diversas estratégias performadas pelos ciclistas, influenciaram os sentimentos positivos que a prática proporciona.

Mediante o exposto, além desta introdução, a pesquisa está organizada em outros tópicos: fundamentação teórica, esquema conceitual e metodologia, os achados da pesquisa segregados conforme os três temas e as considerações finais. Em cada tópico há subdivisões com temas específicos, como o ciclismo, a morte, e os estudos baseados em práticas, bem como as justificativas metodológicas para análise e tratamento de dados, os critérios de seleção de sujeitos e limitações vislumbradas.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Esta seção intenta permitir que entendamos qual o estado do conhecimento no campo dos estudos baseados em práticas, proseando com o tópico do ciclismo, bem como suas conexões com o elemento morte. Para tanto, através da revisão da literatura que abarca estudos prévios relacionados com o tema da pesquisa, foi possível posicionar o presente estudo com o diálogo que vem sendo estabelecido na literatura. O debate perpassa os teóricos que alicerçaram os conceitos ancestrais do que compõe uma teoria baseada em práticas, como Schatzki (2001), Reckwitz (2002), Certeau (1998) e Giddens (2002), até verter numa abordagem mais moderna, aderente à dinamicidade dos elementos da prática ora analisados, aplicados, por exemplo, a um contexto de mobilidade urbana e consumo, como Shove *et al.* (2012), Warde (2005) e Balke *et al.* (2014). Ademais, é por meio do arcabouço teórico que serão costuradas as justificativas de realização do estudo, situando a lente teórica utilizada e, portanto, permitindo ratificar sua relevância teórica e prática.

2.1 O CICLISMO E O TRÂNSITO

A paixão por um esporte ou por uma atividade não é uma invenção. Nem mesmo a invenção da bicicleta se reduz a um conglomerado de materiais metálicos, plásticos, fibrosos ou cerâmicos que geram movimento. A invenção é uma graça, nas palavras de Wiener e Heims (1993). Invenções já descobertas ou a esperança de uma não existente: elas nos movem. A história da invenção da bicicleta foi um microcosmo da história de todas as invenções (Smethurst, 2015). Ela é um meio de transporte que utiliza como insumo energético o trabalho ministrado por um ser humano (Navarro; Heierli; Becl, 1985).

A primeira invenção de um tipo de bicicleta foi o chamado *hobby-horse* ou *draisine* por volta do ano de 1817, a qual, basicamente, era propelida pelos próprios pés humanos no chão e feita de madeira e metal robusto (Figura 1). O contexto dessa peculiar invenção está ligado a uma necessidade da época, já que o resultado da agricultura estava de mal a pior na Alemanha. Intensas tempestades de neve, de raios e o chamado “ano sem verão” na Europa (Hadland; Lessing, 2014). Tais condições incentivaram o barão alemão Karl von Drais a desenvolver uma nova máquina locomotora, em substituição aos escassos cavalos (Malizia; Blocken, 2020). Após superado este período inóspito para a população, vieram novos tempos de bonança

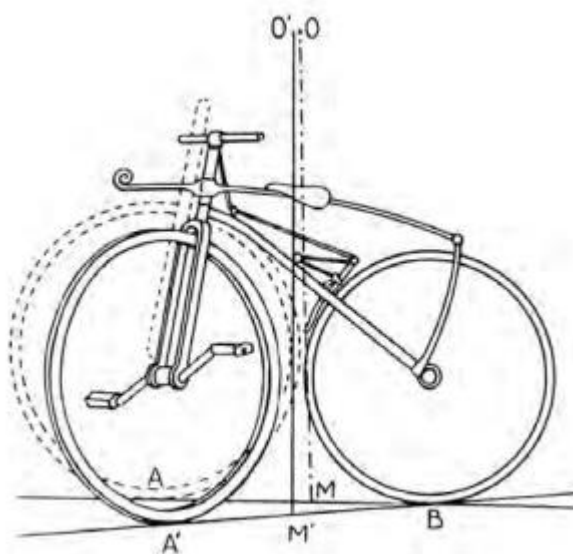
e fartura, o que acabou fechando a janela de oportunidades evolutiva para as *draisines* (Hadland; Lessing, 2014). O fato das *draisines* serem mais adaptadas às calçadas também afugentou seu desenvolvimento, já que a competição com os pedestres minou ainda mais sua popularidade (Malizia; Blocken, 2020).

FIGURA 1– *Draisine* ou *hobby-horse*.



Fonte: Hadland; Lessing (2014, p. 13)

A despeito dessas adversidades, a *draisine* foi um avanço para o seu tempo (Smethurst, 2015) e sua invenção disseminou a ideia de máquinas movidas ao esforço humano, sob duas rodas, para o mundo ocidental (Hadland; Lessing, 2014). A partir daí, o modelo se modernizou com a invenção do *velocipède* (Figura 2) que já possuía pedal para propulsão mecânica. Era o primeiro passo para a estabilização da bicicleta moderna, com a engenharia primitiva do que conhecemos hoje. Além do avanço tecnológico em si, o sucesso deste novo tipo de bicicleta foi graças a fatores sociais e classistas (Smethurst, 2015). Com a revolução industrial consolidada e apresentando-se como uma impulsionadora de novas tecnologias, a classe média demonstrava grande interesse em adquirir os velocípedes, tornando-se a diversão da juventude dourada e o sonho da classe trabalhadora (Smethurst, 2015).

FIGURA 2 - *Velocipède*.

FONTE: Hadland; Lessing (2014, p. 67)

Das bicicletas pesadas, em aço ou ferro e rodas de madeira, as indústrias passaram a produzir em massa bicicletas mais padronizadas e com manufaturas mais modernas. A bicicleta também trouxe um poderoso econômico e tecnológico estímulo para o mercado embrionário das competições. Os relatórios e discussões da imprensa da época demonstram que os eventos competitivos foram cruciais para a evolução da bicicleta (Ritchie, 2018). Esse fato tem relação com as corridas de cavalo, tradicionalmente praticadas na sociedade da época. O lazer das classes mais abastadas em competir nos seus melhores cavalos foi transposto para o novo cavalo mecânico. Smethurst (2015) adiciona ao processo evolutivo das *bikes* a evolução cosmopolita. A crescente urbanização das cidades, já que a densidade populacional no ocidente levou à promoção de melhorias em vias públicas, bem como a um movimento de suburbanização. A criação de subúrbios foi um ponto de desenvolvimento da história das cidades que impactou diretamente em novas formas de transporte (Divall; Bond, 2003).

Outro fator apontado Smethurst (2015) sobre o sucesso das bicicletas foi o capitalismo industrial. Esse sistema político e econômico dominava os meios de produção e moldava a criação de novos padrões de mobilidade, bem como de consumo.

Inevitavelmente, havia um frenesi por invenções lucrativas, sobretudo com a expansão da classe média, permitindo que essa parte da população tivesse poder aquisitivo para comprar uma bicicleta. Essa obstinação pelo lucro também trouxe as práticas socioculturais de propaganda e marketing. Assim, a bicicleta foi um dos primeiros produtos industriais a se tornar a vanguarda do consumismo moderno (Smethurst, 2015).

Dentre os subsequentes modelos que se destacaram até o século XIX temos a ordinária. Talvez uma das mais conhecidas popularmente pelas suas gigantes rodas dianteiras, com raios de até 56 polegadas (Figura 3). A aristocracia jovem pilotava as bicicletas de roda gigante (chamadas de aberração) com o intuito de impressionar as moças (Bijker, 1995). Apesar da inovação de trazer a tração do movimento através de um pedal na roda dianteira, bem como o controle da direção, ela atingiu seu pico e decaiu em 1880 (Hadland; Lessing, 2014).

FIGURA 3 - *Velocipède* de raios de até 56 polegadas.



Fonte: Hadland; Lessing (2014, p. 94).

O sucesso das bicicletas atravessou o mundo *fashion*, para homens e mulheres modernas, primordialmente em Paris. Com a chamada febre das bicicletas, a sociedade começou a introduzir nos clubes, festas, roupas, na língua, aspectos relacionados à bicicleta (TOBIN, 1974). Sofrendo duras críticas por serem difíceis de

serem pilotadas, de montar e desmontar e não oferecem condições de segurança, a sociedade clamava por um novo modelo. Portanto, em aproximadamente 1890, John Kemp Starley criou as chamadas bicicletas seguras, ou *safety bikes* (Herlihy, 2004). Rapidamente se tornaram predominantes no mercado, com seus pneus de borracha e performance vastamente melhorados (Smethurst, 2015) sendo, ainda, mais segura do que as anteriores (e suas enormes e assustadoras rodas dianteiras). O crescimento na produção foi exponencial, saindo de valor de produto produzido de mais de 2 milhões e quinhentos mil dólares em 1890 para nove anos depois, saltar para 31 milhões (Tobin, 1974). Ainda neste período a bicicleta era predominantemente utilizada para atividades de aventura, exploração e prazer, muito timidamente numa prática diária de locomoção (Oldenziel; De La Bruheze, 2011).

No Brasil, a febre da bicicleta fora importada de países europeus como França e Itália, sendo ainda mais notável a influência dos costumes europeus no processo de modernização brasileiro (Mossa; Ladewig; Uvinha, 2018). Contudo, a condição de colônia exportadora fez da bicicleta, durante muitos anos, um artefato caro na cidade (Schetino, 2007). Mais uma vez o esporte alavancou o uso da bicicleta em solo brasileiro, já que a classe mais abastada a utilizava como prática de lazer no velódromo e pistas do Rio de Janeiro e Curitiba (Schetino, 2007). Ainda que os contextos brasileiros e europeus não possam ser linearmente comparados por diversos fatores (econômicos, sociais e culturais), a bicicleta também ocupou um patamar de prestígio por aqui na sociedade burguesa. Aos poucos o mercado de bicicletas usadas foi se estabelecendo e permitindo a aquisição pelas classes mais baixas, enquanto na Europa já no século XX seu acesso estava muito mais facilitado.

Ao longo do tempo, a cidade também fora se adaptando à permanência e expansão da bicicleta, indo ao encontro das ideias de Cavill e Bond (2003) de que a cidade em si é algo plástico, capaz de alterar sua forma e funções em resposta aos imperativos das máquinas e sistemas. Isso inclui mudanças na demografia, economia, tecnologia, meio ambiente e outros fatores que afetam a vida urbana. O contexto geopolítico do início do século XX era de guerra, o que afetou diretamente as políticas públicas e decisões dos governantes dos países europeus.

A Holanda, apesar de neutra nos conflitos de guerra, foi impactada pela escassez dos combustíveis e, assim, investiu em um meio de transporte mais prático, especialmente num pequeno e plano país como aquele (Norcliffe, 2016). Seu governo iniciou

precocemente a promoção da aceitação do ciclismo enquanto forma prática, segura e saudável de locomoção, indo na contramão dos vizinhos europeus e também dos Estados Unidos da América que miraram em cheio nos automóveis (Norcliffe, 2016). Enquanto a Holanda incluía os ciclistas nas suas políticas públicas, nas outras cidades da Europa a bicicleta foi jogada de lado, marginalizando os ciclistas urbanos das políticas de tráfego (Dekker, 2021). Intrigante pontuar que a Holanda é, atualmente, o país mais amigável para ciclistas, ocupando a posição do país que mais realiza viagens com a bicicleta (Martens, 2007; Pucher; Buehler, 2008). Além do *status* cultural construído do ciclismo, a geografia do país, as políticas públicas de tráfego e a influência dos movimentos sociais também foram fatores de sucesso (Dekker, 2021). Diversos autores (Dekker, 2021; Ebert, 2012, Norcliffe, 2016) ressaltam como foi importante a governança holandesa em prol da bicicleta para o país alcançar esta posição de destaque presentemente. Logo, conclui-se que apesar dos clamores sociais serem importantes, é no âmbito público que uma prática pode ser mais ou menos difundida. Essa difusão inclui, ainda, os significados e simbolismos construídos por toda uma nação, devidamente alicerçados no apoio governamental.

Até 1920, atores não governamentais eram os protagonistas em construir infraestruturas para ciclismo (Dekker, 2021). De forma estruturada, a Holanda implementa políticas públicas pró-ciclismo desde a década de 60 com o desenvolvimento do plano de tráfego *Verkeersplan Centrum Groningen*, por exemplo (Conselho Holandês De Ciclismo, 2006). Entre 2007 e 2010 foram gastos mais de 40 milhões de euros em projetos para ciclismo somente na cidade de Amsterdã (Pucher; Buehler, 2007). As movimentações em prol da prática incluem ações das equipes de segurança visando coibir furtos de bicicletas, avenidas proibidas para veículos, vasta integração entre a *bike* e outros modais de transporte, massivos investimentos em estacionamentos e educação infantil precoce no mundo do ciclismo (Pucher; Buehler, 2007). Além disso, o sentimento nacional de repulsa à ostentação, num país pequeno, homogêneo e com baixa diferenças entre classes (Dekker, 2021), reforçou o significado positivo em adotar um meio de locomoção calmo, silencioso, saudável e prazeroso (Oosterhuis, 2016). Assim, aprimoramentos em elementos materiais, de infraestrutura, de ensino técnico, conhecimentos e habilidades, bem como uma cultura construída socialmente, demonstrou-se uma ação próspera para a prática de pedalar. A bicicleta se tornou quase universal. Para ricos, pobres, homens, mulheres, jovens

ou idosos, o que, certamente, elevou a Holanda à posição de país mais seguro para os ciclistas (Pucher; Buehler, 2007).

O exemplo holandês nos traz clareza sobre como certos direcionamentos podem contribuir para o melhoramento ou para a decadência de uma prática. No Brasil, por exemplo, a cidade de São Paulo, maior cidade do país com mais de 12 milhões de habitantes, figura na 76ª posição, de um total de noventa, em um ranking com as cidades mais estruturadas para o ciclismo (Luko, 2022). A cidade de Utrecht na Holanda figura na primeira colocação. O Brasil está representado apenas com São Paulo e em uma posição preocupante também em relação às fatalidades, ocupando a posição 72, com 1,71 mortes a cada 100 mil habitantes, no ranking das 90 cidades que menos matam ciclistas (Luko, 2022).

No Brasil, o histórico de investimentos e valorização da bicicleta como meio de transporte não seguiu, infelizmente, a mesma trajetória próspera dos países europeus. Uma das primeiras iniciativas do governo federal foi a confecção de um manual de Planejamento Cicloviário pela extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – Geipot em 1976 (Ministério das Cidades, 2007). O manual trouxe informações e orientações para nortear a atuação de estados e municípios. Porém, com sua extinção em 2001, esse trabalho foi subutilizado. O país já contava com mais de 75 milhões de unidades circulantes de bicicletas, possuindo a 6ª maior frota de bicicletas do mundo (Ministério das Cidades, 2007). Apesar desses esforços, entre 2018 e 2021 o governo federal empenhou 64 milhões de reais para investimentos que envolvem infraestrutura cicloviária por todo o país. Porém, aproximadamente 56% desses empreendimentos nem iniciaram ou estão paralisados em estágios embrionários (Simu, 2023). Este valor corresponde a muito pouco do orçamento do país, não sendo suficiente para prover uma estrutura de qualidade em um país de dimensões continentais.

Estes dados demonstram como, no aspecto material, não há estabelecida uma política pública robusta em prol do ciclismo. A falta de infraestrutura que dê suporte à prática, atua como um desestímulo aos ciclistas, sobretudo em localidades em que não há uma cultura pró-ciclismo (Mutrie *et al.*, 2002). À luz do exemplo europeu, outros fatores subjetivos também precisam ser reforçados. Por aqui, os ciclistas são vistos como intrusos nas ruas da cidade. Esta percepção é confirmada pelo próprio Ministério dos Transportes, afirmando que a bicicleta é vista como um elemento que atrapalha o

trânsito, negligenciando o valioso benefício social que a mesma proporciona (Ministério Das Cidades, 2007). No entanto, a bicicleta é muito utilizada pelos mais pobres para se locomoverem ao trabalho, sendo essa frequência elevada e a alta exposição ao tráfego intenso, um fator que eleva os riscos de acidentes (Bacchieri *et al.*, 2010).

Em uma pesquisa realizada pelo Geipot (2001), aproximadamente 50% dos municípios referiram-se ao desrespeito dos ciclistas às normas de circulação ou o comportamento indevido no sistema viário e nos espaços públicos como causa dos acidentes. Denota-se que o sentimento de invasão das vias pelos ciclistas não merece prosperar já que, à luz do Código de Trânsito Brasileiro em seu artigo 58, as vias públicas não são exclusivas dos carros e, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, os ciclistas devem circular nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

De todo modo, tal sentimento é algo estabelecido, em geral, na sociedade brasileira. Um estudo realizado por Peters (2019) demonstrou que o relacionamento entre a sociedade e os sistemas de mobilidade construíram a imagem do automóvel como indispensável no país, em detrimento de outras alternativas de transporte, desde 1920. Não-motoristas eram ridicularizados em jornais brasileiros e acusados de serem os causados dos desastres com automóveis.

Nos anos subsequentes, com o crescimento das cidades, legislações foram publicadas no sentido de regulamentar este cenário. O advento do Código de Trânsito Brasileiro em 1997 posicionou o ciclista como um transeunte a ser protegido no tráfego urbano, sendo uma das iniciativas nacionais pioneiras neste sentido. O governo brasileiro buscou lançar campanhas para conscientizar sobre o uso seguro das bicicletas e para incentivar sua prática. Em 2004 criou-se o Programa Bicicleta Brasil, cujo objetivo é reconhecer empreendimentos, intervenções e iniciativas que incentivam o uso da *bike* com o fito de aprimorar as condições de mobilidade urbana, sendo o primeiro programa específico para bicicleta no país. Um dos objetivos do programa é, também, sensibilizar a sociedade quanto ao programa e inserir os modais sustentáveis no desenho da cidade (Ministério Das Cidades, 2007). Não é possível afirmar que tais campanhas contribuíram para a proteção dos ciclistas, já que a taxa de fatalidade média, conforme dados do Datasus, nos cinco anos após 2004,

aumentou 32%, quando comparado com os cinco anos anteriores. Apesar de não ser possível estabelecer uma correlação entre esses dados, um sinal vermelho acende para a realidade brasileira.

As experiências europeias certamente nos fornecem elucidadoras ideias na intenção de aumentar seu uso. Contudo, não se pode ignorar as diferenças culturais e a vasta aceitação da bicicleta nestes países. Eventuais conclusões equiparadas podem levar a resultados frustrantes (Vasconcellos, 2000). De certo não é fácil nem rápido introduzir, de outros países, modelos de infraestrutura cicloviária, os simbolismos e significados, bem como os esforços em capacitar a população para abraçar a bicicleta. Mesmo no mundo globalizado, as práticas não são facilmente exportadas ou importadas (Shove *et al.*, 2012) mas as experiências triunfantes podem apoiar a propulsão do ciclismo. São nesses contextos locais, mas vitais, que habitam *insights* férteis para implementação de abordagens de sucesso (Buck; Nurse, 2023).

Com o desdobramento do programa, em 2021 criou-se o Selo Bicicleta Brasil cujo objetivo é recompensar iniciativas que promovam a bicicleta como meio de transporte. É importante pontuar que, ainda que haja esses programas, o foco está no aspecto de infraestrutura, portanto, material da prática. De forma muito tímida menciona-se conscientização, acultramento e enfrentamento de preconceitos. Essas campanhas poderiam intensificar a criação de uma cultura de sensibilização com o público ciclista, destacando os benefícios da prática, desmitificando e mitigando preconceitos. O estudo de Fruhen e Flin (2015) demonstrou que uma direção agressiva em relação aos ciclistas, por parte dos motoristas, é diretamente influenciada, no sentido de ser modificada positivamente, por uma percepção das normas sociais construídas de trânsito e de boa convivência. Logo, campanhas direcionadas para não ciclistas e que atuem nestes aspectos psicológicos e de percepção de normas sociais podem ser desenhadas para atenuar estes comportamentos e prover maior segurança aos ciclistas.

O fator segurança contra acidentes possui relação direta com a habilidade do condutor do veículo e colabora para prevenção de acidentes (Mayhew; Simpson, 2002). Enquanto se requer que competências para dirigir um veículo automotor sejam formalmente aprendidas e que o condutor seja licenciado para tanto, não existe esse tipo de ensinamento para a bicicleta. O estudo de Providelo e Sanches (2010) demonstrou que 55,5% dos entrevistados em duas cidades paulistas não se

consideram experientes na prática ou apenas sabem andar de bicicleta (após terem aprendido na infância, por exemplo). As poucas iniciativas relacionadas às habilidades e competências no âmbito do ciclismo urbano, são realizadas por grupos entusiastas. Uma das iniciativas mais difundidas no país é a *Bike Anjo*, fundada em 2010 em São Paulo com o objetivo inicial de fomentar outras pessoas a pedalar para o trabalho e para o lazer. Atualmente, a rede possui mais de 8100 apoiadores cadastrados em suas plataformas, com atuação em vários estados do Brasil e em 5 outros países. Ela é composta de membros da sociedade civil, ativistas da causa, cuja atuação atinge escolas, ambientes corporativos, articulações com governantes, apoio a pessoas com deficiência e muitas outras frentes. O financiamento é coletivo colaborativo, além da participação de instituições privadas. É importante que os envolvidos na construção de políticas públicas se atenham a experiência e habilidade dos usuários para definir as melhores vias, instalações e prioridades de implantação (DNIT, 2010).

Esses grupos de ciclistas engajados com a prática e que internalizam a necessidade de difusão como uma missão de vida, reflexo da paixão pelo esporte, compõem uma comunidade emocional (Teixeira; Alves, 2021). Essa comunidade agrupa pessoas com destinos comuns, estreitando laços em torno de um afã compartilhado. O objetivo da atuação dessas comunidades de prática é impulsionar uma mudança abrangente nos sistemas urbanos e na vida das pessoas. Essa transformação se dá por meio do ensino sobre o tráfego e a apresentação de iniciativas que afetem a circulação nas cidades (Teixeira; Alves, 2021).

A paixão pela prática do ciclismo vai muito além de uma necessidade de transporte. Pedalar é uma forma de desconectar do mundo, permite a exploração de novos lugares, apreciar a natureza, ao mesmo tempo que cuida da saúde física e mental. A tecnologia moderna trouxe muitos benefícios e facilidades para a nossa vida cotidiana, mas também tem contribuído para o sedentarismo em grande parte da população. Isso acontece porque muitas das atividades que antes eram realizadas de forma ativa, como caminhar, correr ou subir escadas, agora são realizadas de forma passiva, graças às inovações tecnológicas. Essas ações combinadas à má alimentação, colaboram para que a saúde da população mundial seja prejudicada. Por exemplo, o mau hábito de ser fisicamente inativo causa 9% mais mortes prematuras (Lee *et al.*, 2012). Um simples hábito de pedalar ao trabalho influencia positivamente em menores riscos de problemas de saúde sendo, inclusive, mais benéfico do que a caminhada

(Celis-Morales *et al.*, 2017). Assim, muitas pessoas adotam a bicicleta como um estilo de vida, saudável e libertador (Chen, 2017).

Num mundo grandioso, geográfica e existencialmente, a perspectiva de cima de uma bicicleta envolve girar, pedalar, explorar, imergir e descobrir (Iludáin-Agurruza; Austin, 2010). Até mesmo a ciência interessa-se nos ciclistas: o comportamento *quasi*-masoquista e cíclico, estilo hamster (Iludáin-Agurruza; Austin, 2010), são características com uma gama subjetiva e psicológica de alta riqueza científica. Do ponto de vista existencialista, a liberdade e o empoderamento no ciclismo podem ser compreendidos como uma forma de se tornar consciente de si e de suas possibilidades. Ao pedalar, o ciclista se confronta com seus limites físicos e mentais, e é através desse enfrentamento que ele pode perceber sua capacidade de superação. Ainda dentro dessa perspectiva, a liberdade no ciclismo pode ser vista como uma busca pela autenticidade. O ciclista se afasta da comodidade dos transportes motorizados e se conecta com o ambiente e consigo mesmo de forma mais direta e íntima. Essa escolha autêntica pode ser vista como um ato de liberdade, em que o indivíduo se afasta das pressões sociais e culturais e se reconecta com seus próprios valores. Os praticantes desenvolvem o gosto e a apreciação (Gherardi, 2013) coletiva na prática de pedalar, de maneira única e peculiar ao universo do ciclismo, que parece fazer mais sentido para quem já sentiu o gostinho (e a dor) da liberdade das correntes da *bike*.

Essa conexão, muitas vezes, atinge um patamar espiritual para certas pessoas. Ao pedalar, exerce-se uma prática meditativa, num momento de introspecção e de conexão profunda com seu próprio eu, permeando uma dimensão espiritual. A bicicleta pode proporcionar relacionamentos transformadores não somente com a estrada, mas com a vizinhança, com a comunidade, com sua vocação e com Deus (Everett, 2017).

Nos pedais em grupo que os sujeitos encontram senso de comunidade, escapam da realidade do dia a dia e até mesmo se rebelam contra o sistema que os oprime (Williams, 2018). O ato de pedalar como um ato político, de empoderamento, permeia a realidade de minorias num contexto que é masculinizado. A união de mulheres, pedalando em grupo, auxiliando umas às outras para a disseminação de conhecimentos técnicos de manutenção e medidas de segurança (Cavalcanti *et al.*, 2019), de forma divertida e saudável, é um exemplo da bicicleta ocupando um lugar

social de relevância. Nem sempre fora assim. No final do século XIX as mulheres tinham que manter seu compromisso conservador na etiqueta de vestimentas, do comportamento social da mulher em público (Mackintosh; Norcliffe, 2007). Assim, os homens dominavam a atividade de pedalar. Esse cenário só se modificou com o advento da *safety bike*, a qual se demonstrava mais adaptada ao uso feminino. Além do gênero, a paixão pelo pedal não tem idade. Homens idosos enxergam a bicicleta como uma forma de abraçar o envelhecimento, relatando que o sentimento de vivacidade proporcionado pelo pedal os ajuda a não sentir seu envelhecimento (Minello; Nixon, 2017).

Ainda que o ambiente brasileiro seja hostil, material e subjetivamente, esses sujeitos – muitas vezes vistos como tolos – ainda persistem em manter a prática nessas condições afugentantes. Um misto de propósito pela saúde, elevação da autoestima, a causa ambiental, rejeição da cultura centrada em carros e, em alguns casos, senso de autocontrole e moral superior (Skinner; Rosen, 2007). O conceito identidade abrange quem nós somos. A escolha do estilo de vida e de como nos auto identificamos, manifesta-se em nosso corpo, como um sistema de ação, imergido de forma prática nas interações da vida cotidiana (Giddens, 2002). O modo de uma comunidade de prática do ciclismo se vestir é manifestamente uma exibição simbólica, exteriorando sua auto identidade. A forma de se comunicarem também perpassa uma série de significados. O sentido percebido por esse grupo pode ir contra convenções sociais predominantes.

Um movimento crescente nas cidades é a formação de grupos ativistas pela causa do ciclismo. Esses grupos demandam sua fatia justa e igualitária do espaço urbano (Kopf, 2015). Normalmente, o conglomerado político responsável pelas decisões sobre mobilidade é enxergado com frustração e desilusão pela população, pois representa a velha e reprovada política. Assim, esses cicloativistas buscam escapar dessa visão, posicionando-se como antipolíticos (Kopf, 2015). Ao mesmo tempo, esses coletivos são empoderantes, catárticos e transformativos (Williams, 2018). Mundialmente conhecido como Massa Crítica, esse movimento prolifera as ruas das cidades para reivindicar segurança, respeito e para abalar o sistema hegemônico vigente. A intenção é justamente se aglomerar em horários de pico para socializar, desacelerar o trânsito e promover um protesto (Williams, 2018). Esses sujeitos enxergam o ato de pedalar como um estilo de vida, acompanhado de novas lentes de ver o mundo. A

prática de pedalar, para muitos, se aproxima do conceito de identidade, como uma inquietude silenciosa que norteia a compreensão das motivações pessoais para realizá-la.

Nesse sentido, esses grupos compartilham a resistência como um elemento de identidade coletiva moderna (González; García; Rodríguez, 2017). A identidade moderna se baseia na rebeldia face aos marcos normativos convencionais, que reprimem as individualidades (Habermas, 1993). Essa perspectiva se amolda peculiarmente no contexto brasileiro cuja infraestrutura é precária e onde a valorização de veículos automotivos como sinônimo de poder e sucesso é algo predominante (Lodi; Hemais, 2019; Nasta; Câmara; Dias, 2018). Analisar a prática de pedalar deve, portanto, levar em consideração as subjetividades dos indivíduos e suas comunidades de prática, para fornecer as respostas para as indagações da presente pesquisa, ao toque de uma perspectiva crítica.

Como visto, decerto a estrada não é livre de obstáculos. Enquanto em países mais desenvolvidos os empecilhos para pedalar mais reportados pelos usuários são condições meteorológicas, aqui no Brasil a insegurança no trânsito lidera as pesquisas (Silveira; Maia, 2015). No ano de 2010, por exemplo, em média quase 9 ciclistas morreram por dia no país (Garcia; Freitas, 2013). No ano de 2020, mais de 32 mil ciclistas foram vítimas de acidentes, estando o estado do Espírito Santo na 9ª posição entre os estados da federação com maior número de atendimentos desta natureza pelo Sistema Único de Saúde. Uma combinação de vulnerabilidade estrutural das bicicletas, a diferença de velocidade entre elas e os carros, uma infraestrutura precária e a baixa adesão aos equipamentos de proteção como capacete, faixas refletivas e iluminação de segurança, podem ser citadas como potenciais motivadores para essas taxas (Garcia; Freitas, 2013). O entrelaçamento da morte com o ciclismo, abala a prática e os praticantes, numa retroalimentação nesse microuniverso. Estudar a morte e suas implicações ajuda a apoiar e fortalecer essa rede de sobrevivência dos ciclistas pois proporciona uma compreensão mais profunda dos desafios e perigos enfrentados por esses sujeitos. Além disso, esse conhecimento permite o desenvolvimento de políticas públicas, estratégias e práticas públicas mais eficazes para mitigar os perigos. Jogar luz num problema tão severo percorre tanto a motivação pessoal da pesquisadora quanto a necessidade de apoiar e oportunizar que emanem sua voz, já que figuram numa posição tão marginalizada, tendo sua paixão deteriorada de

diversas formas.

2.2 A MORTE E A *BIKE*

A morte é um fenômeno inevitável e universal, que impacta todos nós em algum momento de nossas jornadas. Embora seja uma experiência pessoal e íntima, a morte também tem um impacto significativo nas práticas sociais, tanto em termos de como a sociedade lida com a morte como um evento, quanto nas formas em que a morte influencia as práticas cotidianas de vida. A morte, acima de todas as coisas, é a principal força que move o ser humano (Becker, 1973). Cada morte de um indivíduo tem tanto impactos quanto consequências, em maior ou menor grau, a depender das circunstâncias da morte e de quem era a pessoa (Ochs, 1993).

A visão sobre a morte mudou ao longo da história e em diferentes culturas. Em muitas culturas antigas, a morte era vista como um evento corriqueiro e inevitável, mas também como uma transição para uma nova vida ou para outro mundo. Na Grécia Antiga, era vista como um evento natural da vida. Como uma recompensa para os falecidos, uma realização final, enquanto, ao mesmo tempo, era também percebida como um evento maligno para a vida da comunidade e da família (Pentaris, 2012). Dada a relevância de um evento como a morte ou sua iminência, as práticas sociais funerárias daquela época eram moldadas pelas percepções, crenças e significados da comunidade em relação à perda. Desde os rituais de passagem até o processo de viver o luto refletiam fortemente as tradições predominantemente religiosas, enformando atitudes e comportamentos. Os gregos temiam morrer e não a morte em si, encapsulando o significado da vida após a morte no qual eles acreditavam (Pentaris, 2012). Elementos materiais também compõem uma extensa prática funerária. Viúvas utilizarem roupas pretas em respeito ao esposo falecido; a obrigatoriedade social das melodias cantadas seguirem um padrão de melancolia, transmitindo o pesar sentido naquele momento (Robben, 2004); a habilidade de vocalizar uma reza, um ritual, e transmitir um sentimento (Ochs, 1993). Esses comportamentos simbólicos são realizados com propósitos e não são meramente uma ação isolada.

De modo diferente, na cultura egípcia a morte não significava o fim. Acreditava-se que

a vida após a morte era uma continuação da vida terrena e, portanto, a morte era uma transição para uma nova vida em outro mundo. Há quem diga que eles eram obcecados com a morte (Ikram, 2015). Por causa dessa crença, os egípcios antigos acreditavam que o corpo deveria ser preservado após a morte para garantir que o espírito tivesse um corpo intacto no outro mundo. Por isso, desenvolveram técnicas avançadas de mumificação, que envolviam a remoção dos órgãos internos, a desidratação do corpo e a aplicação de produtos químicos para preservar a pele e os tecidos. O corpo mumificado objetivava manter o corpo na mais perfeita e eterna condição, assim como em vida (Ikram, 2015). O corpo era, então, muito valorizado e toda a materialidade envolvida em preservá-lo era investida para garantir a sobrevivência da alma, do espírito, do legado, da personalidade e do nome (Ikram, 2015). Depois que o corpo era mumificado, era colocado em um caixão e sepultado em uma tumba com oferendas, alimentos e itens pessoais para serem usados no outro mundo (Snape, 2011).

As monumentais pirâmides – câmaras funerárias subterrâneas – eram habilidosa e curiosamente construídas para abrigar a dinastia da sociedade da época. De certo, a esfera da elite da sociedade dedicava mais tempo e recursos – o denominado capital econômico de Bourdieu (2013) – para lidar com a morte de seus pares do que a população menos afortunada (Shaw, 2004). Isso não significa que a morte não era tão honrada pelos mais pobres. No contexto em que viviam, não era possível abarcar todos os elementos materiais da prática como o costume máximo demandava. As grandes pirâmides eram substituídas por tumbas coletivas, com menos adereços e objetos oferecidos, mas que continuavam pertencendo a um conglomerado de práticas daquele espaço-tempo, as quais refletiam a maneira deles de lidarem com a morte.

Enquanto os funerais e maneiras de lidar com a perda são criados pela ocasião da morte, esses eventos e práticas são regulados por fatores sociais (Pine, 1972). As atitudes, portanto, em relação à morte variam conforme as culturas vão se estabelecendo e conforme o espaço-tempo as quais estão inseridas. A resposta emocional e material à perda de um familiar foi mudando ao longo das gerações, ainda sendo permeada de uma pluralidade de práticas até os dias atuais. Na era pós-moderna, que reflete uma sociedade globalizada e pós-industrial, houve uma mudança de como a morte é percebida e tratada na sociedade. Houve uma

desmistificação do evento morte. Ela deixou de ser vista como algo misterioso e sagrado, e passou a ser vista como um processo biológico e médico. Houve um processo de normalização da mudança na vida contemporânea, indo além da repetição ou ciclos, se tornando parte das vidas de indivíduos, famílias e instituições (Simon, 1993). Graças ao avanço da tecnologia e da ciência, a sociedade passou a enfatizar tecnologias, mecanismos físicos, químicos e biológicos e agendas culturais na busca de adiar a superveniência da morte. A vida cotidiana foi se adaptando, como um organismo vivo, à presença da morte. Uma doença que antes era vista como inevitável, passou a ser remediável. Um risco de acidente extremamente provável, dadas as condições limitadas da época, agora é mitigado com diversos artifícios.

Essa normalização possibilitou que a morte dos outros fosse experimentada como um ensaio da sua própria morte (Simon; Haney; Buenteo, 1993). Essa nova visão teve, também, novos impactos nas práticas. Com a ciência nos dizendo as causas das mortes e a tecnologia permitindo que notícias se espalhem em velocidade nunca vista, promessas sobre o futuro podem ser vislumbradas. Tanto é que os cemitérios, agora, possuem planos perpétuos de cuidados, já se fala em sono criogênico e até mesmo a esperança na ressurreição através da armazenagem de amostras de DNA para um eu do futuro (Simon; Haney; Buenteo, 1993). Buscamos maximizar a finitude de nossa existência. Ainda no século XX tanto o fenômeno da morte quanto seus significados sociais foram vastamente transformados, criando novas oportunidades de estudos e pesquisas (Riley, 1983). Esse desejo pela imortalidade expressa o sentimento de amor pela vida e pela vivência (Kovacs, 2002).

A mutação das práticas no contexto do esporte, especialmente no ciclismo, também refletiu as mudanças paradigmáticas e culturais face à morte. As primeiras bicicletas do século XIX não possuíam sequer freios. O sentimento de liberdade que estava em voga perante a mais nova invenção do século deixou, por muitos anos, a bicicleta sem qualquer perspectiva de segurança para evitar acidentes e mortes. A dificuldade de parar o veículo foi sendo considerada uma imperfeição nas máquinas antigas (Hadland; Lessing, 2014). No entanto, fez parte do processo evolutivo da prática passar por dificuldades até que haja uma evolução e estabilização, similarmente ao que ocorria quando os primeiros cavalos selvagens foram domados para serem montados.

Os relatos de mortes de ciclistas ao longo do século XIX se restringiam a casos

brevemente reportados na literatura, não compondo uma estatística formal (Herlihy, 2004). Com o passar do tempo, o aumento do número de bicicletas nas ruas levou a um aumento nos acidentes envolvendo bicicletas (Herlihy, 2004). Até o lançamento da *safety bike*, principalmente, o ato de frear era completamente rudimentar e com os pés no chão ou diretamente na roda. Com o tempo, à medida que as bicicletas se tornaram mais populares (assim como os acidentes) e a consequente evolução tecnológica se instalava, os fabricantes de bicicletas começaram a desenvolver freios mais avançados (Hadland; Lessing, 2014). Por outro lado, nem estava em cogitação, pelo menos ainda, o uso de capacetes e outros adereços de segurança. Iluminação era utilizada apenas para fins de navegação noturna por volta de 1817 (Hadland; Lessing, 2014). Inclusive, as lâmpadas de acetileno utilizadas em 1897 provocavam frequentes explosões (Hadland; Lessing, 2014). O capacete, item essencial para a segurança física dos ciclistas, que possui comprovação científica de sua efetividade (Dodds *et al.*, 2019; Attewell; Glase; Mcfadden, 2001; Bíl *et al.*, 2018; Hoye, 2018; Deck *et al.*, 2019), foi negligenciado por mais de 100 anos já que, competidores ocasionalmente o utilizavam ainda que em versões em couro, por volta de 1970 (Herlihy, 2004).

Um dos casos mais emblemáticos de morte por não usar capacete no ciclismo é o do ciclista profissional Andrei Kivilev (Silberman, 2013). Em 2003, durante a corrida Paris-Nice, Kivilev caiu de sua bicicleta e bateu a cabeça no asfalto, sofrendo graves lesões cerebrais. Até esse momento, o uso do capacete no ciclismo profissional não era obrigatório (Silberman, 2013). O acidente alavancou os debates sobre segurança no esporte e, de diversas maneiras, impactou a prática em todo o mundo. Esportistas amadores ou mesmo entusiastas são influenciados pelo que veem nos profissionais (Brown; Basil; Bocarnea, 2010). Foi necessária uma tragédia para que a comunidade esportiva começasse a reconstruir a imagem do ciclista veloz sem capacete para um atleta que pratica o esporte com maior segurança, ainda alcançando excelentes resultados. Os capacetes, contudo, ainda causavam desconfortos aos ciclistas, sendo, àquela época, muito quentes e prejudiciais ao desempenho do atleta por conta da pobre aerodinâmica (Barry, 2014). A obrigatoriedade no âmbito profissional, impulsionou seu uso, desencadeando uma evolução nas tecnologias embarcadas com o intuito de aumentar o desempenho dos atletas (Lukes; Chin; Haake, 2005).

Além da obrigatoriedade do uso do capacete, os organizadores revisaram e

melhoraram as condições de segurança média das corridas. Após a morte de Kivilev, houve outros acidentes fatais de alta repercussão com atletas profissionais (Cyclingnews a, 2004; Cyclingnews b, 2004; Cyclingnews, 2005; East Anglian Daily Times, 2006; BBC Sport, 2006; Cyclingnews, 2008). Alguns dos óbitos foram por paradas cardíacas, por exemplo. Em 2009, então, a Union Cycliste Internationale (UCI) – corpo internacional de organização dos eventos competitivos no mundo do ciclismo – implementou um guia completo contendo regras médicas a serem seguidas que discorre, entre outras coisas, sobre as condições para o atleta retornar à pista após uma queda, equipe médica mínima exigida, dentre outros aspectos (UCI, 2009).

Até mesmo pequenos gestos refletem grandes modificações no intuito de evitar acidentes fatais ou não. Em 2016 no Tour da Bélgica, diversos competidores e duas pessoas da equipe de apoio foram severamente feridos num acidente (UCI, 2016). A partir dessa fatalidade, a UCI instituiu diversas mudanças nas regras, permeando os significados. Ela instituiu um guia completo contendo regras gerais de segurança e operação, incluindo orientações para as equipes de apoio dos atletas. Agora, os veículos de apoio possuem cores específicas e que representam funções, também, específicas. Os portadores das bandeiras amarelas, por exemplo, em suas motocicletas, posicionam-se com um apito e uma bandeira triangular amarela de modo a avisar os competidores sobre perigos na pista. No fim da corrida, eles se posicionam em pontos fixos e executam tarefas específicas de segurança até que todos ultrapassem a linha de chegada. Outra bandeira também passou a ser utilizada numa regra de final de prova como forma de reduzir acidentes na linha de chegada das provas. Nesses momentos tensos, há enorme chances de quedas no pelotão em virtude das acelerações repentinas em busca da vitória. Ao verem uma bandeira vermelha, sabem que qualquer queda dentro desta área não os prejudica no tempo de prova (Lybbert *et al.*, 2012). Todas essas medidas foram implementadas para congrega uma série de significados positivos em prol da segurança na pista.

A comunidade *biker* também aprimorou sua técnica de frenagem ao longo do tempo, por exemplo, para evitar acidentes. Como o freio dianteiro é mais eficiente para reduzir a velocidade, antigamente, os ciclistas acabavam executando mais a chamada “parada de pânico” (Hurst, 2007) na qual o ciclista era frequentemente ejetado para frente por travar a roda dianteira ao frear bruscamente. Essa técnica de frenagem foi sendo melhorada com o tempo e com a evolução, também, dos sistemas de freio.

Ciclistas profissionais demonstraram extremo controle da sua *bike* ao público telespectador como quando, por exemplo, Lance Armstrong evitou uma queda potencialmente grave quando estava a mais de 70 quilômetros por hora ao descer uma pista no *Tour de France* de 2003 (Hurst, 2007). Sua capacidade de combinar o uso de ambos os freios, aliado a um balanço corporal eficiente, evitou que ele perdesse o controle da bicicleta após outro competidor cair na sua frente. O feito ficou marcado na literatura (Hurst, 2007), demonstrando como a técnica e habilidade pode até mesmo salvar vidas. Com o tempo, foram sendo desenvolvidos manuais e guias para auxiliar praticantes a se protegerem no esporte (Lopes; McCormack, 2017), bem como estudos para analisar o comportamento de ciclistas mais ou menos experientes com relação às técnicas de frenagem (Miller *et al.*, 2018). Percebeu-se que a característica de ser um esporte perigoso pode ser mitigada com investimentos em habilidades que podem salvar vidas.

Todo esse contexto que envolve preservação de vidas não abarca somente o aspecto físico. Quando falamos de morte, há de se ressaltar que não existe somente a morte corporal. As análises sociológicas e antropológicas que circundam a morte a categorizam de várias formas. Essa segmentação é motivada pela percepção de que a morte não é apenas um evento biológico, mas um processo que envolve aspectos sociais, culturais, psicológicos e até mesmo políticos. Cada tipo de morte, portanto, reflete uma dimensão específica do fenômeno, permitindo uma análise mais precisa e abrangente.

A morte física é a forma mais evidente de morte, que acompanha todo e qualquer ser vivo. Refere-se à cessação das funções vitais e desintegração de células corporais (Bryant, 2003). A vida, enquanto manifestação biológica, é inerentemente transitória e efêmera. A partir de uma perspectiva sociológica, pode-se afirmar que a morte física representa um dos principais dispositivos que moldam a sociedade. Os sistemas de valores para os quais as pessoas entendem a vida e a morte são produtos das negociações sociais (Kearl, 1989). A morte afeta, portanto, os sistemas sociais e seus indivíduos, como, por exemplo, quando a epidemia de AIDS atingiu a América (Kearl, 1989). Na década de noventa, a possibilidade de falecer pela doença foi metamorfoisado em homofobia, discriminando e violentando pessoas que se relacionavam com outras do mesmo sexo. Àquela época, num preconceito manifesto e que apagou anos de aceitação dos direitos das minorias (Kearl, 1989), atribuía-se a

culpa pelo surgimento da doença aos homossexuais. Este caso ilustra como a morte física tem o poder de impor limites e restrições às ações humanas, afetando os sistemas de valores, as relações de poder e as práticas cotidianas. Assim, a morte física se apresenta como central para o significado e valor da vida humana, tanto para indivíduos quanto para comunidades (Byock, 2002).

Especificamente no trânsito, acidentes são considerados problemas de saúde pública de gravidade alta, sendo uma das causas de morte mais preveníveis por todo o mundo, ainda assim é responsável por mais de um milhão de mortes todo ano (Blumenberg *et al.*, 2018) e mais de 50 milhões de pessoas acidentadas (Bacchieri; Barros, 2011). Inevitavelmente, são necessários investimentos econômicos para buscar atingir as metas de segurança nas estradas que países como o Brasil assumiram como compromisso (Blumenberg *et al.*, 2018). Contudo, apesar dos crescimentos no produto interno bruto (PIB) brasileiro, a mortalidade no tráfego não vem acompanhando a mesma tendência (Blumenberg *et al.*, 2018). Diversos estudos brasileiros demonstram as alarmantes estatísticas de morte no trânsito, sendo os ciclistas, em conjunto com pedestres e motociclistas, os mais afetados (Sousa *et al.*, 2020; Melo; Mendonça, 2021; Blumenberg, 2018).

Como se vê, a realidade brasileira de elevada mortalidade no trânsito é pano de fundo das pesquisas envolvendo morte física. Esse preocupante cenário também permeia o presente estudo, ainda que com lentes e focos de estudo distintos. Contudo, a morte física não é a única acepção de morte aventada na literatura, como veremos a seguir.

A morte social, por sua vez, diz respeito à exclusão e ao ostracismo social que podem ocorrer em vida (Williams, 2007). Caracteriza-se como uma experiência marcante e profundamente dolorosa para aqueles que a experimentam (Williams, 2007), constituindo-se em uma das mais emblemáticas formas de exclusão social (Patterson, 1985). A morte social, em sua expressão mais aguda, pode conduzir à perda da identidade social e cultural, assim como ao completo abandono e à exclusão dos indivíduos do tecido social em que se inserem (Králová, 2015). Esse processo de isolamento e exclusão social é frequentemente marcado por inúmeras formas de discriminação, tais como a negação do acesso a recursos materiais e simbólicos, a imposição de restrições sociais e a suspensão dos laços sociais e familiares (Králová, 2015). Como discorreu Patterson (1985), os escravos vivenciaram uma das piores formas de morte social da nossa sociedade. Eles foram violentamente arrancados de

seu ambiente, dessocializados e despersonalizados.

Transcendendo a dimensão física, há a morte espiritual. É uma forma de morte que não é necessariamente física, mas sim uma alienação da alma em relação a Deus (John, 2009), para aqueles que creem. A forma abrupta e chocante face à morte ou um grave sofrimento pode abalar as crenças e fé de modo a não suportar tamanho desafio emocional (Mermann, 1992). Ela pode ocorrer como resultado de experiências traumáticas e conflitos pessoais. Muitas vezes combina-se com o conceito de morte social. Como na tragédia do genocídio ocorrido em Ruanda em 1994, exposto pelo sobrevivente Rvérien Rurangwa (2009). Tudo que circundava o autor foi morto, exceto seu corpo físico. Ficaram também as marcas invisíveis. Todos os mais vitais elementos foram-lhe arrancados: sua família, sua casa, sua cultura, sua fé e esperança. Examinando sob a realidade do ciclismo, ao perder a denominada “coisa espiritualmente formativa” que Everett (2017) menciona, seria uma perda de um dos componentes diários que a conectam com o mundo das crenças espirituais. Desconectar-se dessa prática tão imersiva, causaria tamanha decepção e pesar, como uma morte espiritual.

Já a morte coletiva é caracterizada pelo falecimento de muitas pessoas em determinado evento, caracterizando não por reações individuais, mas, sim, em um coletivo (Clavandier, 2004), como acidentes aéreos, guerras ou catástrofes naturais. A morte coletiva se apresenta, portanto, como um evento que ultrapassa o âmbito individual e que afeta uma coletividade em seu conjunto, que compartilham mesmo destino fatídico. Este tipo de morte é tão catastrófico que é percebida além do campo dos *insiders*, ou seja, suas consequências chegam à mídia, atores técnicos, jurídicos e do poder público, por exemplo (Clavandier, 2004). Em meio a esse cenário de tragédia coletiva, os ciclistas aparecem como uma categoria particularmente vulnerável, dado o risco inerente à prática do ciclismo nas ruas, em que compartilham espaço com veículos motorizados de grande porte. Ainda que acidentes bárbaros como o atropelamento de um pelotão de 28 ciclistas em janeiro de 2019 em São Paulo (G1a, 2019) não tenha resultado numa morte coletiva, a representação do impacto dessa tragédia proporciona consequências que abalam diversas estruturas ao seu redor, atingindo a coletividade. A hecatombe, que resultou na morte de 3 pessoas (G1a, 2019), foi veiculada em diversos jornais de grande circulação do país (Folha de S. Paulo, 2019; G1b, 2019; CBN, 2019), bem como nas maiores páginas e canais

online de ciclismo do Brasil (Pra Quem Pedala, 2019; Canal de *Bike*, 2019).

Por fim, outro tipo de morte é a da prática. Considerando as práticas sociais, executadas com coordenação entre as ações, conhecimentos, materiais e competências, formando um padrão de comportamento estável e compartilhado com uma comunidade, essas também correm o risco de serem extintas ou mortas. A extinção ou morte da prática, ou as chamadas ex-práticas, ocorre quando esses *links* são quebrados (Shove *et al.*, 2012). Um exemplo de prática que, em alguns contextos competitivos do ciclismo foi extinta, é a largada em massa. A complexidade de eventos com largada em massa, caracterizada por haver interação física direta permitida entre oponentes (como empurrões, por exemplo), resulta em dinâmicas comportamentais bem distintas (Philips; Hopkins, 2017) das largadas separadas. Inevitavelmente, a ocorrência de acidentes neste tipo de organização da largada é muito maior. Assim, as competições profissionais começaram a segregar os competidores por categoria, sexo, idade e outros atributos para fins de largada, no intuito de prover maior segurança. Nesse caso, a corrida transforma-se em um contrarrelógio, em que o desempenho individual é mais valorizado.

Assim sendo, o Quadro 1 resume como a morte perpassa diversas ações e práticas cotidianas relacionadas ao ser humano e social, bem como o mundo da bicicleta. Ainda que distante do conceito de morte social preconizado por Patterson (1985), a invisibilidade dos ciclistas os leva a passos largos a uma situação de exclusão tanto por parte dos construtores de políticas públicas, quanto pelos motoristas. É quase um chavão a afirmação dos motoristas de que “não viram o ciclista” ao atropelá-lo. Não por acaso, quando analisado num contexto de quantidade de viagens realizadas, pedalar é praticamente três vezes mais perigoso do que se locomover de carro (Pucher; Dijkstra, 2000).

Quadro 1 – Tipos de morte

Morte Espiritual Alienação da alma em relação a Deus (John, 2009). <u>Exemplo prático:</u> Desconexão do ciclista com a prática de pedalar que ora o conectava com o mundo espiritual.	Morte Física Cessação das funções vitais e desintegração de células corporais (Bryant, 2003). <u>Exemplo prático:</u> A morte por atropelamento de um ciclista ao deslocar-se ao trabalho.
Morte Coletiva Falecimento de um grande número de pessoas em determinado evento, caracterizando não por reações individuais, mas, sim, em um coletivo (Clavandier, 2004). <u>Exemplo prático:</u> Atropelamento com várias mortes de um pelotão de ciclismo.	Morte Social Exclusão e ao ostracismo social que podem ocorrer em vida (Williams, 2007). <u>Exemplo prático:</u> Segregação e invisibilização dos ciclistas nas cidades.
Morte da Prática Quebra dos <i>links</i> entre os elementos conhecimentos, materiais e competências (Shove <i>et al.</i>, 2012). <u>Exemplo prático:</u> Extinção das largadas em massa em alguns tipos de competições de ciclismo.	

Fonte: elaborado pela autora, 2023.

Ao segmentar a morte em diferentes tipos,   possível compreender melhor as diversas dimensões e nuances do fenômeno, e assim desenvolver estratégias mais efetivas para lidar com suas consequências. A literatura sobre a morte, por conseguinte, não se limita apenas a uma análise do evento biológico, mas engloba um espectro amplo de reflexões e investigações que buscam compreender o entrelaçamento da morte na vida das pessoas e nas sociedades em que estão inseridas.

No âmbito da prática do ciclismo abarcada neste estudo, a análise centrou-se na morte física do praticante do ciclismo. Como visto, a magnitude dos impactos de um evento de morte, reverberam por diversas camadas sociais, individuais, espirituais e do mundo dos fazeres e dizeres cotidianos. De modo a explorar essa orquestra cotidiana, a abordagem dos estudos baseados em práticas permite lançar um olhar profundo e fenomenológico no mundo real, capturando a complexidade e dinâmica das situações reais.

2.3 OS ESTUDOS BASEADOS EM PRÁTICAS

A emergência de uma teoria ou uma abordagem na sociedade está intimamente ligada com o contexto da época. As teorias denominadas teorias práticas ou teorias de práticas sociais germinaram num panorama após a chamada virada interpretativista por volta da década de 70 já que, naquele tempo, havia insatisfação com os tipos de teorias sociais modernas clássicas e o alto modernismo as quais, respectivamente, buscava explicar as ações e a ordem social através de teorias mais racionais, orientadas à normatividade, assim como assentava os fenômenos sociais nas qualidades mentais, de discurso e nas interações interpessoais e materiais (Reckwitz, 2002).

No âmbito das teorizações dos últimos 30 a 40 anos, havia um abismo entre as experiências vividas pelas pessoas nos seus locais de trabalho, ou seja, o que elas de fato fazem e os conceitos a elas atribuídos, e as teorias desenvolvidas pelos estudiosos, fora do cotidiano prático, cujo objetivo era de falar sobre essas experiências (Yanow, 2006). Essas percepções foram minando a configuração hegemônica estruturalista e fazendo com que surgissem novas abordagens. Os patronos mais relevantes no panorama filosófico, que deram suporte para as teorias baseadas em práticas foram Wittgenstein e Heidegger. Eles propuseram apontamentos críticos fundamentais no que tange a vida social e o entendimento de que sua compreensão enfatizava somente regras, normas, convenções ou significados (Rouse, 2007). As formulações de teorias sociais foram sendo mais amigáveis e familiares para pessoas fora do mundo estritamente técnico, evidenciando a virada interpretativista, cujos instrumentos de raciocínio estão cada vez menos representados por máquinas e textos comportamentais (Ortner, 1984).

A lente para compreender os fatos sociais perpassou, portanto, da abstração de estruturas, sistemas, significados, mundo vivido, eventos individuais e ações, para o contexto das práticas (Schatzki, 2001). Essa nova ótica desloca a atenção das ideias e valores para a noção do físico e do habitual; da consciência individual para a seara impessoal do discurso (Swidler, 2001). O recurso empregado foi de dispor das humanidades para fins explanatórios nas ciências sociais, evidenciando o surgimento da virada interpretativista (Geertz, 1980). As lentes interpretativistas tendem a facilitar um trabalho cooperativo entre diferentes praticantes e, também, contribuir para uma

consistência cumulativa e comensurável das interpretações (Hiley, Bohman E Shusterman, 1991). No que tange ao contexto das práticas, a interpretação direciona-se ou aplica-se a um objeto intencional, corolário tanto da hermenêutica quanto do pragmatismo; aplica-se, ainda, a uma perspectiva particular a qual está se interpretando, estando essa interpretação vinculada ao contexto (Hiley, Bohman E Shusterman, 1991). O que se tem é, então, é um gênero diverso. Ortner (1984) aponta não se tratar nem de uma teoria geral de práticas, nem de um método por si só e, sim, de uma nova orientação teórica emergente para a qual uma variedade de teorias, métodos e abordagens são desenvolvidas.

As abordagens de práticas posicionam o social nas práticas, sendo essas as menores unidades de análise (Reckwitz, 2002). Como se fossem átomos, as práticas são analisadas em termos de corpos cuja performance executada pelos humanos praticantes moldam esses corpos na forma da prática aprendida; em termos da mente, na qual as atividades mentais e as formas de entendimento do mundo e de como praticar aquela prática são constituídas; em consideração da materialidade das coisas, compreendendo objetos como componentes necessários àquela prática; do conhecimento, que abarca as formas de entendimento, saberes e desejos conectados à prática; dos discursos e linguagens, ainda que não possuam uma onipresença como em outras abordagens, mas que representam as diferentes formas nas quais o mundo é significativamente construído na linguagem e em outras representações simbólicas; perquire, também, as estruturas e processos que constituem as rotinas e padrões de comportamento práticos; e, por fim, o agente que atua como um anfitrião das práticas (Reckwitz, 2002), carregando seu corpo e sua mente, utilizando dos recursos materiais e os conhecimentos explícitos e tácitos adquiridos, performando e materializando significados em processos rotinizados.

A chave para compreender as diferenças entre as abordagens desenvolvidas com o uso da lente das práticas, são os contextos. Diversos autores propuseram abordagens que possuem aderência a diferentes contextos de análise. Suas concepções se complementam em muitas medidas. Os teóricos sociais, como, por exemplo, Bourdieu, Certeau e Giddens, constituíram as bases das conceituações e *insights* do que se constitui hoje como teoria prática.

As contribuições de Giddens (1984) posicionam as práticas organizadas ao longo do tempo e do espaço, envolvendo a recursividade das práticas sociais. Seus pivôs são

o agente, a estrutura, o tempo, os corpos, compondo a alcunhada teoria da estruturação. Essa teoria sugere que as regras e recursos empregados na produção e perpetuação da ação social são, também, os meios de perpetuar esse sistema, compondo a estrutura, e se envolvendo recursivamente nas instituições (Giddens, 1984). Portanto, esse conjunto de regras e recursos tanto organizam as práticas quanto governam as ações individuais, fazendo a extensão do espaço-tempo possível (Schatzki, 1997).

Bourdieu, por exemplo, adotou uma posição teórica racionalista construtivista que o permitiu desenvolver uma teoria das práticas que transcendeu a dicotomia do objetivo e subjetivo, enquanto pincelando forças de ambas as posições ao mesmo tempo (Ayling, 2019). Os conceitos-chave utilizados por Bourdieu (2013) são *habitus*, diferentes formas de capital e o campo. A noção de *habitus* contempla, um sistema de disposições duráveis e transferíveis aos agentes, levando em consideração o diálogo entre estrutura objetiva e as práticas (Thomson, 2008). Neste sentido, Bourdieu e Giddens coadunam em suas orientações a respeito da perpetuação da extensão espaço-temporal das práticas (Schatzki, 1997). Os diferentes tipos de capital, nas concepções de Bourdieu, influenciam a posição do indivíduo no espaço social e, conseqüentemente, a dinâmica das práticas performadas neste espaço-tempo. O autor buscou desapegar-se de uma perspectiva estreita que analisa poder e dominância com base apenas no capital econômico (Thomson, 2008). Portanto, traz à luz outras dimensões do capital como cultural (contemplando, por exemplo, nível educacional), científico (acesso e posse de laboratórios, instrumentos e outros), social (agregando recursos ligados ao reconhecimento social), dentre outros (Bourdieu, 1986). Todas essas acepções de capital estão contempladas no chamado capital simbólico. O campo trata-se da metáfora espacial para inserir a dimensão objetiva em suas análises.

Certeau (1998), descreve as “maneiras de fazer”, as quais constituem inúmeras práticas a partir das quais os usuários se reapropriam do espaço, proliferando-se no seio das estruturas tecnocráticas com uma multiplicidade de táticas articuladas cotidianamente. A ideia é propor uma rede de antidisciplina. Segundo Leite (2010), Certeau substitui a ideia de que cotidiano se trata de rotina. Ao invés disso, traz a ideia de cotidiano como movimento. Assim, dialoga com a Teoria da Prática de Bourdieu, já que este sentido de cotidiano se alinha com uma noção de jogo. A arte de manobrar

as forças desiguais existentes numa ordem social, como na trampolinagem definida por Certeau (1998), de modo a driblá-las, compõem as várias maneiras de jogar esse jogo por grupos resistentes à dominação. Essa dinamicidade do cotidiano se opõe à singularidade das práticas, as quais levaria a falha do aparato científico das ciências sociais pois seria incapaz de captar sua diversidade. Neste sentido, os autores Bourdieu e Certeau apresentam ideias divergentes entre si, pois para o primeiro, a reprodução das práticas a partir do *habitus* cria um *modus operandi* dogmático. Os indivíduos defendem e definem suas posições, através das estratégias, nos campos por meio do poder a sua disposição (Bourdieu, 1986).

A partir destes, a alcunhada segunda geração incluiu pesquisadores que exploraram as contribuições desse movimento, desenvolvendo e testando novas abordagens (Paiva *et al.*, 2018). Schatzki introduz a ontologia das práticas sociais como parte das ontologias contextuais, que consideram a vida social como ocorrendo dentro de contextos específicos (Santos; Silveira, 2004). Essas abordagens enfatizam a importância dos contextos sociais na compreensão dos fenômenos sociais, onde as características individuais estão intrinsecamente ligadas ao contexto (Santos; Silveira, 2004).

Os fazeres e dizeres que compõem determinada prática estão conectados através de conhecimentos práticos ou entendimentos, regras e a chamada estrutura teleoafetiva (Schatzki, 2001). Além disso, as práticas estabelecem-se em arranjos combinados, podendo ser em maior ou menor medida conectados com outros arranjos, bem como estenderem uma prática existente (Loscher, Seidl e Splitter, 2019). Reckwitz (2002) constrói tipos ideais de teorias, idealizados com base em outros autores proeminentes como Giddens, Bourdieu, Foucault, Garfinkel, Latour, Taylor e Schatzki. O autor aloca as teorias da prática num gênero específico a qual ele chamou de teorias culturais, cujo fundamento está calcado em diferentes formas de explicar e entender a ação. Assim, a diferença da teoria cultural das duas clássicas figuras de *homo economicus* e *homo sociologicus* é que as estruturas coletivas cognitivas e simbólicas são compartilhadas na forma de conhecimento, permitindo uma compreensão colaborativa dos significados do mundo (Reckwitz, 2002).

Adentrando em contextos mais específicos de análise do comportamento humano, há a proposta de Southerton (2012), aderente às relações e significações no ato de consumir, cujo argumento paira no fato de, para o autor, a utilização dos conceitos de

hábito e rotina, oriundos de Bourdieu, por exemplo, são imprecisos na análise desses padrões de comportamentos práticos consumistas. Por este motivo, ele propõe um *framework* compreendendo disposições, procedimentos e sequências. Warde (2005) estudou o mesmo contexto de consumo, contudo, propõe outros três elementos centrais de análise: entendimentos, procedimentos e engajamentos. Na discussão sobre consumo de energia, Balke *et al.* (2014) também utilizam das abordagens práticas para focar nas dinâmicas micro e macro, propondo um *framework* que conecta as pessoas enquanto *households*, performadores das práticas, a indústria que influencia as pessoas e inova na produção do terceiro elemento, os materiais.

A proposta central utilizada neste estudo é o de Shove *et al.* (2012). Os autores aprofundam-se nas definições dos elementos basilares propostos pelos teóricos supracitados. Seu *framework* não visa construir um modelo meramente simplista, mas sim conceitualizar, através dos elementos significados, competências e materiais, a estabilidade e a mudança no mundo das práticas. A ideia é capturar os aspectos dinâmicos das práticas sociais. As práticas são analisadas enquanto constelações de performances que, através da iminência de suas execuções (com seu padrão singular e próprio) formam entidades maiores, sustentadas, reproduzidas, inovadas ou destruídas ao longo do tempo. Permite, portanto, reconhecer as relações recursivas entre prática enquanto entidade e prática enquanto performance, provendo meios de conceitualizar estabilidade e mudança.

Segundo os autores, essa abordagem é um tanto diferente, em termos de teoria e método, a despeito de compartilhar e reforçar as ideias de Schatzki, Reckwitz, Bourdieu, Wittgenstein e Heidegger, já que levam em consideração as práticas enquanto entidades e performances formadoras, adentrando especificamente em como as configurações práticas são alcançadas pelos diferentes espaços-tempos e como estas são modificadas. Shove *et al.* (2012) destacam que, mais recentemente, outros elementos de análise das práticas entraram em cena, de uma maneira a encampar como ponto-chave o papel constitutivo das coisas e dos materiais na vida cotidiana. Assim, o lugar social onde se constituem as relações, a vida social e onde as práticas tomam lugar com suas entidades – pessoas, artefatos, coisas – (Schatzki, 2002) são permeadas ainda mais por essa perspectiva. Nesse sentido, as ideias de Schatzki (2001), no que tange a compreensão das práticas envolvendo uma interconexão de elementos, como habilidades, conhecimentos, objetos, espaços e

tempo, dialogam hodiernamente com o *framework* de Shove *et al.* (2012) e também serviram de alicerce na construção conceitual da pesquisa.

Shove *et al.* (2012) sustentam que a ideia das práticas e sua dinamicidade é que elas são definidas por conexões interdependentes entre materiais, competências e significados. Os autores enfatizam essa conexão entre elementos materiais e ações cotidianas, proporcionando uma compreensão mais profunda das operações do dia a dia. As configurações materiais são elementos cruciais na compreensão das práticas humanas, ecoando argumentos de outros pesquisadores como Schatzki (2002). Ao invés de isolar elementos, busca-se a sua integração. No ciclismo, por exemplo, somente a presença de uma bicicleta não constitui a prática em si, mas sim a combinação da ideia de pedalar, as interações sociais, os lócus de praticá-la, as habilidades dos participantes. Essa visão, compartilhada com Latour, desafia a concepção tradicional de que os objetos apenas refletem a sociedade e propõe que eles também são moldados por ela (Latour, 2000). Essa abordagem traz uma nova dimensão ao entendimento da materialidade e suas implicações nas práticas cotidianas.

Shove *et al.* (2012) explicam, também, que embora os objetos materiais coevoluam com as práticas, eles permanecem como arranjos distintos, não atores em si. Essa distinção, habilmente delineada, lança luz sobre as interações entre humanos e não-humanos, desviando o foco das abstrações teóricas para a dinâmica prática dessas relações.

Salutar pontuar que a mera existência dos elementos no mundo não garante o surgimento de uma prática, pois esses elementos precisam estar integrados e, de alguma forma, conectados, sob pena de serem *proto*-práticas. Essa denominação refere-se a práticas com potencial de emergirem, em formação ou em seu estágio inicial. Por outro lado, as *ex*-práticas são caracterizadas pela inexistência dos *links* entre os elementos, resultando em práticas mortas.

Considerando o propósito de se analisar como a morte afeta a prática de pedalar, sob a ótica de Shove *et al.* (2012), essa análise das transformações duradouras nas diversas performances dentro da prática de pedalar perpassará por eventuais reconfigurações de *links*, relacionamentos, padrões de recrutamento de novos praticantes e, até mesmo, afastamento de novos membros (Kurz *et al.*, 2014).

A prática de pedalar demonstra-se uma atividade comumente praticada em grupos (Aldred, 2012; Beecham; Wood, 2014). Os estudos demonstram que a prática coletiva estimula e motiva seus praticantes, bem como promove maior segurança percebida. Neste sentido, Shove *et al.* (2012) sugerem que as chamadas “comunidades de práticas” devem ser priorizadas em detrimento de unidades de análises centradas no indivíduo singular. O movimento envolve analisar as comunidades (ou grupos de ciclismo, neste caso) como *quasi-individuals* já que, segundo os autores, comunidades locais fortes propiciam práticas mais mordazes e sólidas em suas conexões. O caso dos grupos de ciclismo exemplifica as comunidades de práticas, aprimorando seus fazeres e dizeres, fazendo seus deslocamentos mais agradáveis e eficientes, bem como mais seguros (Kurz *et al.*, 2014). O presente estudo focou na prática de pedalar performada em grupo, em linha com as ideias de Shove *et al.* (2012), que são deliberadamente uma representação simplificada, no intuito de permitir concentrar na principal tarefa: analisar a formação e deformação dos *links* entre os elementos.

Os “materiais”, englobam todos os objetos e até mesmo o corpo do agente (Shove *et al.*, 2012). Estes já eram mencionados por Schatzki (2001) e Reckwitz (2002) conquanto arranjos materiais corpóreos e as “coisas”, respectivamente. Essas materialidades, que incluem os seres humanos, os artefatos, a terra, a natureza, a bicicleta, a mecânica, os carros, as tecnologias e outros, são operacionalizados nos chamados arranjos espaço-materiais (Schatzki, 2002). Shove *et al.* (2012) não caminham na direção de conceber a ideia de que materiais constituem uma âncora nas ações sociais ou que estes devem ser tratados como imutáveis, meros transportadores de poder e influência. Eles defendem que ao analisá-los com as lentes das teorias de práticas, os aspectos das relações humanas e não humanas são compreendidos também como um fazer, corpóreo e nada imparcial.

Seja conhecimento tácito, explícito, saberes, entendimentos, ou consciência prática de Giddens (1984), Shove *et al.* (2012) agrupam diferentes formas de conhecimento conquanto “competências”. Essas competências incluem a habilidade de se pilotar uma bicicleta e de navegar pelas ruas da cidade. Alguns ciclistas são mais confiantes em termos de suas habilidades e não são intimidados pelo caos urbano, por exemplo (Spinney, 2007). A presença ou ausência de determinada habilidade relacionada ao ciclismo pode ser determinante para atingir, de alguma maneira, as padronizações

dos fazeres e dizeres desta prática.

Exemplificando, a prática pode ser afetada por uma relação negativa entre dois elementos. É o caso da associação de que para pedalar requer-se uma competência técnica relacionada à mecânica da bicicleta, moldando uma significação de masculinidade atrelada à prática. De certo, trata-se de uma associação deveras negativa entre os dois elementos (competência e significado) quando analisado o público feminino. Ao dizer que para estar apto a cuidar de uma bicicleta você precisaria ter os atributos masculinos, restaria evidenciado uma associação que desestimularia novas mulheres a engajarem-se na prática de pedalar. Esse exemplo também demonstra como significados podem ser perigosos para o ecossistema das práticas e seu enraizamento na sociedade, já que esse pré-conceito afugenta potenciais ciclistas mulheres.

Uma situação similar foi evidenciada no estudo de Heesch, Sahlqvist e Garrard (2012) cujas respondentes mulheres demonstraram que a falta de confiança em suas habilidades com a manutenção da bicicleta diminui sua disposição em encetar na prática. Como esses tipos de relacionamentos entre os elementos, não são estáveis e imutáveis (Shove *et al.*, 2012), promover ações para aprimorar os conhecimentos técnicos do público feminino seria um caminho para desmistificar essa falta de confiança. Assim, o elemento competência seria refinado.

O terceiro elemento denotado “significados” incorpora as emoções e os significados simbólicos e sociais das práticas, ancorando-se na concepção de *habitus* de Bourdieu (2013) ou estrutura teleoafetiva, nas palavras de Schatzki (2001). O entendimento do que significa pedalar também sofreu mudanças ao longo do tempo. Segundo Dauncey e Hare (2005), o ciclismo foi dominado pela classe trabalhadora, popular, mostrando que o mesmo foi, inicialmente, da predominância do uso pela burguesia-média que podiam adquirir bicicletas para seu lazer até alcançar, progressivamente, os trabalhadores em seus deslocamentos e servir como um meio de prosperidade e acesso ao lazer no seu tempo livre. Durante a primeira metade do século XX, enquanto os carros só eram acessíveis aos ricos, a bicicleta se tornou preferência da classe menos abastada disseminando uma significação de menor poder aquisitivo em relação aos ciclistas (Dauncey e Hare, 2005). Atualmente, seu uso está mais diversificado entre diferentes classes sociais, refletindo as consequências das mudanças nos significados da prática de pedalar ao longo do tempo e em diferentes

espaços. Esse exemplo elucida como os elementos de significados vem e vão. No caso da burguesia, que valorizava a prática de dirigir enquanto mais valorosa, os *links* com a prática de pedalar foram desaparecendo de diferentes formas: seja esvaindo lentamente, permanecendo dormente ou assumindo novas perspectivas práticas com outras delas (Shove *et al.*, 2012).

As integrações entre os elementos são, também, transformativas, pois eles se moldam mutuamente (Shove *et al.*, 2012). No caso do ciclismo, com a evolução das tecnologias envolvidas na bicicleta, por exemplo, as fabricantes possibilitaram seus usuários a desfrutar de sistemas de transmissões de marchas que requerem menor esforço físico do ciclista. Assim, a bicicleta foi se tornando mais acessível para diversos tipos de trajetos, incluindo inclinados, já que o elemento material fora modificado. Portanto, o ato de pedalar que significava alto esforço físico, afugentando potencialmente idosos, por exemplo, fora ressignificado. Agora, novas habilidades ficam em voga, como o condicionamento físico e a resistência cardiovascular. Assim, a habilidade previamente necessária de força bruta, foi delegada ao elemento material: a bicicleta e sua tecnologia. Resta evidente como esses elementos se co- envolvem mediante as diversas transformações possíveis. Como preconizou Reckwitz (2002), esse exemplo mostra a relevância dos denominados blocos de elementos cuja existência depende de outros elementos interconectados e que não podem ser reduzidos a um dos elementos individualmente.

Esses elementos de significados, materiais e competências não são idênticos para cada ciclista, porém, eles variam em diferentes espaços e tempos cronológicos (Bruno; Nikolaeva, 2020), corroborando com a ideia de Giddens (1984) a respeito da regionalização, a qual não se refere meramente a uma localização no espaço, mas sim como uma zona no espaço-tempo relacionando-se com diferentes práticas sociais rotinizadas. Por outro lado, alguns elementos podem reter aspectos de padronização (Shove *et al.*, 2012), como a bicicleta, que é produzida num alto grau de padronização e repetição, com um design dominante e com traços compartilhados. Assim, pessoas conseguem operar uma grande variedade de bicicletas sem grandes dificuldades. Sem embargo, esse aspecto não garante consistência e nem supera as peculiaridades dos espaços-tempos (Shove *et al.*, 2012).

Neste diapasão, essa perspectiva buscou fornecer contribuições sobre como os elementos da prática foram e são impactados pela morte. Esses padrões

socioespaciais de desenvolvimento humano são a chave para compreender melhor situações complexas no âmbito de grupos sociais (Lamsal, 2012), através dos elementos de conectividade (Giddens, 1984). A maneira pela qual a morte se entrelaça em nossas vidas, no bojo da prática de pedalar, é o objeto de estudo.

A despeito dos modos de difusão ou falecimento de uma prática, Shove et. al (2012) tecem vastas considerações sobre os diferentes modos de circulação dos elementos e como eles viajam no tempo e espaço. Os elementos materiais possuem uma distintiva característica que os permite realocação espacial. Dada sua natureza física e corpórea, os meios de transporte existentes facilitam sua circulação e potencializam o estabelecimento de novas práticas, por exemplo.

Já as competências, requerem que pessoas estejam envolvidas nesse traslado, seja como destinatários, tradutores, mediadores ou fontes emissoras (Shove et. al, 2012). É possível estabelecer processos educativos que revelarão e constituirão competências em novos sujeitos, perpassando o ser humano como pilares os quais esses conhecimentos práticos vão galgando. Há, também, uma interface entre a capacidade de realocação dos materiais com a facilitação da transmissão dos conhecimentos (Shove et. al, 2012). Uma padronização nas características-chaves de uma bicicleta contribui significativamente para uma rápida alavancada da sua utilização e disseminação, guardando forte relação com as competências necessárias para utilizá-la.

Os significados, imagens e simbolismos propagam-se em formas associativas e classificativas (Shove et. al, 2012). Isso porque significados não são simplesmente carregados fisicamente nem repassados tão diretamente como numa conversa. Os significados são engendrados de forma mais sólida numa cultura, numa localidade e até mesmo numa narrativa construída. Assim, sua difusão requer processos de declassificação e reclassificação (Shove et. al, 2012). O uso da bicicleta, que já fora fortemente associada com falta de poder aquisitivo, teve que ter esse significado abalado e encarado com algo do passado, uma velha conotação, para só após sucessivos eventos cheios de novas essências virem a ressignificar a prática. A bicicleta começou a ser enxergada por muitos como um estilo de vida saudável e sustentável, instituindo-se como uma identidade e um estilo de vida para certas pessoas (Skinner; Rosen, 2007). Esse movimento, muitas das vezes, é conduzido e reforçado por *stakeholders* do universo da prática de pedalar. De todo modo, essa

definição e classificação significativa da prática não é algo que algum sujeito praticante pode controlar (Shove et. al, 2012). O conjunto de significados e simbolismos associados ao pedalar depende, dentre outras coisas, de quais ações dentro da prática os praticantes escolhem realizar em suas relações com os outros elementos da prática, consequentemente os posicionando na sociedade local e trazendo consigo os significados. Esse processo depende de muitos fatores (influência da mídia, elementos materiais utilizados pelos praticantes, etc.) e por isso a emergência ou ressignificação de um símbolo são inerentemente incertos (Shove et. al, 2012).

Sendo as práticas as menores unidades de análise, ao considerar como objeto a prática do pedal e suas influências pelo elemento morte, explorou-se a potencialidade de prover respostas para um sistema na totalidade. A abordagem de Shove *et al.* (2012) trabalha com a ideia de que as práticas são definidas pela conexão entre esses três elementos, sendo que a depender dessa conexão, podem aprimorar e gerar novas práticas, bem como levar à sua destruição.

Os indivíduos que carregam as práticas, não sendo detentores delas, se estruturam no contexto do ciclismo urbano em formas organizativas. Os grupos de pedal enquanto organizações seguem em linha com o que preconiza Hatch (2011) no sentido de que organizações se constituem quando pessoas atuam juntas para alcançar um objetivo comum. Os praticantes desse esporte recreativo buscam satisfação pessoal e lazer, conexão com a natureza, manutenção da saúde e até mesmo locomoção diária (Lamont, 2009; McKenna; Whatling, 2007; Andersen *et al.*, 2000; Yang *et al.*, 2010). Seja para qual desígnio, estudos demonstram que ciclistas pedalam com receio de serem atropelados e mortos. Os estudos empíricos demonstram que ciclistas vivenciam perigos em seus trajetos e sentem-se aterrorizados (Gatersleben e Uzzell, 2007; Chataway *et al.*, 2014; Schepers, *et al.*, 2020), estando esses sentimentos, usualmente, relacionados às péssimas condições de infraestrutura pró-ciclistas (Horton, 2007). Nessa perspectiva, a utilização das abordagens com foco na teoria das práticas permitiu identificar de que maneira a morte influenciou nas mudanças nas práticas de pedalar.

Segundo Ortner (1984), as formas mais significantes de práticas sociais são aquelas com implicações políticas intencionais ou não. Ainda segundo a autora, o objeto de estudo - as formas de ação humana - são comumente analisadas por um ângulo em

particular: o político. A origem desse enfoque se dá em virtude de as teorias clássicas sociais tenderem a negligenciar e silenciar sujeitos marginalizados. As práticas são, por natureza, não-ideológicas, as quais se tornam politicamente interessantes (Strand, 2019). O uso conceitual das práticas enquanto potenciais forças emancipatórias advém da vertente Marxista, apresentando-se como um princípio epistemológico (Gherardi, 2000). Essa perspectiva vai ao encontro das ideias, também, de Giddens e Bourdieu os quais enxergam a sociedade como um conjunto de esferas relativamente autônomas e diferenciadas, revelando conflitos entre si, ao invés de ser uma entidade homogênea composta de funções sistêmicas como preconizam os funcionalistas (Marín, 2011). Nesse espaço social, seja com uma diversidade de campos ou macro sistemas sociais, as práticas são moldadas por conflitos, jogos de poder e dominação.

O conceito de emancipação, num nível elevado de abstração, está ligado com desafiar o potencial do poder que domina o sujeito das formas que ele entende ou enxerga (Witte, 2019). Em linha com as ideias de Marx no que tange às *práxis* transformatórias, de emancipação humana, suas ideias propõem um pensamento, uma ação e uma vivência diferente para que o indivíduo político se liberte do não-social (Le Baron, 1971). Importante diferenciar o vernáculo “prática” (*práxis*), que constitui um termo representativo do complexo da ação humana, enquanto “práticas” (*praktiken*) se refere ao comportamento rotinizado e interconectado por elementos materiais, mentais, conhecimento tácito e formal, emoções, dentre outros (Reckwitz, 2002).

Essa diferenciação é crucial, pois ao articularmos sobre uma teoria social que possui como *locus* central o *nexus* de elementos numa prática social, devemos compreender que se trata de uma malha estruturada de ações no espaço e no tempo. Isso porquê ao analisar a prática (*práxis*) como um foco micro, nos leva a uma visão simplificada de como as coisas são feitas num ambiente organizativo (Santos; Silveira, 2004). Organizações são compostas de materialidade nas suas maneiras de agirem. Esses aspectos do organizar vão desde formas visíveis – como corpos, salas, roupas, utensílios – até formas menos visíveis – como dados, eletricidade e redes de voz (Orlikowski, 2007). O ato de pedalar, ou seja, de girar o pedal e todos os significados, elementos materiais, competências e elementos discursivos constituem o que Schatzki (2001) chama do *nexus* dos fazeres e dizeres, concebendo a prática de pedalar. A teoria das práticas, nesta ótica, decentraliza o individual, posicionando as práticas no centro das análises, tendo como anfitriões dessas práticas os sujeitos

humanos (Watson, 2012).

A relação entre o ciclismo de rua e a aderência com a abordagem de práticas permeia uma perspectiva política. As práticas estão conectadas com a politização pois, revelam a antítese das regras e princípios explícitos, bem como das representações oficiais do que se entende por verdade através dos chamados testes (Strand, 2019). Esses testes permitem uma compreensão não determinista da vida social, transcendendo os objetivos das relações de dominação quando analisadas sobre o espectro de esquerda no contexto das práticas políticas (Strand, 2019). Os ciclistas se inserem nos grupos marginalizados pois são enxergados como menos relevantes ou intrusos na prática de locomoção urbana. Estudos como o de Delbosc *et al.* (2019) demonstram como as ciclistas são desumanizadas, característica típica de membros de grupos desvalorizados. Numa infraestrutura urbana orientada para carros, a posição dos ciclistas é inferior, os levando a ter que negociar sua ocupação (Ihlström; Heriksson; Kircher, 2021) em um espaço que é seu de direito enquanto cidadãos. Corroborando com a visão de inferioridade, eles se sentem marginalizados (Nixon, 2014) já que enxergam uma hierarquia implícita onde os carros estão no topo. A dimensão do espaço permeia uma realidade política e moral sendo influenciada por políticas públicas que endossam a segregação dos ciclistas (Mckenna; Whatling, 2007). Os ciclistas são enxergados como ocupantes de uma posição vitimista por usufruírem dessas políticas, indo ao encontro dos significados de marginalização, discriminação e favoritismo (Mckenna; Whatling, 2007).

O ser humano sente, age, performa, toma decisões e pratica seus atos com doses peculiares de subjetividade. Suas histórias de vida, experiências pretéritas e convicções pessoais ajudam a moldar os caminhos seguidos ao longo de sua trajetória. E a morte, sendo uma experiência humana universal (Grof; Halifax, 1978), também está contida neste conjunto de elementos influenciadores. Nesta linha, as práticas também são afetadas por experiências negativas e que remetem à morte de alguma maneira. As reações do sujeito face a morte é algo culturalmente construído (Furedi, 2007) sendo que a possibilidade de morrer atropelado em uma bicicleta, por exemplo, pode ser maior ou menor do que enquanto pedestre. Além da cultura, as palavras, expressões e significados presentes no processo de moldar uma prática também são influenciadas por um histórico de acontecimentos. A morte física remove o agente de uma configuração social (Stutz, 2010), reverberando em diversas

camadas. Ela, portanto, figura como mais um ingrediente influenciador da prática de pedalar.

A morte e suas decorrências também vêm sendo objetos de estudos na linha de práticas. No trabalho de Bunn (2017), foi analisada a disposição ao risco no esporte radical de escalada, à luz, dentre outras, da teoria de Bourdieu (1986). Os autores extrapolam o conceito do *habitus*, defendendo que os praticantes improvisam conscientemente nos campos da prática. Ao se depararem com situações de risco, eles tomam rápidas e urgentes decisões, demonstrando uma habilidade específica que destoa da condição fundamental do *habitus*. Esses reflexos são chamados de improvisações táticas. O estudo demonstrou que nesses espaços de improvisação é que se encontra as maiores recompensas de realizações, a despeito da prática de alto risco.

O trabalho de Murphy e Patterson (2011) está alicerçado nos três elementos das práticas proposto por Shove et. al (2012) para analisar os porquês de os motociclistas pilotarem em velocidades tão elevadas, incluindo a prática enquanto um esporte extremo. Os achados apontam que o design do material encoraja este tipo particular de prática; que o significado de pilotar nestas condições transcende a experiência, saindo da rotina diária, de forma prazerosa; e que as habilidades necessárias transformam o piloto e sua moto num só corpo.

Interessante notar que ambos os estudos revelam que mesmo com a iminente possibilidade de morrerem, as recompensas se sobressaem durante e no final da prática, reforçados pelos adequados materiais e habilidades. O significado demonstra-se forte o suficiente para até mesmo transcender a lógica da prática, adaptando-se aos riscos extremos de morte e acidentes.

Retomando o ciclismo e, considerando o número alarmante de 32 mil ciclistas acidentados num ano no Brasil, o esporte até pode ser equiparado aos perigosos, de alto risco, como o paraquedismo, que registrou 252 incidentes em 2021 face aos mais de 3 milhões de saltos realizados, de acordo com a Associação de Paraquedas dos Estados Unidos. De certo, em um espaço-tempo diferente como o da Holanda, por exemplo, a prática de pedalar oferece menores riscos aos praticantes. A Holanda é um país que buscou ter cidades amigáveis a pessoas e não a carros (Pucher; Buehler, 2008). Isso faz com que esse país tenha o maior nível de uso da bicicleta (26,8%) enquanto no Brasil este número é próximo de 1% (Goel *et al.*, 2022). Assim, as táticas

necessárias para mitigar os riscos na prática, no contexto capixaba, serão levantadas e apresentadas no presente estudo, buscando estudar a dinâmica da prática face aos perigos enfrentados pelos ciclistas.

Nesta senda, identifica-se uma lacuna na literatura sobre elementos, objetivos e subjetivos, materiais e imateriais, impactados pela morte, impactando as práticas organizativas do pedal no contexto urbano. Estudos pretéritos adentram na perspectiva da mudança ou importância para os ciclistas, dos elementos da prática de pedalar, com o objetivo de promover substituição de veículos automotivos por uma forma mais verde de deslocamento (Cammilleri, Attard, Hickman, 2022; Barr *et al.*, 2021; Guell *et al.*, 2012, Scheurenbrand *et al.*, 2018). Pouco se explora, sob a lente das práticas, como o elemento morte abala os fazeres e dizeres do pedal. Pretende-se explorar como as experiências multifacetadas e perigosas influenciam na prática de pedalar, em linha com a lacuna apontada por Mayers e Glover (2019).

Os autores exploraram como são as experiências, de modo amplo, dos ciclistas numa cidade centrada predominantemente em carros, que é o caso de Waterloo, no Canadá. As conclusões apontaram que há uma dimensão de lazer muito relevante na prática de pedalar, ainda que os participantes enfrentem desafios em suas experiências que os coloque em perigo. Ficou evidenciado como as infraestruturas permanecem inadequadas para ciclistas, privilegiando motoristas de veículos automotivos. Contudo, como os próprios autores mencionaram, a extensão e impactos dessas experiências negativas devem ser mais exploradas, especificamente em como os sentidos de liberdade, pertencimento e saúde mental são produzidos, apesar das experiências extremamente perigosas. Por conseguinte, o presente estudo, ao analisar os impactos da morte na prática, lançou um olhar, também, em como esses acontecimentos, sejam as experiências traumáticas pretéritas vividas por ciclistas, sejam as experiências perigosas em tempo real, abalam e transformam os elementos da prática e suas conexões, preenchendo, em alguma medida, a lacuna apontada pelos autores.

3 ESQUEMA CONCEITUAL

A Figura 4 apresenta o esquema conceitual proposto, baseado nas articulações

teóricas descritas ao longo deste estudo. O objetivo é representar visualmente os caminhos teóricos percorridos para investigar os fenômenos de morte e seus impactos na prática do ciclismo em grupo.

FIGURA 4 - Esquema Conceitual.

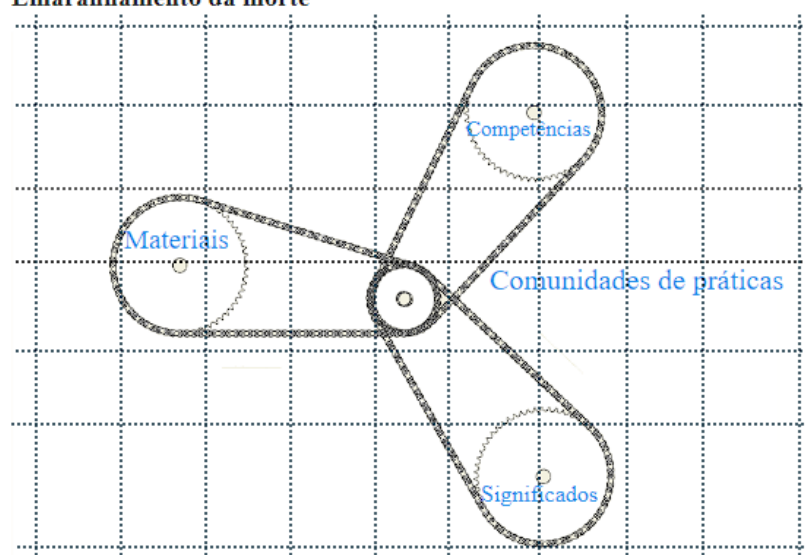
ESTUDOS BASEADOS EM PRÁTICAS

Schatzki (1997, 2001, 2002)



DINAMICIDADE DA PRÁTICA
SHOVE et. al. (2012)

Emaranhamento da morte



Fonte: elaborado pela autora, 2023.

Conforme descrito no tópico 2.3, as articulações dos autores no âmbito das teorias das práticas constituíram o arcabouço teórico de base, com os conceitos e princípios precursores, para a pesquisa aqui proposta. Suas teorizações serviram de alicerce para realizar análises dos resultados.

Essas práticas são as menores unidades de análise, sendo dinamicamente integradas, conforme proposto por Shove *et al.* (2012), por três elementos basilares que resultam nas performances regulares e repetitivas. Essa abordagem parcimoniosa

(Spotswood *et al.*, 2015) se demonstra aderente quando analisados objetos de estudos dinâmicos, potencialmente mutantes. Esses elementos (materiais, competências e significados) estão representados no esquema acima como engrenagens de uma bicicleta firmemente acorrentadas, promovendo a propulsão da prática de pedalar. A opção por esta montagem se deve à intenção de enaltecer a necessária interrelação entre eles, sendo vital para a existência da prática. Ao mesmo tempo, eles estão em constante movimento, para frente e para trás, sendo, inclusive, impactados por fatores exógenos a este ecossistema. A morte figura como imbrincada nessa dinâmica, representada através da malha, permeando toda a prática. Sobretudo no contexto atual capixaba-brasileiro o qual oferece condições precárias para sujeitos praticarem seu lazer sob uma *bike*, face, por outro lado, ao elevado número de praticantes, esses impactos podem fornecer contribuições teóricas para o campo dos Estudos Baseados em Práticas, bem como para aqueles engajados em temáticas que envolvam mortes de sujeitos no trânsito e no mundo do ciclismo.

Os praticantes de ciclismo reagem de diversas maneiras à morte próxima. As *Ghost Bikes* (em tradução literal, bicicletas fantasmas) são performances realizadas por ciclistas que instalam uma bicicleta branca no local de falecimento de um colega de prática, como forma de enlutamento, aviso aos demais praticantes quando passarem no local e um protesto contra as inseguras e injustas condições para ciclistas (Costantini, 2019). Esse ato, recheado de significados, reflete como os praticantes agiram mediante determinada situação de morte. Esse exemplo busca ilustrar uma das diversas manifestações que foram objeto de estudo, bem como outros elementos, ações, significados, materiais, equipamentos, habilidades e tudo que circunda esse universo.

Após as revisões de literatura e articulações teóricas realizadas neste estudo, os materiais, competências e significados, no bojo da prática de pedalar em grupo, foram analisados a partir da perspectiva da influência da morte. Foram evidenciados os efeitos nas relações entre os elementos, a eventual quebra de *links* entre os elementos para alguma sub-prática, a mutação dos elementos de forma individual e como isso reflete na prática como um todo. O desfecho busca elucidar de que maneira, ainda que indiretamente, as más condições oferecidas aos praticantes e a atmosfera pró-carros acabam por abalar a prática. Para tanto, as análises empíricas consistiram em ouvir os próprios praticantes e, também, mergulhar nos fazeres e dizeres da prática

em tempo real, para que ambas fontes de informações compusessem o arcabouço analisado sob a lente das práticas.

No próximo capítulo, encontra-se o detalhamento dos procedimentos metodológicos adotados e que sustentam o caminho percorrido, bem como suas justificativas e limitações.

4 METODOLOGIA

No contexto da mobilidade urbana e, especificamente, do ciclismo, muitas pesquisas focam no aspecto quantitativo (Mayers; Glover, 2019) da mudança de comportamento e de troca de modal de deslocamento, ou seja, analisando as tendências do ciclismo. Denota-se um olhar bastante objetivista nessa gama de estudos, buscando descobrir a verdade objetiva típica dessas correntes epistemológicas (Gray, 2004). A presente pesquisa desloca a dimensão de análise para o ser social e posiciona o objeto central para as práticas em si, com significativa valorização dos sentimentos, percepções, significados e outros aspectos que atravessam uma perspectiva construtivista e interpretativista. Como numa corrida de ciclismo. Ao invés de buscar avaliar a performance dos critérios determinantes para uma vitória na pista, essa melhor estratégia seria analisada sob um prisma construído a partir da interação do ciclista e o contexto em que ele está inserido. Levaria em conta fatores como sua condição física, estado emocional, habilidade técnica, táticas de adversários e outros fatores. Nesta senda, saímos das estatísticas de morte e da questão climática. Adentramos no âmago de uma paixão compartilhada e, ao mesmo tempo, ameaçada.

A pesquisa qualitativa veio para privilegiar a voz. Neste cenário de densa subjetividade e que tocará, muitas vezes, em assuntos traumáticos aos sujeitos pesquisados, a abordagem qualitativa se demonstra mais adequada, sobretudo para viabilizar o entendimento da heterogeneidade inerente ao universo das práticas cotidianas (Certeau, 1998).

São práticas permeadas de sentido de pertencimento, prazeres controversos, conexão espiritual, exercício da socialização e, ao mesmo tempo, marginalizadas e menosprezadas. A percepção da importância da prática é, em muitos casos, melhor compreendido por quem a pratica. A aparente antonímia entre dor maçante ao pedalar

por centenas de quilômetros e uma experiência fantástica é algo que só os ciclistas conseguem fazer ter sentido (Spinney, 2006). Um dos objetivos da pesquisa qualitativa é poder extrair essas subjetividades de um assunto tão triste como a morte. Ainda, a morte inserida no contexto da paixão de uma comunidade de prática.

Por este motivo, a abordagem qualitativa apresenta-se como a mais adequada para compreender as nuances que envolvem a prática do pedal e o perecimento. A pesquisa qualitativa consiste em um conjunto de práticas transformadoras, interpretativas e materiais para fazerem o mundo visível (Denzin; Lincoln, 2018). Essas características combinadas com a relação próxima entre o pesquisador e o objeto, os sujeitos pesquisados e o enfoque nos significados e entendimentos do que se pesquisa (Gray, 2004), demonstra-se particularmente aderente à lente das práticas sociais. A pesquisa qualitativa possui papel crítico quando se almeja promover justiça social (Denzin; Lincoln, 2018). Essa visão inspira investigações transformativas, sedentas por visões emancipatórias, movendo as pessoas no sentido de lutar e resistir às opressões (Denzin; Lincoln, 2018).

Coaduna com o turbilhão das práticas sociais a característica metamórfica da pesquisa qualitativa. Segundo Bansal e Corley (2011) trata-se de um desafio deveras presente no campo qualitativo já que não há fórmula prescrita para condução de uma pesquisa, podendo seus resultados, inclusive, serem acidentais. O rigor metodológico está justamente na sinceridade do texto cuja jornada está escrita de forma transparente para que sejam fornecidas ricas descrições dos achados. Assim, os estudos baseados em práticas também compartilham dessa característica de alta dinamicidade, variando conforme o espaço, o tempo, os contextos, as culturas, os sujeitos e outros elementos. É mandatório que as práticas sejam estudadas analiticamente ao invés de descritivamente, realizando um esforço não neutro em responder questões críticas como “o que isso significa?” e “porque isso importa?” (Nicolini, 2012). No caso em especial, a prática de pedalar já envolve um movimento natural, de algo que nunca para. Os ciclistas urbanos – mormente aqui no Brasil onde, conforme exposto nos tópicos acima, pedalar é uma atividade de alto risco e uma prática menosprezada pela hegemonia dos automóveis – representam verdadeiros guerreiros do dia a dia.

A escolha da entrevista se deu por alguns fatores. Este tipo de coleta de dados insere-se numa perspectiva crítica, estando intrínseca e inevitavelmente conectada com o

contexto histórico e político (Fontana; Frey, 2005). Justamente por buscar extrair as influências, experiências, circunstâncias, temas e problemáticas (Brinkmann, 2017) que o elemento morte causa na prática de pedalar, é que as entrevistas precisam ser conduzidas com certa liberdade. Por meio de entrevistas com relativa estruturação, o entrevistador atua como um facilitador, permanecendo como ouvinte e acarreado perguntas que auxiliarão o entrevistado na locução de suas ideias (Brinkmann, 2017). Por conseguinte, padronizações de perguntas não foi um caminho metodológico percorrido, pois esta opção não se apresenta propícia para aproveitar os potenciais dialógicos de um assunto tão delicado, muitas vezes traumático e espinhoso.

A despeito de haver posições críticas ao uso indiscriminado da entrevista em pesquisas que envolvam práticas e a análise de ações desempenhadas ao longo do tempo (Gioia; Chittipedi, 1991; Teague; Gorton; Liu, 2019; Talmy, 2010), proponho outro olhar. Os pesquisadores que defendem esse ponto de vista priorizam estudos que envolvam observação do fenômeno estudado, como etnografia, observação participante e *shadowing*, por entenderem que as respostas potencialmente distantes da prática oriundas de uma entrevista, não serão capazes de extrair os elementos vitais delas. A problemática está inserida na perspectiva paradigmática defendida na lente das teorias das práticas. A virada interpretativista veio justamente para contrapor as constantes valorizações puramente da linguística, por exemplo.

A nova proposta, então, foi apresentar uma mudança na lente de análise e aprofundar nos *nexus* das práticas, mediadas por artefatos, sendo todos os elementos mais que simples mediadores entre os seres humanos (Schatzki, 2001), saindo do campo do discurso. Contudo, a justificativa do uso das entrevistas está alinhada com as proposições de Liuberté e Feuls (2020). As autoras defendem que os pesquisadores que fazem uso da lente das práticas, não devem abandonar as técnicas de entrevista e, sim, expandir o tradicional conceito de entrevista como instrumento para a entrevista enquanto prática. Esse exercício requer um deslocamento das concepções onto-epistemológicas utilizadas pelo pesquisador. As autoras enaltecem a característica social e colaborativa natural do ato de entrevistas. Note que há um uso intencional da expressão “ato de entrevistar” (*interviewing*) em oposição ao termo “entrevista” (*interview*). Essa troca é proposital para englobar e enfatizar o processo de pesquisar como um todo, enquanto prática.

É interessante notar que a natureza multifacetada e complexa da prática, requer que

ela seja capturada por mais de um método (Nicolini, 2009). O ato de entrevistar se apresenta como vastamente utilizado em estudos empíricos utilizando teorias das práticas, especialmente como parte de um repertório maior de metodologias (Liuberté; Feuls, 2020).

Assim como outras técnicas de coleta de dados, as entrevistas geram dados e não resultados (Nicolini, 2009). Deste modo, combinada com uma técnica de análise de dados adequada, esses dados minuciosos que emergiram da perspectiva do entrevistado foram interpretados à luz da teoria aqui fruída. Não se trata de buscar o que é verdade ou não, mas, sim, tratar esses dados como performances que tem suas propriedades e particularidades, devendo ser analisadas de acordo (Nicolini, 2009), sem vieses.

O presente estudo utilizou, também, o *shadowing*. A composição de um método cujo objetivo é captar as nuances da prática ao vivo em conjunto com entrevistas semiestruturadas propiciou uma coleta de dados que se complementaram. Os dados oriundos da técnica observacional proveram o mapeamento dos elementos da prática – corpos, materiais, habilidades, comunicações em ação – enquanto as entrevistas permitiram acessar elementos mais tácitos das práticas (Liuberté; Feuls, 2020).

A técnica *shadowing* permite que o pesquisador acompanhe de perto o seu objeto de pesquisa por um tempo, no intuito de observar o que as pessoas fazem no seu cotidiano (Quinlan, 2008). Permite que se tenha uma visão de dentro do grupo, acompanhando em tempo real situações que uma entrevista seria incapaz de captar. Como uma sombra, que acompanha o movimento da prática de pedalar, o *shadowing* se demonstra mais do que uma técnica de coleta de dados, é uma atitude (Czarniawska, 2007). Esse exercício de sombreamento coloca o pesquisador à disposição da prática, deixando-se afetar por ela. O exercício vai além de uma mera observação, pois é necessário deixar-se capturar por esta experiência (Silva, 2007). É inevitável que eu vivencie a experiência, afinal, estive sentindo na pele tudo que o grupo sente: os medos, as alegrias, os cansaços e as inseguranças. Deixando absorver-me pela prática, colocando meu corpo, razão e emoção à disposição para melhor compreendê-la para, posteriormente, problematizar a experiência (Gerber, 2015) à luz do propósito. Capturando a prática através de vídeo, essa tecnologia permite que transformemos as ciências sociais, lançando um olhar diferente no mundo (Lebaron *et al.*, 2017).

Interessante notar que, nas palavras de Sirris, Lindheim e Askeland (2022), a investigação por observação do tipo *shadowing*, valoriza o sujeito a despeito do local como foco da observação. Essa diferenciação de outras técnicas, como observação participante, por exemplo, é um aspecto de importância ímpar no contexto das práticas. No caso deste estudo, não se trata de um sujeito e sim um grupo de praticantes. Eles se deslocam por diversos espaços, locais e cenários, sendo acompanhados e sendo capturadas todos os dados à medida que o percurso vai sendo conduzido. Esse método privilegia a captura de emoções genuínas, sem que haja desabono de quaisquer sentimentos, já que são dados críticos para a pesquisa (Sirris; Lindheim; Askeland, 2022). O pesquisador participa e observa tanto quanto são observados e tornados participantes pelas pessoas acompanhadas, numa concepção reflexiva (Bruni; Gherardi; Poggio, 2004).

Um fator importante para apanhar a dinamicidade das práticas é a análise da prática enquanto elemento vivo. Uma das maneiras de apreciar a prática à medida que ela acontece (Nicolini, 2012) é o sombreamento das cenas observadas. A escolha pelo *shadowing* como técnica de pesquisa parece adequada em virtude do fato da prática de pedalar no contexto caótico e perigoso do Espírito Santo ser diária e diferentemente construído a cada jornada. As duas técnicas buscaram capturar os diferentes aspectos das práticas enquanto permanecem orientadas à natureza crítica e construtivista dos estudos baseados em práticas (Nicolini, 2009).

Através do uso de recursos tecnológicos como câmeras (foto e vídeo), o sombreamento foi registrado ao longo de alguns pedais em grupo. Foram acompanhados 11 pedais com dois grupos formais distintos e um grupo informal (não há liderança definida, os ciclistas apenas se reúnem no horário e local combinado há anos, todos os dias), tanto à noite quanto de dia. O sombreamento foi realizado antes mesmo de montar na bicicleta para sair ao destino escolhido. Acompanhei o desenrolar do planejamento da pedalada no grupo de mensagens instantâneas antes e após a pedalada. Sendo assim, considera-se o início de uma pedalada o ato de planejá-la. Em relação ao seu término, foi considerado quando todos se dirigiram às suas casas e se desintegraram do grupo inicialmente formado naquele dia.

Dada a natureza da atividade que requer constante movimento, as anotações de campo não se demonstraram possíveis de serem feitas em tempo real. Assim, o recurso da câmera foi empregado para buscar assegurar - até mesmo por questões

de segurança da própria pesquisadora - que sejam registrados, para posterior análise, toda a jornada da prática e seus aspectos mais relevantes para a presente pesquisa. Similarmente ao diário de campo, comentários ao vivo foram realizados em voz alta por mim, para anotar, em vídeo, aspectos observados e que merecem destaque, para serem analisados em momento posterior.

4.1 SELEÇÃO DOS SUJEITOS

Considerando a escolha da prática de pedalar no contexto urbano, optou-se por analisar a dinamicidade da prática no contexto dos grupos de ciclismo urbano, formais ou informais, no Espírito Santo. Justifica-se essa escolha pela imersão que a pesquisadora possui neste contexto e pela relevância potencial do estudo num espaço-tempo vulnerável e estatisticamente perigoso aos ciclistas. Considerando dados de 2020, a cada 3,5 horas um ciclista se acidentou no Brasil. Assim, a necessidade de sobrevivência desses sujeitos foi um ponto-chave para prover *insights* sobre como uma prática tão popular pode estar sendo impacta por estas circunstâncias.

A opção por pesquisar os grupos (e não sujeitos que pedalam sozinhos) se dá em virtude da maior aderência desse contexto organizativo. Como visto, esses grupos são organizações e performam de maneira organizada, ritmada, muitas vezes com liderança, e coesão. Esse comportamento coletivo é bastante complexo e emana características de interações sociais de modo geral (Trenchard *et al.*, 2014). De modo conectado, as práticas são compostas pelas interações entre esses sujeitos, os materiais que os circundam, formando as redes de prática (Schatzki, 2002) e também as comunidades de prática (Shove *et al.*, 2012). O denominado *social cycling* vai além de simplesmente manter uma presença conjunta, alcançando as sensações de uma experiência acompanhada por pares (McIlvenny, 2013).

Para selecionar os sujeitos para condução das entrevistas, busquei adotar dois critérios predominantes: ciclistas que possuíam um tempo maior de experiência no ciclismo e ciclistas que pedalam em grupo. Adicionalmente, busquei entrevistar ciclistas que participam ou participaram de alguma maneira na organização e/ou condução de grupos de pedais formais. Para a questão do tempo de experiência foi feita uma seleção de pessoas que tinham mais de 3 anos de experiência no pedal.

A escolha foi feita conforme minha proximidade como os respondentes, sobretudo por

eu fazer parte da administração de um grupo tradicional de pedal e por ter percorrido diversos grupos durante minha jornada com o ciclismo.

Para preservação da privacidade dos entrevistados utilizei as iniciais do nome e sobrenome, coletando também sua formação profissional, idade, se é ou já foi líder de grupo e há quanto tempo pedala. O quadro 2 abaixo detalha o perfil e algumas informações relativas a cada respondente.

Quadro 2 – Perfil dos entrevistados.

Identificação	Idade	Profissão	Gênero	Ciclista há	Foi ou é líder de grupo?
T.F.	41	Técnico em Informática	Masculino	20 anos	Sim
E.O.	40	Pedagoga	Feminino	10 anos	Não
P.E.	65	Empresário	Masculino	15 anos	Não
M.B.	55	Empresária	Feminino	21 anos	Não
C.O.	46	Contador	Masculino	13 anos	Sim
TA.F.	36	Farmacêutica	Feminino	5 anos	Não
S.P.	50	Empresário	Masculino	20 anos	Não
L.G.	43	Gerente Operacional	Masculino	20 anos	Sim
D.R.	48	Profissional de Marketing	Masculino	15 anos	Não
J.M.	43	Servidor público	Masculino	23 anos	Sim
V.L.	37	Cabeleireiro	Masculino	8 anos	Não
I.H.	41	Profissional liberal	Masculino	10 anos	Sim
S.Y.	55	Técnico em Informática	Masculino	22 anos	Sim
S.R.	55	Servidor público	Feminino	4 anos	Não
F.C.	42	Gestor ambiental	Masculino	9 anos	Não

Fonte: elaborado pela autora, 2024.

Especificamente para as entrevistas, a bagagem de experiência dessas pessoas se demonstrou indispensável, pois seus relatos rememoraram situações marcantes, acidentes, e outros incidentes traumáticos. Além deles, foi importante ouvir os líderes de grandes e relevantes grupos visto que seus relatos explanaram como era conduzido o organizar do grupo, visando a segurança de todos.

Para a captura dos momentos *in vivo*, foram acompanhados tanto experiências em locais mais afastados, rurais e tranquilos, quanto as temerárias pedaladas em beira de rodovias e locais de tráfego intenso. Além disso, tanto pedais diurnos quanto noturnos foram acompanhados, no intuito de capturar as nuances de segurança face

à ausência de luz natural.

4.2 ANÁLISE DOS DADOS

A utilização da Teoria das Práticas neste estudo me levou, enquanto pesquisadora, a vivenciar o pedal e também a me envolver de maneira bastante especial nas entrevistas conduzidas. Todavia, busquei tomar o cuidado em seguir os ensinamentos de Brinkmann (2018) no que tange a evitar que a subjetividade e minha agenda pessoal enquanto pesquisadora-ciclista não tornasse as entrevistas como diálogos manipulativos. O roteiro semiestruturado da entrevista veio justamente para conferir uma dose de imparcialidade, sem enrijecer demasiadamente um diálogo que deve ser permeado de liberdades nas falas. Não nego que estou pesquisando uma prática na qual eu figuro como praticante em muitos momentos, sendo algo que faz parte do meu cotidiano de lazer e zelo pela saúde mental. Ser ciclista me coloca num lugar na sociedade aproximado dos sujeitos de pesquisa.

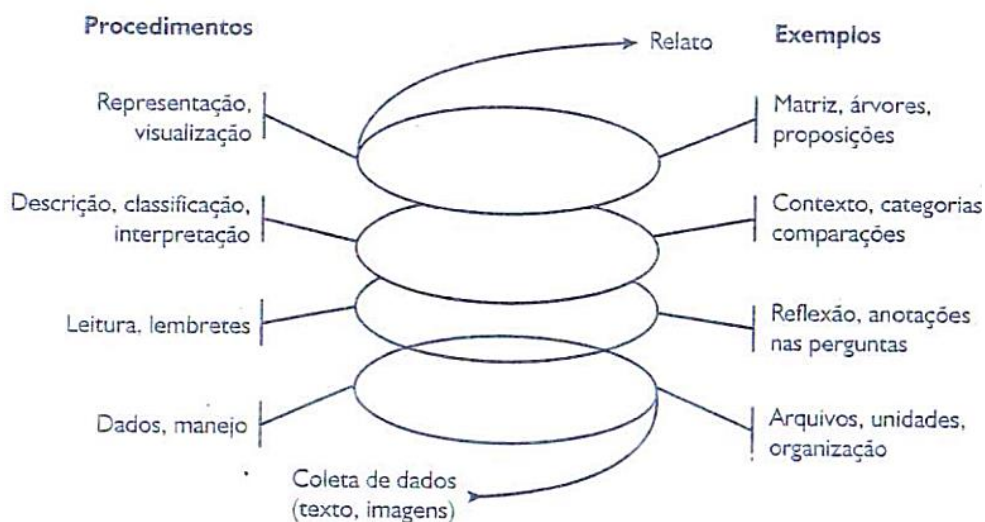
Apesar dessa proximidade, da afinidade pessoal com o tema e da influência desses fatores no conduzir da pesquisa, os sujeitos pesquisados foram outros ciclistas, com nenhum grau de familiaridade. É fato que, em muitas entrevistas, sou citada como testemunha ocular de algum acontecimento ou como companheira de alguma situação. Em muitas das vezes me sensibilizei e senti um pouco das angústias, êxtases e preocupações relatadas. Penso que tal contexto permitiu entrevistas mais descontraídas e fluidas, propiciando um ambiente palatável para falar sobre qualquer tópico.

Na pesquisa em campo, na prática do *shadowing*, pude me colocar próximo do grupo, sentindo os sentimentos compartilhados, os gritos de euforia e também xingamentos proferidos a certos motoristas. A câmera demonstrou-se ser um recurso facilmente integrado a mim enquanto pesquisadora-ciclista, portanto, pude me emaranhar ainda mais, sem interferir no ambiente e no desenrolar da pedalada. Busquei não deixar de gravar momentos em trechos considerados mais perigosos ou de risco, assim como gravei trechos mais amplos, com menor tráfego de veículos e zonas rurais. A ideia era justamente permitir comparar o comportamento e os elementos da prática nas variadas situações e contextos.

Ademais, a técnica da câmera de vídeo se demonstrou bastante adequada para capturar a mobilidade do grupo, áudios de conversas, lançando um olhar profundo tanto nos elementos mapeados por Shove *et al.* (2012), quanto em outros elementos de som, vibrações, gestos e a estética da prática em si. Essas emoções também emanaram de mim em alguns momentos, tanto por estar realizando uma atividade na qual me identifico bastante, quanto por satisfação em realizar a pesquisa em ambientes ao ar livre, aproveitando da presença dos colegas e tornando o conduzir da jornada acadêmica de forma aprazível.

Foram realizadas 18 entrevistas com pessoas praticantes do esporte ciclismo em grupo, seja há muito ou pouco tempo. As entrevistas totalizaram 734 minutos de conversa, algumas realizadas presencialmente e outras de maneira remota por meio de videochamada. De modo a compor a construção de temas e categorias, foi utilizada a técnica de análise de dados proposta por Creswell (2007) denominada análise em espiral. O autor aponta que, muitas vezes, o processo de coletar dados, analisá-los e redigir os relatórios não são passos distintos no processo, ocorrendo simultaneamente. Por esse motivo, a representação por um espiral da análise de dados ilustra bem a técnica proposta, em vez de usar uma abordagem linear. Em suma, Creswell (2007) propõe algumas etapas de análise dos dados representadas na figura 5.

FIGURA 5 - Espiral de Análise de Dados.



Fonte: Creswell, 2007, p. 49.

Mediante a proposta do autor, primeiramente, os vídeos das entrevistas, foram organizados por nome do entrevistado. Utilizei o *software online* Transkriptor para realizar uma primeira transcrição das conversas. No entanto, é importante ressaltar que o processo de transcrição não foi totalmente isento de desafios. Diversas correções precisaram ser realizadas para garantir uma representação precisa e fiel das informações apresentadas nas conversas. Essas correções foram essenciais para evitar distorções ou interpretações equivocadas durante a análise subsequente. Com esses ajustes, pude prosseguir para a próxima etapa de análise dos dados, buscando identificar padrões, temas recorrentes e nuances nas respostas. À medida que eu ia relendo as transcrições, ouvindo novamente os áudios das entrevistas e me aprofundando nos detalhes, fui anotando conceitos-chave que permeavam as falas num bloco de notas. Após várias reflexões, esses conceitos ficaram frescos em minha memória para iniciar o próximo passo de tematização.

Para operacionalizar essa análise em temas, utilizei o *software* livre Taguette. Trata-se de uma ferramenta de análise textual que auxilia na identificação e organização de temas, categorias e padrões em conjuntos extensos de dados. Primeiramente, as transcrições foram exportadas em arquivos simples de texto e importadas no Taguette. A partir daí, reli por várias vezes as entrevistas em busca de aplicar etiquetas (*tags*) em trechos específicos de texto. Ao selecionar um texto, o *software*

permite que você crie uma nova etiqueta ou indique qual etiqueta já anteriormente criada você deseja associar tal excerto do texto. Essas seleções ficam pintadas em uma cor chamativa, podendo haver tantas etiquetas quantas julgar adequado. O Taguette oferece uma abordagem flexível e adaptável, tornando o processo de tematização mais intuitivo e eficiente. Pode-se, inclusive, criar hierarquias entre as etiquetas ou realizar a fusão de temas. O *software* contabiliza automaticamente as etiquetas com maior número de marcações, facilitando a análise da distribuição dos temas (Figura 6).

FIGURA 6 – Tematização dos dados no Taguette.



Fonte: Taguette e elaborado pela autora, 2024.

Alguns desses subtemas foram provisórios, pois no final da análise repetida das transcrições, puderam ser agrupados com outros em virtude da similaridade ou conexão entre eles. Inicialmente, foram definidos 54 subtemas, finalizando com 35. O elevado número de subtemas se deve a não utilização do modelo de tematização prefiguradas (Creswell, 2007). Optei por não limitar minhas análises aos códigos prefigurados e, sim, buscar extrair as visões totalmente das transcrições.

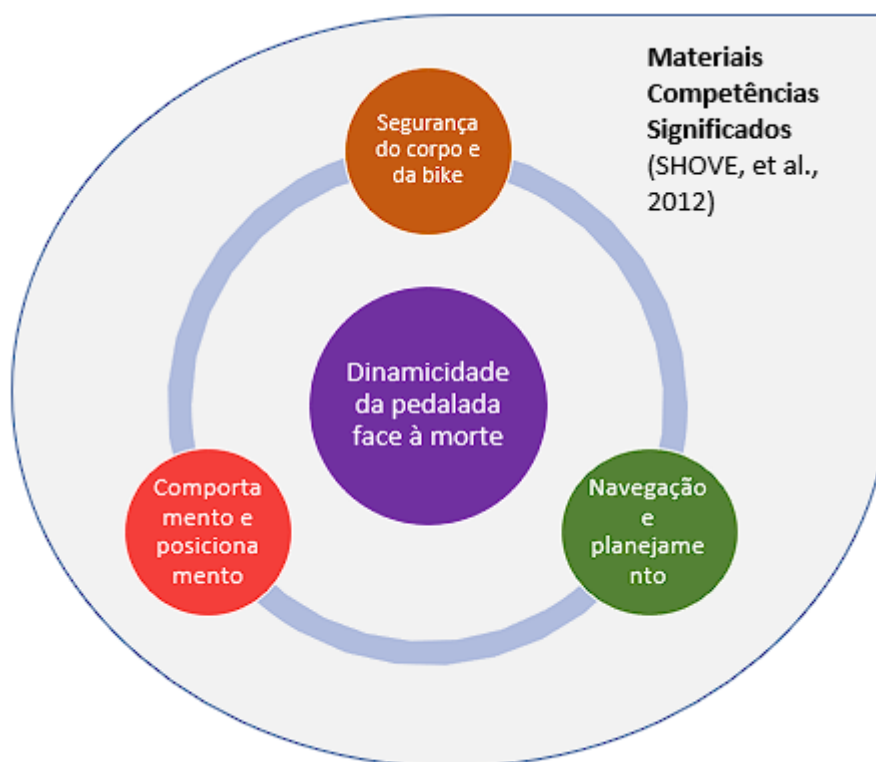
O *software* permitiu uma visualização de todos os temas ordenados por ordem alfabética ou contagem de aparições, permitindo, ainda, que todos os trechos

destacados em cada categoria, com o nome de cada entrevistado, fossem exibidos de maneira visualmente amigável. A categorização teve um enfoque na dinamicidade dentro da prática. Em outras palavras, o que os sujeitos apontaram ter incorporado ou abandonado em suas pedaladas, face ao risco de morte.

Com todos os subtemas identificados cadastrados e ordenados por quantidade de citações, busquei agrupar os que se interrelacionavam em três temas principais, nos quais foquei minha análise.

Os subtemas foram organizados em três aspectos principais: (1) segurança do corpo e da *bike*; (2) comportamento e posicionamento; (3) navegação e planejamento. Essas três dimensões analíticas apresentaram-se como mais aderentes em relação à dinamicidade da prática aqui estudada e em como a mudança é incorporada nela. Esquematizei visualmente na figura 7 os aspectos mencionados.

FIGURA 7 – Esquema visual dos temas.



Fonte: Elaborado pela autora, 2024.

Nas seções a seguir, serão explorados esses três aspectos e como eles se interseccionam com os elementos propostos no *framework* de Shove *et al.* (2012).

4.3 LIMITAÇÕES METODOLÓGICAS

A atividade de sombreamento no âmbito do ciclismo pode se apresentar como eventos de longa duração. Muitas vezes, ao saírem para pedalar, ciclistas ficam por horas e horas entre o destino e o retorno para casa. Por este motivo, a captura de imagens com câmera portátil facilitou o trabalho, porém, por questões técnicas como duração da bateria, tive que tomar decisões a todo instante sobre qual o momento de iniciar, pausar e finalizar uma gravação. Para mitigar essa limitação, busquei participar do maior número de pedaladas gravadas possível.

Para reduzir o risco que as respostas nas entrevistas fossem fornecidas prementemente sobre a estrutura da prática e não sobre o modo de conduzi-la, entrevistas qualitativas foram conduzidas justamente para explorar os *links* entre os elementos da prática (Spotswoord, 2015). Nas palavras de Martens (2012), a proeminência da entrevista qualitativa situa-se na interação discursiva entre pesquisador e sujeitos pesquisados. Além disso, a prática de conversar em pesquisas qualitativas combinada com uma observação, permite que se revelem práticas que usualmente seriam ignoradas (Martens, 2012).

4.4 SEGURANÇA DO CORPO E DA BIKE

Muitos dos sujeitos entrevistados são praticantes do ciclismo como forma de lazer e esportiva há muitos anos. Alguns sujeitos relataram que praticam o ciclismo há 20 anos enquanto esporte recreativo. Outros, desde a adolescência, com outras modalidades de pedalada. Esse lapso temporal foi explorado com as perguntas no sentido de identificar quais elementos materiais foram incorporados à prática, ao longo do tempo, em virtude de experiências perigosas consigo mesmo ou com terceiros e, também, em virtude de um amadurecimento do sujeito enquanto anfitrião daquela prática. Ficou evidenciado em muitas falas a mudança no pensamento do que importa

para o sujeito vestir, usar ou incorporar, em termos materiais, no esporte e que não eram assim pensados no passado.

“Assim, a gente vai vendo que a bicicleta, ela não é só um meio de diversão, né? Ela é um veículo de transporte também. [...] no dia a dia ali acaba passando por situações onde se você não tiver com equipamento de segurança, pode até ser fatal.” (Entrevista com T.F.)

“No início eu nem confiava em capacete [...]. Achava que era muito frágil [...] vendo alguns acidentes, [...] das pessoas, e aí foi despertando a necessidade [...]. De usar o capacete, uma roupa mais adequada [...]” (Entrevista com E.O.)

“Capacete hoje, por exemplo, se você cair, você tá no sal, pensa isso? [você] pensa hoje com mais... mais preocupação [...]. Antes você andava sem capacete. Você achava que você não ia morrer.” (Entrevista com P.E.)

Observa-se que por meio de suas experiências houve a incorporação progressiva da utilização de equipamentos de segurança durante suas pedaladas em grupo. Essa evolução pode ser interpretada como uma manifestação do capital cultural de Bourdieu (2013), à medida que os ciclistas passam a reconhecer a importância desses materiais para a segurança e integridade física durante a prática do ciclismo coletivo. Aqui, já vemos o primeiro imbricamento com a morte. A morte aparece em duas falas, como um componente exógeno que pode se chocar a qualquer momento com o ciclista e sua prática. A menção, pelo entrevistado T.F., à possibilidade de situações fatais destaca a presença constante do risco de morte na prática. O uso do termo “fatal” destaca não apenas a gravidade dos incidentes, mas também a imprevisibilidade desses eventos que, por vezes, escapam ao controle do ciclista. O que as análises seguintes elucidam é que esses sujeitos estão a todo tempo improvisando e adaptando-se de modo a mitigar esse risco.

Shove *et al.* (2012) discorrem sobre a relação do curso do tempo com a prática, no sentido de que o passar do tempo importa para a promulgação de certas práticas. No caso dos ciclistas, as experiências práticas de cada sujeito foram se posicionando ao longo do tempo de maneira a influenciar as decisões, percepções e análises de cada um. Assim, a temporalidade também demonstra ser um componente importante entrelaçado no pedal.

A incorporação desses materiais como acessórios que eram negligenciáveis para tornarem-se cruciais, destaca como esse elemento está intrinsecamente ligado à preservação da própria vida. Nesse contexto, a morte emerge como esse componente

exógeno que permeia a prática, influenciando diretamente as escolhas, atitudes e percepções dos ciclistas. A consciência da mortalidade, seja por experiências próprias ou com terceiros, atua com um significado profundo, moldando a dinâmica da prática.

Os elementos materiais de Shove *et al.* (2012), tornam-se objetos tangíveis que representam não apenas medidas de precaução, mas também símbolos que comunicam significados compartilhados entre os praticantes. Quem não usa, logo chama a atenção e recebe uma dica de como se adequar. É o que se verificou em algumas falas, como abaixo.

“[...] porque às vezes entra muito novato hoje no nosso pedal [...] então os que estão entrando, eles não sabem, mas eles têm que aprender.” (Entrevista com M.B.)

“Como era no grupo, então o próprio grupo já exigia, né? [falavam] ‘ó, só pode ir se tiver capacete’ e tal.” (Entrevista com E.O.)

A proteção passou ser algo habitual e natural na prática do pedal nessas comunidades. Há uma internalização do padrão de comportamento, valores e normas implícitas orientando essas comunidades na direção da proteção. Para muitos, é algo não-consciente, adquirido pela exposição prolongada no campo, repetidamente, incorporando as disposições corporais e estratégias táticas. É, também, o entendimento compartilhado (Giddens, 1984) do que é necessário para se proteger no pedal. Vários ciclistas, em diferentes aspectos e camadas relataram o desenvolvimento da compreensão sobre sua própria segurança ao longo do tempo. Vemos aqui uma conexão entre o material – capacetes, luvas, lanternas, sinalizadores, óculos, roupas adequadas – e a competência – o saber compartilhado.

A mera existência do material não assegura a incorporação pelo praticante. Por exemplo, a existência do freio na bicicleta não assegura a capacidade de utilizá-lo corretamente.

“Eu antigamente tinha dificuldade [...] na hora de frear, eu não sabia frear.” (Entrevista com C.O.)

Quando analisamos a prática de pedalar ao invés de analisar o ciclista ou a bicicleta como unidade central, ficam evidentes as relações entre o praticante, ciclista, o

veículo, a bicicleta e o conhecimento requerido para manter o movimento, bem como os significados associados. Eles são blocos de elementos interconectados (Reckwitz, 2002).

Os praticantes possuem níveis de experiência e tempo de prática diferentes uns dos outros. Em muitas falas os sujeitos admitiram que não possuíam, de início, essa capacidade de discernimento do que precisariam para se protegerem. É nesse sentido que a preocupação dos praticantes em orientar os recém-chegados foi bastante reportado pelos sujeitos. Spinosa (2001) utiliza o conceito de *telos* para indicar a tendência das práticas em orientar as coisas para sua própria realização. Esse *telos* relaciona-se com a transmissão do conhecimento entre os ciclistas de diferentes maturidades na prática com o propósito subjacente de preservar a segurança a integridade dos praticantes e, conseqüentemente, proporcionar longevidade à prática. A orientação dos ciclistas a seus pares pode ser vista como parte dos arranjos (Schatzki, 2002) de modo a organizar e articular os conhecimentos práticos, normas e objetos, dentro da prática ciclística com o intuito de manter sua subsistência. Enquanto as práticas podem se adaptar a diferentes situações, uma estabilidade subjacente é implicitamente incorporada em suas elaborações (Spinosa, 2001).

Ainda em relação aos equipamentos, além da mencionada incorporação de novos elementos materiais nunca utilizados por alguns na prática, como capacete, luvas, óculos de proteção e outros, há também um refinamento na escolha em função da qualidade dos equipamentos percebida por parte dos praticantes.

“Eu gosto de ter um capacete de qualidade [...] meu capacete é 2 dedinhos na fivela, é ajustadinho. O óculos também porque quando eu caí, [...] eu bati a cabeça [...] a parte da perna do óculos me protegeu. Dei traumatismo craniano.” (Entrevista com TA.F.)

“[...] com o passar do tempo, você vai ganhando experiência e vai vendo que o capacete que você tem não basta ser apenas algo que você bota na cabeça, tem que ser algo [...] testado, tem que ter [...] pré-requisitos.” (Entrevista com T.F.)

A atenção dedicada à qualidade dos materiais revela uma mudança na percepção desses objetos de simples acessórios para itens críticos de segurança. Quando falamos de qualidade, estamos lidando com situações envolvendo pessoas (Crosby, 1980). Qualidade não significa, necessariamente, altos valores monetários, luxos ou brilhos. A qualidade é uma percepção de conformidade com alguns requisitos pré-

definidos (Crosby, 1980). A qualidade é a aderência de algo a requisitos estabelecidos. É nesse sentido que alguns ciclistas se voltam para características técnicas na escolha de seu material de proteção. No relato do entrevistado TA.F., a busca por equipamento de qualidade, como o capacete, é motivada, também, por uma experiência traumática prévia. O episódio do acidente, que resultou em traumatismo craniano, destaca a vulnerabilidade do ciclista e a importância do capacete. Em outro trecho da entrevista de TA.F., ela reportou que o capacete protegeu sua vida ao se acidentar às margens de uma rodovia com outros dois ciclistas. Combinado com o excerto acima, observa-se que o imbricamento com a morte está, mais uma vez, influenciando as escolhas dos ciclistas.

A progressão na escolha desses equipamentos caminha para uma sofisticação crescente nas competências de avaliação e tomada de decisão por parte do ciclista. A dinâmica aqui reside na capacidade dos ciclistas se adaptarem e refinarem suas habilidades à medida que acumulam experiências. Essa bagagem construída demonstrou influenciar diretamente na escolha dos materiais incorporados à prática.

Um outro fator reportado pelos sujeitos foi a evolução da tecnologia envolvida na construção das bicicletas e que permitiu que eles pedalassem com mais segurança e com maior potencial de se antever, mitigar ou evitar acidentes graves.

“Acaba que vou esbarrar um pouco em tecnologia [...] antigamente era freio desse tamanhinho, umas garrinhas [...]. E para parar hoje, a bicicleta leva 3 segundos.” (Entrevista com S.P.)

“Mas a gente está muito mais seguro porque a *bike* já está muito mais preparada, né? Em relação à geometria, em relação a freio, a *bike* já proporciona para a gente uma maior segurança” (Entrevista com L.G.)

“Era aquele [freio] de garrinha mesmo de você puxar o cabo e ele fazia a tesoura e frear, então não freava bem [...] só tinha freio traseiro, não tinha dianteiro.” (Entrevista com D.R.)

A análise dessas mudanças tecnológicas nos permite explorar como tais transformações influenciam a prática e são influenciadas por ela, considerando os impactos na segurança, e o consequente risco de morte. O elemento material é evidente na descrição das mudanças tecnológicas. A referência a freios mais antigos, com “garrinhas” e aperto com “tesoura” destaca como o ciclista se sentia menos seguro quando comparado aos dias atuais. Em linha com o pensamento das respostas apresentadas a seguir que versam sobre “não confiar no olho do motorista”,

ao ter acesso a freios de maior eficiência e geometrias dos quadros da bicicleta que permitem um balanço corpóreo mais adequado, o ciclista consegue extrair do elemento material um componente adicional para se antever à potenciais acidentes ou para mitigar danos maiores.

Por outro lado, a evolução tecnológica exigiu que os ciclistas desenvolvessem novas habilidades e que adaptassem suas competências para interagir com as bicicletas modernas. A descrição do entrevistado S.P. sobre a bicicleta levar apenas “3 segundos para parar” sugere que os ciclistas precisam ajustar suas competências de frenagem. A fala do entrevistado C.O. abaixo avigora com esse excerto:

“Tem que puxar o [freio] dianteiro um pouquinho. [...] só para controlar. Tem que saber frear o dianteiro.” (Entrevista com C.O.)

Essas evoluções tecnológicas são, também, interpretadas como elementos que contribuem diretamente para a construção da percepção de segurança, em outras palavras, o símbolo da pedalada segura. Portanto, a incorporação dos equipamentos e bicicletas modernas, de modo a sentir-se seguro, aplicando as competências necessárias para domá-la, exemplificam como a conexão entre os três elementos de Shove *et al.* (2012) permeiam a prática.

Em relação às vestimentas, muito se falou sobre a necessidade de ser visto. O significado de proteção é mais do que proteger contra choques físicos. Ele também inclui se destacar para ser visto por quem pode estar desatento.

“[outro ciclista] queria usar roupa preta porque tem gente até hoje que acha que você tem de ficar bonito para pedalar. [...] Você quer ficar bonito, tudo bem, mas usa uma roupa que você vai ser visto, não vai ficar confiando só, né, no olho do motorista, porque ele não vê tudo mesmo.” (Entrevista com J.M.)

“E aí você vê que a bicicleta precisa de sinalizadores, né? De você precisa de ser visto e aí até mesmo a roupa que você utiliza precisa também se mostrar para as outras pessoas, pros veículos e tal. [...] E você vai ganhando experiência e vai vendo o que os outros estão fazendo também. [...] Opa, deixa eu me fazer ser visto.” (Entrevista com T.F.)

Essa preocupação por uma característica aparentemente estética do ciclista, demonstra uma interconexão com os elementos materiais, significados e competências. Os sujeitos reportam que a escolha de suas vestimentas não se dá

puramente por embelezamento, já que essa escolha impacta diretamente na sua visibilidade nas ruas. Ao enfatizar a importância de escolher uma roupa que vá além do propósito estético, o praticante direciona a atenção para os elementos materiais envolvidos na prática, para o saber envolvido nesta escolha e para o significado cultural construído e atribuído à roupa, ao capacete, à iluminação, evidenciando uma conscientização em relação à segurança e à interação com o tráfego.

Ainda que haja esse componente de sentir-se bonito, escolher roupas chamativas e cores vívidas, fazer-se visto, representa um aspecto material da proteção contra a morte. Ao salientar que “os motoristas não veem tudo mesmo”, o ciclista reconhece o elemento material como um componente para preservar sua vida e compensar as carências por parte do motorista. O imbricamento com a morte se manifesta na ideia de que a visibilidade é uma estratégia para evitar acidentes e potenciais situações fatais. O ciclista enxerga ter um papel de esforçar-se ativamente para ser notado, pois experiências pretéritas com motoristas demonstraram a fragilidade e a invisibilização desses sujeitos.

Essa afirmação ecoa o entendimento de Shove *et al.* (2012) sobre a centralidade dos elementos materiais nas práticas cotidianas, destacando que a escolha consciente das vestimentas de alta visibilidade não é apenas uma medida de precaução, mas também uma incorporação tangível de segurança na prática. A vestimenta, neste contexto, é transformada em um artefato material que desempenha um papel ativo na redução e recondução de riscos, promovendo segurança e uma maneira de lidar com o risco de morte. Observa-se que esse aspecto material não é uma decisão isolada, mas parte integrante de um sistema complexo de interações, onde a materialidade desempenha um papel central na construção da experiência segura na prática de pedalar.

A escolha da sua vestimenta demonstra-se uma competência, uma habilidade, que o praticante desenvolve para aumentar sua nitidez no trânsito. Essa competência não se limita apenas à aquisição dos itens de segurança, mas também a sua utilização efetiva durante a prática, constituindo um elo entre o consciente e o tangível, um *habitus* (Bourdieu, 2013) ciclístico. A competência também se manifesta no entendimento da limitação do motorista em perceber todos os detalhes do ambiente. Essa consciência revela uma competência situacional, sendo uma habilidade de compreender as nuances do campo e adaptar-se a elas. A recomendação de não

confiar apenas no olhar do motorista, por exemplo, revela uma competência que vai além do domínio técnico, envolvendo uma compreensão aguçada sobre o ambiente que o circunda e seus atores.

A dimensão do elemento significado se demonstra presente a partir da maneira como a escolha da vestimenta adquire conotações simbólicas e culturais, pois a roupa desempenha um papel na comunicação desses significados. Trata-se de uma declaração simbólica de responsabilidade dos ciclistas no tráfego urbano. As vestimentas, então, assumem um significado cultural, indo além do estilo individual do ciclista, sendo um elemento da prática do pedal que perfazem maneiras de lidar com o risco de morte. Representa, ainda, valores em relação à segurança, um símbolo de engajamento responsável na prática. A visibilidade não é apenas uma medida de autoproteção, outrossim uma forma de participar ativamente na construção de uma cultura de segurança no trânsito na prática do pedal. O ciclista se adapta às normas desse espaço social, na medida em que se torna praticante dessa prática, posicionando-se simbolicamente.

Essa ação de adotar roupas chamativas pode ser enquadrada nas táticas de Certeau (1998). Ela constitui uma forma momentânea e oportunística de navegação no trânsito, aproveitando a oportunidade dada pelo momento da prática, para reivindicando ativamente seu espaço seguro. Ao utilizar a pressão exercida pelos motoristas nos ciclistas e um descaso com sua presença – elementos das normas hegemônicas do trânsito urbano brasileiro – os ciclistas realizam uma espécie de bricolagem, uma montagem criativa que desafia essa invisibilidade. Essa escolha de cores reconfigura simbolicamente a dinâmica entre ciclistas e motoristas. É uma forma de desafiar as normas sociais que relegam o papel do ciclista no trânsito a um segundo plano. Corrobora com essa elucubração o fato dessas experiências negociadas dentro do campo (Bourdieu, 2013) fazerem parte das práticas cotidianas.

Até o momento os relatos focaram em deixar o próprio ciclista em condições mais seguras face ao risco de morte. Porém, a bicicleta sendo o outro objeto corpóreo vital nessa prática, também foi citada como algo que requer atenções e cuidados para reforçar a segurança e evitar potenciais situações perigosas.

“Se a bicicleta tinha ou não manutenção, [...] nunca me preocupei. Sobre a minha queda: com o freio agora eu nem brinco. [...] se o pneu está desgastado, já vou lá e

mando trocar logo. [...] porque eu entendo que eu não vou conseguir frear [...] se ele estiver careca.” (Entrevista com E.O.)

“Manutenção é algo assim fundamental, né? A bicicleta precisa de manutenção periódica que é algo que eu não abro mão.” (Entrevista com V.L.)

Inicialmente, a perspectiva da ciclista na entrevista com E.O. reflete uma abordagem menos centrada na manutenção preventiva, destacando uma atitude mais relaxada em relação aos cuidados com a bicicleta. No entanto, após uma experiência pessoal de acidente e reconhecendo a importância crítica dos componentes como freios e pneus, percebe-se a mudança em seu entendimento. Esse processo ilustra a dinâmica de aprendizado e adaptação de competência ao longo do tempo, por parte dos praticantes do pedal.

Já a resposta do entrevistado V.L. destaca uma compreensão mais madura e proativa em relação à manutenção. A descrição da manutenção como “fundamental” indica uma valorização consciente dessa prática. Essa atitude proativa pode ser interpretada como uma resposta ao reconhecimento das exigências da prática, baseada em experiência pretéritas e troca de informações com seus colegas, refletindo a incorporação de competências ao longo da jornada. Assim, a conexão entre o material – bicicleta, pneus, revisão, lubrificação, apertos de parafusos, etc. – e a competência – a consciência prática de valorizar e pôr em prática condições de manutenção – ensejam a construção de uma prática mais segura e longe de potenciais acidentes e do risco de morte, decorrentes de falhas nos componentes da *bike*.

Ao longo da análise desse subtema, ficou evidente que a segurança do corpo e da bicicleta é uma preocupação central para os ciclistas, refletida em suas práticas. No entanto, essas preocupações também se estendem ao comportamento e posicionamento desses sujeitos nas vias, interagindo com o ambiente urbano, com os demais usuários do sistema e com seus próprios colegas com estratégias diárias de sobrevivência.

4.5 COMPORTAMENTO E POSICIONAMENTO DOS CICLISTAS

Outro subtema muito evidente tanto nas respostas das entrevistas quanto nas observações realizadas, foi como os ciclistas se locomovem, se posicionam, se comportam, se comunicam e se apresentam ao longo da pedalada.

“Quando eu estou atravessando uma pista que eu tenho que colocar um braço para falar que eu estou atravessando [...]. Tem que apontar que o sinal fechou [...] se tiver pedra no chão [...] se passar alguém na contramão.” (Entrevista com M.B.)

“Eu tive outros acidentes [...] me despertou a aprender a sinalizar mais e me antecipar mais na sinalização, de levantar o braço, de assoviar, de gritar antes.” (Entrevista com J.A.)

Mais uma vez, denota-se que as precárias condições da pista fizeram que uma nova prática fosse incorporada à pedalada: a sinalização gestual e por comunicação verbal. Neste caso, o elemento material nesta sub-prática está intrinsecamente ligado aos buracos e sujidades presentes no percurso. As comunidades de prática que navegam na cidade são compostas de muitos membros andando em alta velocidade. Por isso, o tempo de reação a um buraco na pista é muito curto o que fez os praticantes desenvolverem a sinalização para avisar seus pares do que está por vir. Assim, a prática de sinalizar não é apenas uma questão de gestos físicos ou gritos aparentemente desconexos, mas uma adaptação constante às condições da infraestrutura incorporada na prática do pedal.

Além dessa ligação com a infraestrutura das pistas, há uma série de significados associados a estes gestos. É como se existisse uma cartilha invisível do que significa apontar para baixo, para a esquerda, para a direita, para cima, levantar os punhos cerrados, dentre muitos outros gestos. São códigos compartilhados entre os ciclistas. Como preconizou Schatzki (2002), acenos com a cabeça balançar de mãos, a depender do contexto, dizem algo. É exatamente neste sentido que a sinalização na pedalada é algo mandatório nos pelotões. Quem não o faz, pode receber um puxão de orelha. Foi o que aconteceu em uma das observações que participei. Imediatamente alguém gritou: “avisem aí, gente!” quando havia um pedaço de madeira na pista (Diário de Campo, 2023). A comunicação vai em cascata: o primeiro sinaliza e a fila indiana atrás vai repetindo a sinalização até o último.

FIGURA 8 – Comunicação gestual no pelotão de ciclismo.



Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

Sendo assim, os ciclistas desenvolvem uma compreensão contextualizada da sinalização, criando uma linguagem não verbal que transcende o simples movimento físico do corpo ou dos lábios. Essa sinalização também ocorre em função da necessidade de se proteger e se fazer visto perante os veículos.

“Você aprende a [...] sinalizar, né? Para o motorista [...], ciclista também tem normas para andar. [...] Esse tipo de coisa faz parte da segurança.” (Entrevista com P.E.)

Por outro lado, sinalizar pode ser algo difícil no início. Num pelotão a 40km/h retirar uma das mãos pode ser melindroso para muitos. Essa sub-prática requer uma combinação de destreza manual, reflexos rápidos e compreensão profunda dos significados associados aos sinais. Ao retirar uma das mãos do guidão, muitas vezes necessária para realizar os gestos de sinalização, o ciclista é demandado de seu equilíbrio e confiança na própria destreza. O ciclista da frente pode subitamente frear e assustar quem está fazendo o gesto, por exemplo. Essa dinâmica, portanto, exige que os ciclistas desenvolvam uma competência refinada para realizar tais movimentos sem comprometer a estabilidade da bicicleta. Na realidade, é um conjunto heterogêneo de habilidades necessárias, conectadas entre si, entre o ciclista, a

bicicleta e seus sentidos.

E é nesse sentido de “gritar antes” reportado por J.A. que os sujeitos apontaram o desenvolvimento de uma habilidade de manter seus sentidos aguçados a todo tempo. Pedalar não envolve somente girar o pedal e olhar para frente, como bem vimos. Todos os sentidos devem estar a postos para se antever a perigos.

“Como virar o rosto de lado, porque de frente o vento bate e a gente não ouve [...] pra ouvir mais o barulho dos carros” (Entrevista com I.H.)

“A gente tem que tentar estar atento a tudo o tempo todo” (Entrevista com L.G.)

“É a maldade da antecipação que eu falo, né?” (Entrevista com J.A.)

Observa-se o desenvolvimento de competências sensoriais mais refinadas, como virar o rosto para minimizar a interferência do vento e maximizar a audição dos sons ao redor. Essa competência sensorial é vital para antecipar a presença de veículos se aproximando mais do que deveriam; para ouvir buzinas de alerta; para sentir o calor do escapamento do caminhão que pode estar se aproximando demais; para sentir o aroma tão característico exalado por um veículo de grande porte; para sentir a poeira entrando pela boca e narinas ao ser ultrapassado por um veículo em alta velocidade. São muitas as situações.

Antecipar situações potencialmente perigosas, que ampliam o risco de morte, exige uma compreensão do ambiente e a capacidade de tomar uma decisão rápida. Aqui, a competência vai além da habilidade física, incorporando a perspicácia mental necessária para antever e lidar com os riscos iminentes. Como no caso abaixo, da Figura 9, ocorrido durante uma das observações e capturado em vídeo, mostrando a sequência temporal (Toraldó; Islam; Mangia, 2016) tensa. A sinalização foi ignorada por um motorista em algumas pedaladas acompanhadas por mim. Eu até mesmo gritei em voz alta “olha o carro!”, com outros colegas, quando um veículo ultrapassou o grupo com mais de 25 ciclistas para entrar em um acesso (Diário de Campo, 2023). Um ato extremamente perigoso que poderia causar um acidente fatal por querer ter alguns segundos de vantagem.

FIGURA 9 – Sequência temporal de uma situação de perigo.



Fonte: Elaborado pela autora, 2024.

É pelo senso prático de Bourdieu (2013) que o ciclista sabe que um som vindo num volume específico e de uma direção específica é um sinal para ele agir de modo diferente, virar-se e verificar o que está havendo. Observa-se neste caso real a necessidade de tomar decisão rapidamente e não prosseguir atravessando a pista, a despeito do grupo ter tomado todos os cuidados necessários para tal.

O ciclista se posiciona em posição de vigilância constante, gerando até mesmo um sentimento de tensão ao pedalar, sobretudo em locais com alto tráfego de veículos.

“Eu te confesso que eu saio é preocupado, sempre preocupado, sempre tenso. Só vou relaxar, já [...] pro final.” (Entrevista com S.Y.)

“Preocupação [...] será que vai dar tudo certo? [...] Fico tensa, mas não seria medo.” (Entrevista com E.O.)

Há uma tensão emocional ao longo da prática. Essa tensão relatada pelos ciclistas é um significado construído em resposta ao ambiente de intenso tráfego, desrespeito dos motoristas e condições não favoráveis ao esporte. Esses aspectos e as vivências anteriores, suas e de outros praticantes, relacionadas a acidentes, lesões e mortes, remetem à incerteza sobre o desfecho da atividade. Foi possível sentir essa tensão nas pedaladas nas quais acompanhei. Em um dia de ventos fortes, o grupo estava tenso a cada caminhão que, primeiro, empurrava a massa de ar e o pelotão e, depois, sugava com a mesma intensidade devido o vácuo. Os cabelos das mulheres alvoroçavam, a fila indiana era sacudida momentaneamente.

Interessante notar que um exemplo de uma prática que fora abandonada e/ou rechaçada foi escutar música durante a pedalada, seja com fone de ouvido ou caixas portáteis.

“Você tinha três, quatro caixinhas de som [...] eu chamo a atenção dos meninos no grupo quando acontece.” (Entrevista com L.G.)

“Deixar de andar com fone de ouvido também.” (Entrevista com J.A.)

“Uma coisa que eu já usei no pedal e [...] acho que atrapalha muito [...] é o fone de ouvido.” (Entrevista com V.L.)

Conforme relatado, era comum a utilização de caixas de som e fones de ouvido durante o pedal. Essa ação deixou de fazer parte da prática da pedalada. Trata-se de

elementos materiais descontinuados por “atrapalharem muito” o pedal em grupo. Os praticantes precisam de atenção e comprometimento total com o ato que estão performando, sem interferências. Percebe-se uma quebra do *link* entre o material fone de ouvido e o significado da pedalada segura, priorizando segurança.

A menção por “chamar a atenção dos meninos no grupo” sugere que a decisão de abandonar a prática não está inserida no campo individual e, sim, está relacionada a normas e valores compartilhados dentro da comunidade. Essa dimensão social destaca como as práticas são produzidas em interações e expectativas coletivas. Ainda que algum ciclista possa ouvir sua música, ele provavelmente o fará sozinho, na sua individualidade, sendo excluído de comunidades que não aceitam esse comportamento, pois interfere nas maneiras de evitar os riscos de morte.

Essa ação excluída de pedalar ouvindo algum tipo de música muito tem a ver com outro aspecto que é a concentração ao pedalar. A prática de pedalar fora reportada como um ato de socialização muito importante na vida dos praticantes. São momentos de lazer, construção de amizades e uma forma de terapia para muitos. Contudo, os ciclistas participantes da pesquisa enfatizaram que para tudo há momento adequado.

“Quando eu pedalo eu não converso. Eu fico quietinha [...] e se eu tiver que conversar, eu converso na rotatória quando eu chego, entendeu?” (Entrevista com M.B.)

“Bater papo é legal? É, mas tem momentos e momentos. Tem gente que vai para o meio do pelotão e fica batendo papo e fica aéreo, sem saber o que está acontecendo em volta. Isso causa risco para todo mundo.” (Entrevista com L.G.)

O foco dedicado à prática fora bastante evidenciado nas observações que realizei. À medida que a velocidade aumentava, os ciclistas ficavam mais introspectivos, silenciosos e focavam em sinalizar os obstáculos. Momentos em que parávamos em semáforos ou que a estrutura era mais larga, aproveitava-se para realizar um cumprimento e bater um pouco de papo. Rapidamente, ao retomar a velocidade, a concentração total retornava.

Essa delimitação do que seriam “momentos adequados” para a socialização durante a pedalada revela como esse *timing* faz a prática adaptar-se aos perigos que podem levar à morte nas ruas. Essa regulação dos momentos de conversa ilustra como, ao longo do desenrolar da pedalada, são feitos ajustes naturais pelos ciclistas, numa habilidade inerente ao ciclista. Sem contar que há um elevado esforço físico

acontecendo enquanto se pedala, o que atrapalha sobremaneira o desenvolvimento de conversas, cantorias, etc. Ainda que haja algum ciclista insistindo em papear no momento inapropriado, nota-se que há uma tendência de afastamento e silenciamento gradual. É o que vemos abaixo:

“A pessoa vem, começa a conversar, você responde um pouquinho [...] ou anda mais rápido, ou inventa alguma coisa e desemparelha. Não gosto.” (Entrevista com S.R.)

Nesta seara, pude observar nos pedais que participei um relaxamento em alguns momentos específicos da pedalada, com as pessoas interagindo, se cumprimentando e socializando. Esse tipo de comportamento ficou mais evidenciado em trechos de menor tráfego de veículos, locais onde a pista tinha uma largura maior na qual permitia que os ciclistas ficassem mais lado a lado e em locais mais rurais, conforme Figura 10.

FIGURA 10 – Momento de maior relaxamento e conversa no pelotão, com fila dupla.



Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

Como estamos lidando, muitas vezes, com grupos de mais de 50 ciclistas, a falta de atenção e concentração pode causar acidentes já que existe uma forma do pelotão navegar nas pistas: a fila indiana.

“Vai ter um acostamento que vai caber 2 pessoas, um do lado do outro, mas alguns pontos vai caber só um. E aonde cabe só um, é bom andar só um.” (Entrevista com L.G.)

“Eu falo ‘oh gente vamos andar na fila indiana, vamos manter a direita, sai da frente senão fica em fila dupla.’” (Entrevista com C.O.)

A referência à capacidade das pistas, especialmente em acostamentos estreitos, destaca a importância do espaço físico como elemento material na organização do pelotão. A resposta a esses condicionantes é a prática de andar em fila indiana ou fila dupla, em locais que assim permitem. Por conseguinte, requer-se uma precisa habilidade de avaliação dessas condições físicas para a condução segura do grupo.

Há uma compreensão compartilhada dentro da comunidade sobre as normas coletivas de movimentação e organização na pista. O pelotão sempre está com a mesma formação, como um cardume altamente sincronizado.

No registro abaixo, Figura 11, observa-se que em ambientes rurais o grupo anda mais relaxado, espaçado e isso favorece a socialização e o divertimento.

FIGURA 11 – Pedalada em ambiente rural.



Fonte: Elaborado pela autora, 2024.

Os entrevistados também relataram isso:

“A gente vai fazer um pedal pro meio do mato, que raramente está passando um carro e que você está vendo, só com boi, cerca e barro... eu pedalo descontraído.” (Entrevista com T.F.)

“Eu prefiro pedal rural, com certeza. É mais tranquilo [...] só não pode abusar.” (Entrevista com C.O.)

“Eu acho que me sinto mais seguro em pedal rural porque o fluxo de carro é bem menor, né? [...] Os empecilhos são bem menores [...] uma vez ou outra vem um carro, mas a gente de longe já ouve o barulho, um avisa o outro.” (Entrevista com I.H.)

Contudo, ainda que o pedal em ambientes fora do meio urbano seja preferido pelos praticantes, a fala do entrevistado C.O. relembra que os cuidados em prol da segurança ainda não podem ser deixados de lado. Ou seja, mesmo nesses ambientes, há riscos e as medidas de segurança e estratégias aludidas neste estudo ainda são postas em prática como comunicação verbal, andar no bordo da pista e no sentido da via, bem como os sentidos aguçados. Num registro do diário de campo, algumas vezes colegas foram lembrados para evitarem andar na contramão, apesar das pistas parecerem convidativas para os ciclistas se espalharem e ficarem muitos lado a lado para papearem.

A sensação de segurança nesses ambientes ocorre em virtude do baixo tráfego de veículos e do fato de, comumente, as avenidas vicinais não permitem que os veículos automotivos imprimam elevada velocidade, dada a condição da pista.

Por outro lado, os sujeitos reportaram a necessidade de ocupar a via, junto aos carros, em muitos momentos.

“Quando a gente está com um grupo muito grande, a gente acaba ocupando um pouco mais na faixa que aí o cara não tem para onde correr, ele vai ter que abrir para passar de qualquer forma. [...] Mas sempre tem um desavisado que vai achar que a gente tá invadindo um espaço que deveria ser dele, né?” (Entrevista com L.G.)

“Dependendo do local é melhor você andar em um grupo homogêneo e ocupar uma pista que seja para você ficar mais seguro.” (Entrevista com C.O.)

“Tem trecho que você tem que dividir espaço com o carro porque não tem área de segurança para você poder pedalar.” (Entrevista com V.L.)

Talvez para um não-ciclista, tal prática pareça perigosa e inconsequente. Contudo, essa inteligibilidade prática (Schatzki, 2001) não é sinônimo de racionalidade. Os sujeitos, neste caso, executam o que fazem sentido, intrinsecamente, dentro do

contexto prático, e não o que aparenta ser o mais racional a se fazer. É o que faz sentido em prol da segurança. Essa sub-prática carrega o significado de que o espaço também é do ciclista. E é este sentimento que o ciclista almeja reivindicar ao ocupar a via. É uma tática para forçar o respeito por parte dos motoristas, sobretudo em locais nos quais a competição com os carros atingirá um nível de preocupante em desfavor do ciclista.

“Se todos [...] ocuparem a faixa [...] os carros vão acabar respeitando mais, até porque eles não vão ter outra opção, né? Não vão poder passar por cima, né?” (Entrevista com I.H.)

“Se você andar muito perto do meio fio, você vai dar espaço para um cara te prensar. Então, se você anda um pouquinho mais para dentro da faixa [...] então, ou ele te atropela, ou ele espera.” (Entrevista com L.G.)

Essa tática de ocupação da via está relacionada, também, a outros apontamentos feitos pelos sujeitos sobre a falta de educação no trânsito e desrespeito com o ciclista, além de uma conexão com as sujidades presentes na via. Veja que na Figura 12, o excesso de água acumulada fez com que o pelotão ocupasse a via, já que existe um alto risco de perder o controle de bicicleta ao adentrar em poças d’água, bem como a água com detritos penetrar os olhos do ciclista cegando-o.

FIGURA 12 – Pelotão ocupando a via em virtude do acostamento alagado.



Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

É neste sentido que Certeau (1998) propõe a ideia das táticas como manifestações de resistência, utilizadas pelos sujeitos para redefinir espaços e configurar as práticas. A ocupação das vias da maneira exposta acima reflete a reapropriação momentânea e oportunista da via por parte dos ciclistas em suas relações com os veículos. Busca-se perverter os costumes do tráfego motorizado que muitas vezes negligenciam os direitos e necessidades do ciclista. Ao mesmo tempo, há o Massa Crítica (Williams, 2018), um movimento organizado com um cunho ativista em prol do ciclismo, com um lugar de poder estabelecido, reconhecido e respeitado por parte da sociedade. Ao se aproximar simbolicamente desse movimento e expor as táticas estabelecidas na prática do pedal, busca-se jogar luz nos problemas de infraestrutura que forçam os ciclistas a ocuparem espaços, como a pista, na falta de um acostamento digno. Digo direitos, pois é assegurado pelo Código de Trânsito Brasileiro a circulação dos ciclistas nas vias, já que o limite das ciclovias é de apenas 20km/h. Inclusive, na Figura 13, é claramente possível apurar que minha velocidade registrada no ciclo computador permanece acima de 40km/h em muitos momentos.

FIGURA 13 – Registro de alta velocidade (43km/h) no pelotão.



Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

A relação de poder assimétrica e em favor dos carros, compõe uma das limitações impostas aos ciclistas. Nesta senda, observamos que os ciclistas criam “lugares”, que não são considerados próprios do espaço centrado em veículos automotivos, uma vez que em meio a essas relações de poder e tramas, eles estabelecem intervenções de ruptura desse poder (Certeau, 1998). Mais uma vez, observa-se a face política do ato de pedalar, referindo-se a sujeitos que em meio à esfera de normatividade social

podem transgredir ou estabelecer outros processos organizativos (Oliveira; Cavedon, 2013). É com essa bricolagem de estratégias comportamentais que os ciclistas enfrentam a hegemonia dos carros. Trata-se de algo situacional. À medida que a pedalada se desenvolve, que as restrições no trânsito, condições da pista e outros fatores são percebidos, que os praticantes tomam suas rápidas decisões em ocupar ou não a pista.

Como demonstrado no referencial teórico (Delbosc *et al.*, 2019; Nixon, 2014; Mckenna; Whatling, 2007), os estudos que comprovam a marginalização do ciclista são reforçados pelas falas do presente estudo.

“Eles não têm paciência, eles não entendem o que é que é educação no trânsito.” (Entrevista com M.B.)

“O motorista é mau [...] Só que ele não tem consequência do que está fazendo. [...] como [...] o cara do ônibus que matou Pepê. [...] ele pensou ‘ah, eu vou passar e dane-se’. Ele não imaginou que acabaria em tragédia.” (Entrevista com S.Y.)

A vivência própria de um acidente e a convivência com outros sujeitos que sofreram acidentes fatais ou não, demonstrou abalar os praticantes e elevar o sentimento de tensão já existente. Muitos relataram terem ficado traumatizados por um período e com medo de pedalar novamente.

“Você tenta ser um pouco mais atento com as coisas [...]. Mas o acidente da Marília o carro veio por trás; o acidente com o Pepê o ônibus veio por trás. Você tem que estar ali orando para Deus proteger e fazendo o seu melhor para tentar se livrar. [...] No meu acidente fiquei 6 meses sem pedalar, 2 meses afastado do trabalho, não é uma coisa que quero passar de novo.” (Entrevista com L.G.)

“Eu ia fazer a volta de Fundão e o caminhão passava e balançava a gente [...] eu parei de fazer esses negócios [...] eu tinha muita coragem, agora não tenho mais não. Tenho uma filha para cuidar, né?” (J.A.)

“Eu tive a infeliz ideia [...] de ver o corpo (do Pepê) no local do acidente [...]. Até hoje isso fica na minha cabeça [...]. A gente sai de casa e pode não voltar e isso me deixou assustado por um tempo [...]. E depois outra situação de maldade do motorista de forma gratuita [...] então eu sempre falo: ‘não dá mole’ [...] depois que acontecer [...] já era, já morreu uma pessoa.” (Entrevista com S.Y.)

As conversas foram longas, muitas vezes ultrapassando uma hora. Em praticamente todas elas, esse desabafo. A incerteza do retorno para casa. O lamento pela morte do amigo. A triste lembrança da dor da queda. Um acidente que se transformou em um

encontro brutal com a morte. Essas experiências de trauma e perda ressoavam nos relatos dos praticantes ciclistas, revelando uma realidade onde a morte se entrelaça com a prática de pedalar. O simples ato de montar na bicicleta torna-se uma jornada permeada pela sombra da morte, a cada girar do pedal.

O relato do entrevistado L.G., sobre os acidentes, fatais ou não, que testemunhou e o tempo angustiante de recuperação após sua própria queda, evoca uma sensação de vulnerabilidade. O entrevistado J.A. teceu muitos comentários sobre a evolução do seu medo e de sua tensão. Ciclista há mais de 15 anos, viu-se modificando seu lazer para se encaixar nos perigos das ruas, sempre focado em voltar e ver sua filha novamente. O entrevistado S.Y., em seu relato marcado pelo horror de ver o amigo morto e a crueldade gratuita do motorista com outro amigo, reforça a vulnerabilidade dele, enquanto sujeito e que precisa agir antes que seja tarde demais. Parar de pedalar, jamais. Contudo, é necessário driblar a morte cotidianamente, numa atitude defensiva constante. Vemos reforçado o pensamento de Byock (2002) no qual a morte física se apresenta como algo central no contexto do pedal, cujas atitudes dos praticantes estão sendo performadas levando-se em consideração esse risco e maneiras de mitigá-lo.

Complementarmente ao que foi acima analisado, também se demonstrou relevante na prática do pedal um componente de planejamento e avaliação prévia das condições da pedalada. É nesse contexto que surge o próximo tema que engloba todas as tomadas de decisão, antecipação de possíveis cenários perigosos e planejamento de rotas que perpassam a prática de pedalar.

4.6 NAVEGAÇÃO E PLANEJAMENTO

O último subtema que congregou aspectos comuns relaciona-se com a tomada de decisão e planejamento antes e, também, durante a pedalada. Pedalar envolve avaliação de cenários, possibilidades, limitações e planejamento. Análises que vão de previsão do tempo até sazonalidade de eventos festivos que permeiam as ruas e cidades, são levados em consideração pelos ciclistas ao decidirem seus pedais.

Sempre que possível, os praticantes ciclistas reportaram evitar trechos de alto tráfego de veículos, sobretudo nos deslocamentos entre suas casas, o ponto de encontro e o destino final da rota do dia.

“Eu prefiro não pedalar na rodovia do Sol [...]. Se eu puder evitar, eu evito, entende?” (Entrevista com D.R.)

“Ali é pista de alta velocidade, entendeu? Um perigo constante [...]. Mas se eu puder evitar, eu não vou.” (Entrevista com P.E.)

“Eu parei de andar em BR porque eu vi um vídeo de um caminhoneiro dizendo ‘ó, aqui o acostamento é lugar pra gente jogar o carro’. [...] Então se ali tiver ciclista...” (Entrevista com J.A.)

Observa-se nas respostas dos ciclistas relutância em pedalar em locais de alto tráfego, como rodovias, estando intrinsecamente ligado às características físicas destes ambientes específicos e aos elementos subjetivos como respeito dos motoristas e educação no trânsito. Como vimos, as condições das vias no Brasil não são, em regra, favoráveis à prática do esporte. Num ambiente centrado em carros, a opção escolhida pelos ciclistas é, quando possível, evitar navegar por esses trechos de maior perigo.

A caracterização das rodovias como “pista de alta velocidade” revela a influência direta da infraestrutura material viária nas decisões dos ciclistas. A presença de veículos em alta velocidade cria um ambiente potencialmente perigoso, dadas as diferenças significativas de velocidade e massa entre as bicicletas e os veículos motorizados. Essa condição material impacta na segurança e no risco percebido, fazendo com que os ciclistas escolham não trafegar por estes locais, sempre que possível.

Há uma interação complexa entre a prática de pedalar e a percepção do risco de morte como um fator exógeno e que afeta as escolhas dos sujeitos. Não se trata de uma preferência pessoal em evitar esse tipo de localidade, mas, sim, uma resposta prática

à iminente ameaça de acidentes fatais. Ao considerar, por exemplo, a fala do entrevistado J.A. sobre o perigo percebido por ele a partir da fala do caminhoneiro, onde o acostamento é percebido como espaço para manobras emergenciais, independentemente de quem esteja transitando ali, o sujeito ciclista se sente incomodado e ameaçado. As regras do trânsito de nada valem e sua vida perde o valor, afugentando esses cidadãos de um espaço público. A morte pode não ter sido citada explicitamente no final da frase, mas sabe-se bem o que aconteceria num impacto de um caminhão com um ciclista. É um perigo, como o entrevistado P.E. disse, constante em ser atingido pelas costas e desfalecer.

Além disso, o acostamento e o bordo da pista são considerados pelos ciclistas seu local de treino nas ruas. Mas mediante o desrespeito e condições adequadas para a prática, muitos preferem evitar pistas mais movimentadas para mitigar os riscos. Aliado a este fator, estão as más condições das ciclovias. Ainda que a velocidade limite para trafegar em ciclovia seja de 20km/h e, portanto, não são adequadas para a prática do ciclismo enquanto esporte, suas condições afugentam alguns praticantes.

“Muitas vezes os carros estão em cima da ciclovia, moto passando em cima de ciclovia [...]. Pessoal vendendo guarda-chuva no meio da ciclovia.” (Entrevista com J.A.)

“Nosso asfalto é péssimo [...]. Minha mão, ela fica dormente. [...] Eu contraí uma Síndrome do Carpo [...] o nervo ficou preso por conta da dormência.” (Entrevista com M.B.)

Assim, as condições físicas desfavoráveis em conjunto com a percepção de perigo nos locais considerados de alta velocidade, fazem os ciclistas evitarem transitar por ali. Observa-se que esses fatores tangíveis impactam diretamente na experiência do ciclista. Portanto, os elementos materiais nesse contexto – que engloba desde a pista, os veículos, a velocidade relativa dos carros – desempenham um papel fundamental em suas decisões de rota. Como a resposta do entrevistado M.B. na qual relata ter desenvolvido uma lesão por exposição repetitiva a um asfalto inapropriado para o ciclismo enquanto esporte.

A decisão e avaliação de risco, pertencente ao espectro das competências do sujeito, também compõe a malha dos elementos. Inclusive, considerando as comunidades de práticas que são os grupos, seus administradores levam também em consideração a intensidade do tráfego ao definir a rota do dia.

“Sempre traçava rotas [...] com menos riscos também de fluxo de carro.” (Entrevista com F.C.)

“A gente procura uma rota que seja mais favorável [...] seja com menor tráfego de veículos e que tenha espaço para locomoção [...] para ele (o ciclista) não andar embolado no meio de carro.” (Entrevista com V.L.)

Os ciclistas demonstram a habilidade de reconhecer o potencial perigo associado a esse ambiente, refletindo uma competência cognitiva crítica. A decisão de evitar rodovias sugere uma habilidade de planejamento de rota, onde o ciclista emprega conhecimento contextual para tomar decisões em prol da segurança do grupo. O ciclista entrevistado J.A. demonstrou que mesmo informações externas como o vídeo mencionado culminou no ajuste de seu comportamento e no seu processo decisório. Os administradores de grupos formais de pedal impõem essas condições, ainda que de modo não explicitamente compartilhado, com seus pares, ao bolar uma rota evitando tais contextos que oferecem risco de morte. Apesar dessas adversidades e perigos na pista, é o que faz sentido para o sujeito fazer (Schatzki, 2002), com o intuito de evitar esbarrar com a morte.

Essas respostas indicam que o elemento competências é fundamental na formação das decisões e para performar a prática de modo mais seguro, avesso aos riscos de acidentes. Observa-se que essa análise detalhada dos locais a serem percorridos num pedal revela como as competências cognitivas influenciam a segurança.

No campo da simbologia, nota-se que há uma resistência em não deixar esses eventos potencialmente perigosos abalarem a decisão de continuar pedalando. Em outras palavras, os sujeitos ajustam suas condutas, se moldam a essas restrições ambientais, para continuar se engajando na prática.

"Então assim, algumas coisas que acontecem [...] não chega a abalar, mas deixa a gente refletindo, né? Mas abalar, não, de dizer assim, 'Ah, não vou andar mais de bicicleta não'. Não, não, nunca aconteceu comigo" (Entrevista com E.O.)

"Não sinto medo que me bloqueie ou [...] que me motive a desistir de pedalar [...] Porque eu preciso do ciclismo. Ele me propicia um bem-estar maior do que o risco que ele que ele pode me propiciar, né?" (Entrevista com D.R.)

"Quando você põe na balança, o benefício é muito maior." (Entrevista com S.R.)

O ciclista se demonstra resiliente quando, a todo tempo, cria estratégias para praticar seu lazer da maneira mais segura que eles encontram. A recusa em deixar que esses

eventos abalem a decisão de continuar pedalando indica uma atribuição de significado que transcende os incidentes isolados ou mesmo os riscos potenciais, destacando o papel positivo que o ciclismo tem na vida de cada um. A ponderação do entrevistado D.R., por exemplo, enfatiza a importância do ciclismo para seu bem-estar, construindo um significado que vai além desses riscos. Há uma centralidade do significado subjetivo na tomada de decisão do ciclista. Eles buscam construir significados positivos em detrimento de focar nas possíveis acepções negativas. O entrevistado S.R. corrobora com tal ideia ao colocar a prática numa balança entre os benefícios e riscos. Essa construção simbólica contribui para a compreensão de como esses sujeitos equilibram os aspectos desafiadores da prática com os significados e resultados positivos que a mesma proporciona. No fim das contas, esses aspectos desafiadores estão todos relacionados com a possibilidade de um acidente fatal. Ao longo das conversas, os sujeitos se apresentaram pensativos, expuseram situações de acidentes graves ocorridos com eles ou com amigos e situações de desrespeito. São muitos excertos que levam a momentos de tensão e insegurança face ao risco de morte.

Percebemos aqui que a prática de pedalar está inserida no campo da paixão e do gosto do praticante ciclista. Apesar das inúmeras adversidades – físicas, emocionais e comportamentais – os praticantes ainda encontram maneiras de manter o vínculo apaixonado de uma comunidade, numa conquista coletiva constantemente refinada (Gherardi, 2013). As situações multifacetadas e perigosas nas ruas, como mostradas aqui, não foram capazes de apagar a chama da paixão pelo esporte e nem cessar os sentimentos bons de liberdade, pertencimento e enriquecimento mental que a prática proporciona, em linha com a lacuna de pesquisa apontada por Mayers e Glover (2019). Essa paixão pela prática ultrapassa os limites do pedal em si já que os ciclistas comumente são amigos na vida pessoal, reunindo-se em festas, comemorações e celebrando esse gosto compartilhado com a rememoração de histórias. São amadores: pessoas que praticam o amor ao que fazem (Gherardi, 2013).

“Eu gosto da companhia das pessoas [...] da emoção [...] daquela adrenalina de estar ali [...] do cansaço.” (Entrevista com E.O.)

“Se eu não pedalar eu passo mal [...] eu fico agoniado.” (Entrevista com D.R.)

“É o meu maior prazer, é a minha paixão e ninguém vai tirar isso de mim, entendeu?”

(Entrevista com M.B.)

Os praticantes relatam uma profunda ligação emocional com a atividade, destacando a paixão, o prazer e a dependência desenvolvida à prática de pedalar. Esses sentimentos de prazer, emoção e adrenalina são elementos essenciais no âmbito simbólico da prática e que contribuem para a constituição desse gosto por pedalar. Esse gosto é compartilhado e acentuado dentro da comunidade de prática, já que as brincadeiras, motivações mútuas entre colegas e o sentimento de pertencimento fortalecem a comunidade. Percebe-se, ainda, na resposta do entrevistado M.B. que mesmo tendo reportado anteriormente que contraiu uma lesão no punho, sua paixão fala mais alto.

Os grupos e pelotões possuem papel central como alavancadores da prática. Sozinho, além do perigo maior percebido, não há a socialização, nem a alegria de compartilhar as vitórias e receber apoio nas derrotas ou quedas.

Retomando as estratégias adotados pelos ciclistas, outra maneira reportada de contrabalancear os perigos na pista é a de manter uma previsibilidade da rota, dos trechos de perigo que serão enfrentados e dos riscos que serão enfrentados.

“Eu desenho a rota na minha cabeça [...] isso daí é questão de segurança porque nada vai ser tomado (de decisão) na hora [...] pois te leva a um risco, entendeu?” (Entrevista com C.O.)

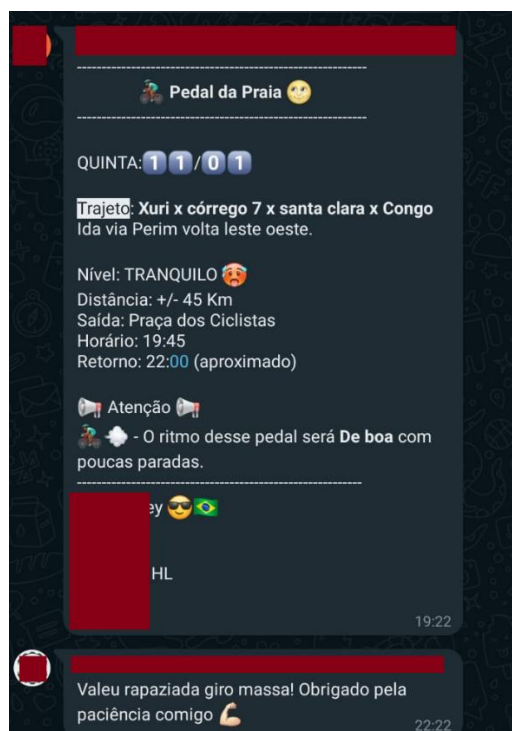
“Eu não gosto muito do desconhecido [...] eu gosto de ter uma situação com um pouco de domínio. [...] Também por essa preocupação [...] o que eu vou enfrentar lá? [...] vai ter muito carro passando?” (Entrevista com S. Y.)

“A gente se preocupava em primeiro lugar divulgar onde a gente ia pedalar no dia [...]” (Entrevista com J.A.)

Nota-se que para efetivação da alcunhada previsibilidade da rota, os sujeitos buscavam realizar mapas mentais, com base em experiências passadas, para traçar seu caminho, bem como priorizar uma comunicação efetiva entre os pares. Durante a condução do *shadowing*, pude observar que essa previsibilidade da rota era efetivada através da comunicação por aplicativos de mensagens entre os membros da comunidade em questão. São compartilhadas informações completas sobre a rota, horários de saída e previsão de chegada, duração da pedalada e distância estimada. Tais informações são divulgadas com dias de antecedência, justamente para que

todos possam preparar-se previamente, conforme evidencia a Figura 14.

FIGURA 14 – Planejamento da navegação do dia por aplicativo de mensagem no celular.



Fonte: Elaborado pela autora, 2024.

É bastante comum a existência desse tipo de divulgação das pedaladas de forma organizada e explícita. Observa-se na imagem acima que os praticantes deliberadamente indicam sua presença na pedalada e interagem em caso de dúvidas, comentários, agradecimentos, etc. De maneira análoga às regras preconizadas por Schatzki (2002), são princípios e instruções que ordenam, direcionam e remontam aos sujeitos realizarem ações específicas.

Há neste quesito também uma forte presença do elemento habilidade. Ao desenhar uma rota mentalmente, resta evidenciada uma competência prévia de conhecer percursos, saber onde é possível transitar ou não, das regras de trânsito locais e outros aspectos. Há um nível de complexidade nesta prática, sendo ela mais executada por quem organiza as pedaladas e possui afinidade com localização geoespacial.

Ainda que no Brasil e, especificamente no Espírito Santo, haja um clima

predominantemente tropical, os sujeitos ciclistas argumentaram ser mandatório analisar as previsões climáticas antes de proceder à pedalada.

“A primeira coisa que a gente tá sempre avaliando [...] é a previsão do tempo. Tempo é crucial para decidir para onde você vai [...] com chuva acaba ficando mais arriscado [...] a gente evita lugares que [...] quando chove abre buraco.” (Entrevista com L.G.)

“Eu saio de casa se o tempo estiver favorável, entendeu?” (Entrevista com V.L.)

“Por exemplo, se chover muito [...] eu sei que vai estar [...] cheio de barro, vai estar escorregadio. (Entrevista com S.Y.)

Observa-se que a questão da infraestrutura das vias volta à tona novamente. Esse aspecto material, em conjunto com a condição climática, é levado em consideração na tomada de decisão. A avaliação da previsão do tempo, bem como as consequências fáticas de uma noite chuvosa, por exemplo, tornam-se componentes cruciais no processo de definição da rota e do ímpeto de pedalar. Estando as pistas escorregadias, ficam prejudicadas as capacidades de frenagem face uma situação emergencial, por exemplo. Neste sentido, as evoluções tecnológicas citadas nos tópicos anteriores decerto minimizam as chances de acidente. Contudo, conforme reportado pelos sujeitos da pesquisa, a condição climática tem maior peso no momento da decisão.

Os ciclistas atribuem significados específicos às condições meteorológicas, associando chuva com riscos de estradas escorregadias, buracos, dificuldade de visibilidade tanto por parte do ciclista quanto por parte do motorista. Não obstante, em muitas ocasiões os pedais são cancelados momentos antes do horário de início face às condições climáticas inapropriadas (Figura 15).

FIGURA 15 – Cancelamento da pedalada em virtude da má condição climática.



Fonte: Elaborado pela autora, 2024.

Esse processo de avaliação prévia e até mesmo de decisão rápida, momentos antes do horário combinado de partida, demonstra que a prática começa muito antes de montar na bicicleta e sair de suas casas. Essa avaliação é permeada por conhecimentos adquiridos ao longo da experiência enquanto ciclista, refletindo a competência incorporada na interpretação das condições climáticas e suas implicações na segurança e desempenho durante o percurso. Essa complexidade de ações demonstra como o clima não é apenas um elemento externo, mas torna-se intrinsecamente entrelaçado à prática. A decisão de sair apenas em condições favoráveis não é apenas uma escolha pessoal, mas também reflete normas compartilhadas e valores dentro dessa comunidade.

Similarmente, os sujeitos reportaram levar em consideração um chamado perigo sazonal. Trata-se de analisar quais são os melhores dias, horários e até mesmo períodos do ano para se pedalar com maior segurança.

“Eu evito pedalar nesses dias [...] de véspera de feriado ou volta de feriado [...] épocas de festas.” (Entrevista com E.O.)

“No dia que eu fui atropelado [...] era sábado à tarde de verão [...] todo mundo bebendo [...] cheio de gente [...] não era dia de pedalar.” (Entrevista com J.A.)

Esse tipo de perigo está associado a maiores taxas de acidentes no trânsito e nas

ruas de modo geral quando comparados períodos de feriados, finais de semana, dias comerciais e quando se avalia o consumo de álcool. Alguns estudos comprovam que as estradas ficam mais arriscadas e perigosas em períodos festivos e/ou pré-festivos (Anowar; Yasmin; Tay, 2013; Foster *et al.*, 2015) e há correlação entre o consumo de álcool com acidentes automobilísticos em períodos específicos (Gmel *et al.*, 2005). A consideração desses riscos revela a complexidade e profundidade da prática, já que os ciclistas decidem, por muitas vezes, não praticar o esporte em momentos do ano ou da semana que eles não julgam ser adequados. Ou, como o entrevistado J.A. mencionou, há um tom de arrependimento por não seguir seus instintos e por não ter levado em considerações estes fatores no seu processo decisório. São as chamadas estratégias intermediárias sobre confiança, intuição e emoção que figuram como importantes sabedorias (Zinn, 2008) nas jornadas diárias dos praticantes. Esses excertos destacam a relevância do ambiente físico na avaliação do risco, materializado pelos dias do calendário civil brasileiro.

O aqui denominado perigo sazonal evidencia como se atrelou um significado negativo nesses dias e períodos do ano. O senso de percepção do tempo, dos dias, semanas, meses e outras medidas são experienciadas ao performar as práticas (Shove *et al.*, 2012). São padrões temporais que competem ou são inseridos no contexto das práticas. Essas infraestruturas temporais (Shove *et al.*, 2012) da sociedade, como dias úteis, feriados, finais de semana são reproduzidos através do fino detalhe do que os ciclistas fazem e como fazem. São sinais de perigo que não são negligenciados. Como se pode observar, esses símbolos compõem a prática, influenciando diretamente em não engajar na prática nestes períodos. Afinal, a percepção desse perigo de morte é maior por estarem se expondo a motoristas potencialmente alcoolizados, nervosos, apressados e desatentos.

Trata-se de uma construção simbólica que encapsula uma gama de significados sobre como épocas festivas oferecem maior risco de vida aos ciclistas; que os ciclistas são frágeis e devem buscar “andar certinho” para minimizar o perigo de morte; que o ciclista deve ter uma postura para “irritar menos o motorista”.

“A gente sabe que está fazendo nossa parte, se cuidando, né? [...] Eles estavam certinhos e veio um bêbado [...] e a tragédia aconteceu.” (Entrevista com I.H.)

“A gente pode até ocupar (a via), mas tem que pensar [...] em como ele vai reagir e ter uma postura de irritar menos o próximo (motorista). [...] Eu estava no canto e uma

moto passou quase derrubando a galera.” (Entrevista com S.R.)

Como exposto, os sujeitos ciclistas fazem uso de diversas estratégias para driblar as restrições das ruas, da falta de empatia, da falta de educação no trânsito, da carência de infraestrutura, dos perigos climáticos, da incerteza, etc. Essas táticas não só destacam a resiliência e adaptabilidade dos ciclistas diante dos desafios, mas também revelam a complexidade inerente a essa prática, dado o entrelaçamento entre materiais, competências e significados. É uma bricolagem de elementos para lidar com os contextos e tomar decisões rápidas. Essa bricolagem depende muito, também, dos diferentes atores performando a pedalada e os diferentes contextos e tempos cronológicos (Heidenstrøm, 2022), como vimos.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo dessa pesquisa foi compreender de que maneira a morte física se imbrica com a prática de pedalar no contexto capixaba-brasileiro. Para alcançar esse objetivo, utilizei uma abordagem qualitativa, imersiva e sensível, combinando entrevistas semiestruturadas e a técnica de *shadowing*, com o uso de câmera de vídeo para registrar a prática em tempo real. A lente teórica utilizada foi da Teoria das Práticas, alicerçada especialmente em Shove *et al.* (2012) e Schatzki (1997, 2001, 2002) para capturar o movimento e a mudança da prática de pedalar face o entrelaçamento com a morte. A análise de dados foi realizada consoante o procedimento proposto por Creswell (2007) de análise em espiral. Essa abordagem permitiu uma compreensão profunda e abrangente das experiências dos ciclistas com conexão com a morte e como essa conexão também se dá com a prática de pedalar.

Ao analisar os dados coletados, emergiram três temas principais que caracterizam a prática do ciclismo em grupo e sua relação com a morte física: (1) segurança do corpo e da *bike*; (2) comportamento e posicionamento; (3) navegação e planejamento. Esses três temas centrais englobaram estratégias, táticas, decisões e comportamentos performados pelos praticantes para mitigar o risco de morte. Esse entrelaçamento com a morte também emergiu de experiências pretéritas dos próprios praticantes e em virtude de óbitos com colegas próximos.

A temática “segurança do corpo e da *bike*” revela as maneiras com as quais os praticantes incorporam elementos materiais em seus próprios corpos e zelam pela integridade da bicicleta. Restou evidenciado que o amadurecimento do sujeito e as experiências perigosas pretéritas deles ou de seus pares, influenciaram sobremaneira na percepção da importância em se utilizar equipamentos de segurança como capacetes, luvas, óculos e outros, no intuito de evitar um fim fatal em caso de acidente. Os praticantes alegaram ter refinado suas competências na avaliação de quais materiais são vitais para uma prática segura. Isso inclui também o refinamento na qualidade destes materiais, em detrimento de, muitas vezes, uma escolha meramente por obrigação imposta pelo grupo de ciclismo. Essa dinâmica em relação aos equipamentos de segurança também evidenciou os significados que os rodeiam. Também emergiu das falas o conhecimento compartilhado na comunidade de prática sobre a importância do uso desses equipamentos, compondo um símbolo partilhado da pedalada segura.

A questão da experiência dos praticantes demonstrou influenciar sobremaneira esse discernimento do que precisam para se proteger. Aliado a isso, episódios de acidentes também evidenciaram a fragilidade do sujeito, influenciando mais uma vez as escolhas por estarem devidamente aparamentados. Os avanços tecnológicos também contribuíram para elevar uma experiência segura de pedalar já que freios e geometrias dos quadros das *bikes* mais modernos auxiliam os praticantes a frearem com maior rapidez e eficiência, bem como alcançarem um balanço corpóreo mais adequado. Em conjunto com a evolução tecnológica, evidenciou-se a evolução das habilidades em domar a *bike* e suas tecnologias.

Ainda no sentido material, os praticantes incorporaram vestimentas chamativas e reflexivas que vão além da mera estética. Eles querem ser vistos nas ruas da cidade, evitando relegar sua visibilidade apenas nos olhos do motorista. É uma forma, também, de reivindicar um simbolismo de espaço seguro nas vias, que desafia a invisibilidade característica dos ciclistas. A bicicleta também recebe tratamento especial no sentido de estar sempre com sua manutenção em dia, pneus adequados, freios regulados e outros cuidados importantes. Atitudes mais relaxadas por parte dos praticantes deram lugar a ciclistas preocupados em manter a magrela em perfeitas condições, como uma extensão de seus próprios corpos.

O segundo tema versa sobre o “comportamento e posicionamento dos ciclistas” nas

vias. Há um simbolismo associado a gestos corporais e verbais para sinalizar sujidades na pista, veículos, pedestres e outros ciclistas na contramão e outras situações que sejam potencialmente perigosas. É como se existisse uma cartilha invisível do que significa apontar para baixo, para a esquerda, para a direita, para cima, levantar os punhos cerrados e muitos outros gestos. São códigos compartilhados. Esses códigos também são compartilhados entre os pares no pelotão, bem como aprendidos ao longo do tempo na prática. O ato de sinalizar requer, ainda, uma destreza por parte do ciclista para que sua estabilidade não seja comprometida e, por conseguinte, comprometa a segurança de quem vem atrás.

Os sentidos dos praticantes foram ressaltados como mais aguçados de modo a se antever de perigos. São competências sensoriais refinadas que se demonstram úteis para evitar uma aproximação indevida de um veículo e, assim, evitar um grande acidente fatal. Os praticantes demonstraram ter um senso prático (Bourdieu, 2013) apurado e capaz de reagir instintivamente a determinadas situações potencialmente perigosas. Ao mesmo tempo, há uma tensão no ar, um componente simbólico que põe o praticante em vigilância constante. Vivências anteriores, dos próprios praticantes ou de outros a seu redor, relacionados a acidentes, lesões e mortes remetem a uma incerteza sobre o desfecho da pedalada daquele dia. Assim, foi possível sentir a tensão relatada pelos sujeitos no ar, ao longo das observações realizadas.

Junto com os sentidos aguçados, os praticantes imergem-se em um nível de concentração importante durante a pedalada, de modo a evitar distrações que os impeça de reagir rapidamente às diversas situações perigosas cotidianas. Por isso, uma ação que deixou de fazer parte da prática foi a utilização de equipamentos sonoros como caixas portáteis ou fones de ouvido. Percebeu-se uma quebra do *link* (Shove *et al.*, 2012) entre o material fone de ouvido e o significado da pedalada segura, priorizando a segurança da comunidade de prática.

Os praticantes demonstraram priorizar rotas cuja predominância maior é em regiões rurais e com avenidas vicinais, as famosas estradas de chão batido. Nesses ambientes rurais, o grupo anda mais relaxado, espaçado, favorecendo a socialização e o divertimento.

Numa atitude de inteligibilidade prática (Schatzki, 2001), os praticantes ocupam as vias, junto aos carros, como uma maneira de reivindicar seu espaço. Além disso, em

virtude das más condições de ciclovias e acostamentos, o pelotão se vê obrigado a juntar-se aos carros, de modo organizado e coeso, para forçar o respeito por parte dos motoristas e evitar que se atinja pedras, poças de água e outras sujidades. São táticas de resistência cujo objetivo é redefinir espaços, quando ciclistas praticam o lugar aceito pela sociedade como sendo dos carros. São criados “lugares” que não são considerados próprios (Certeau, 1998), desses lugares hegemonicamente dominados por veículos automotivos. Mas essa resistência não ocorre sem um flerte com a morte.

Muitos foram os relatos de acidentes e rememorações de tragédias ocorridas nas comunidades de prática. A morte física demonstrou-se algo central no contexto da prática de pedalar, criando um clima tenso e moldando as ações estratégicas e táticas em prol da pedalada segura.

O último tema refere-se à “navegação e planejamento” das rotas previamente. Os praticantes evitam trechos de alto tráfego de veículos, buscam definir as rotas com antecedência, levando em consideração as condições climáticas antes de partir com a *bike* e mantendo todos os membros daquela comunidade cientes dos caminhos que serão enfrentados. Há uma interação complexa entre a prática de pedalar e a percepção do risco de morte como um fator exógeno e que afeta as escolhas desses sujeitos. Outro fator levado em consideração nesse planejamento prévio é evitar épocas do ano com feriados, períodos festivos e potencialmente mais perigosos no trânsito. Assim, os praticantes decidem, por muitas vezes, não praticar o esporte em momentos do ano ou da semana que eles julgam serem mais perigosos em relação a acidentes fatais. Esse perigo sazonal evidencia um significado negativo nesses períodos e que não são negligenciados por esses praticantes.

Mediante o exposto, restam evidenciadas diversas maneiras pelas quais a morte acaba imbrincada na prática de pedalar, alterando-a através de estratégias que permeiam elementos materiais, significados e competências. Assim, os praticantes desenvolvem estratégias situacionais e refinam suas habilidades de avaliação do ambiente no intuito de construir uma prática mais segura, face à atmosfera pró-carros predominante no contexto capixaba-brasileiro.

O ciclismo é uma paixão continuamente refinada e aprimorada pelos praticantes para manter sua longevidade. A despeito das adversidades, a balança pesa mais em favor dos benefícios físicos e psicológicos que a prática proporciona. As situações

multifacetadas e perigosas nas ruas não foram capazes de apagar a chama da paixão pelo esporte e nem cessar os sentimentos bons de liberdade, pertencimento e enriquecimento mental, em linha com a lacuna apontada por Mayers e Glover (2019). Ao adentrar sobre as maneiras para vencer os perigos diários, observa-se que a resiliência do sujeito figura como um ponto central para manter a prática vívida e aprazível, ainda que num contexto perigoso e ameaçador. A batalha em manter-se engajado no pedal ultrapassou até mesmo o universo específico da prática de pedalar, já que os sujeitos também se encontram fora da *bike* em outros eventos sociais. Ao indagar se os ciclistas sentiam medo ao sair para pedalar, suas respostas rechaçaram o medo, apesar da presença de uma tensão ao longo da pedalada. Enalteceram, contudo, como a paixão pela prática se sobressai aos perigos, demonstrando a resiliência do sujeito e da prática. Os sentimentos bons e sensações prazerosas, compartilhadas na comunidade de prática, convergem com as ideias da formação do gosto e da apreciação de Gherardi (2013).

A lente das práticas permitiu oferecer como contribuição a compreensão das maneiras as quais os ciclistas vivenciam o fato de as cidades serem inapropriadas para praticantes do ciclismo enquanto esporte. Giddens (1984) argumenta que a estrutura social é tanto o meio quanto o resultado das práticas dos agentes sociais. Portanto, essa inadequação das cidades para o ciclismo enquanto esporte emerge como um produto das interações complexas entre as práticas dos ciclistas e as estruturas sociais e espaciais que moldam seu ambiente. Quando os praticantes navegam pela cidade, eles se afastam, em muitas ocasiões, das ciclovias e dos acostamentos por serem vistos como sujos, com precária infraestrutura e inadequados para rolagem em alta velocidade. Ao fazerem isso, fica demonstrada a dualidade da estrutura. Os agentes sociais influenciam a transformação das estruturas sociais por meio de suas práticas, mas também demonstrando que as limitações impostas por essas estruturas, outrossim estruturam as ações dos agentes. Além disso, a atmosfera subjetiva da cidade pesa sobre os ombros dos ciclistas, com motoristas desrespeitosos e a falta de disseminação dos direitos e deveres dos ciclistas. Esses fatores restringem, limitam e moldam a mobilidade dos praticantes.

Os achados da pesquisa também convergem com as ideias de Schatzki (2002) já que os ciclistas se envolvem em uma série de atividades rotineiras, como planejar rotas, preparar-se fisicamente, utilizar objetos específicos, navegar pelas ruas de um modo

específico, comunicar-se de um modo específico e outros. A prática integrativa carrega muitos entendimentos e significados vinculados aos objetos (Schatzki, 1996). Neste sentido, a centralidade dos materiais apontada por Shove *et al.* (2012) vem à tona no tema que tratou sobre a segurança do ciclista e da *bike*.

A prática do ciclismo, portanto, não é uma atividade isolada, mas sim parte de um conjunto mais amplo de práticas sociais que envolvem interações com o ambiente ao seu redor, com outros usuários, com normas sociais, jogos de poder, restrições, etc. Além disso, Schatzki (2001) destaca a importância dos arranjos temporais e espaciais na organização das práticas sociais. No contexto do ciclismo urbano, isso se manifesta nas rotinas diárias dos ciclistas, como horários específicos para pedalar, rotas preferenciais com base na hora do dia e adaptações às condições climáticas. A prática de pedalar se demonstrou uma prática integrada, uma vez que envolve atividades amplamente compartilhadas, ocorrendo em diversos contextos sociais possuindo regras e estruturas teleoafetiva definidas e partilhadas entre os participantes (Schatzki, 2001).

É neste sentido, também, que as ideias de Certeau se mostram presentes numa bricolagem diária de táticas e estratégias. Certeau (1998) argumenta que os indivíduos, ao lidarem com estruturas sociais e espaciais dominantes, desenvolvem práticas de resistência e subversão por meio de táticas cotidianas. No contexto do ciclismo urbano, os ciclistas empregam essas táticas para navegar pelas ruas de maneira eficiente e segura, contornando as limitações impostas pela infraestrutura viária voltada principalmente para veículos motorizados. Por exemplo, ao escolher rotas alternativas menos congestionadas ou adaptar seu comportamento ao interagir com o tráfego, os ciclistas estão utilizando táticas para negociar o espaço urbano e afirmar sua presença nas vias públicas. O ensejo para esse comportamento tem como pano de fundo o imbricamento com a morte. Portanto, a prática do ciclismo pode ser vista como uma forma de resistência e empoderamento por parte dos ciclistas, que buscam reivindicar seu direito ao espaço urbano e contestar as normas dominantes de mobilidade numa dinâmica constante de modo a pedalarem de maneira segura e com menos perigos de sofrerem acidentes graves e fatais.

Dentro do arcabouço teórico proposto por Shove *et al.* (2012), que investiga as práticas cotidianas sob uma perspectiva da dinamicidade e metamorfose dos elementos materiais, competências e significados, restou evidente que diversas ações

no bojo da prática de pedalar sofreram mutações em virtude do imbricamento com a morte. Os autores enfatizam a interconexão entre práticas individuais e estruturas sociais mais amplas, destacando como as mudanças no comportamento podem ser impulsionadas por sistemas de infraestrutura, tecnologia, cultura e políticas públicas. Aqui, observa-se essa interconexão com a infraestrutura quando as más condições das vias forçam os ciclistas a ocuparem as vias; quando a evolução da tecnologia permitiu uma pedalada mais segura mediante a incorporação de equipamentos de proteção que entregam mais proteção; quando a cultura pró-carros é confrontada com o pelotão compartilhando a rua com os veículos; quando as regras de trânsito permitem o trânsito de ciclistas, acima de determinada velocidade, nas ruas da cidade e esses sujeitos precisam driblar os olhares de reprovação, provocações e atitudes negativas oriundas dos motoristas. Neste sentido, essa interconexão também demonstra um oportunismo, indo ao encontro com as ideias de Certeau (1998) pois a prática de pedalar implicou em perversões pelo uso nas estruturas e produção de espaços sociais para os ciclistas, ainda que momentaneamente.

Elencados tais pontos, esta pesquisa contribui ao oferecer uma análise aprofundada de como o organizar da prática de pedalar, inserida no campo da mobilidade urbana e do lazer, é constantemente afetada pelo imbricamento com a morte, a partir da interdisciplinaridade com o campo dos Estudos Organizacionais. Seja com experiências próprias ou com seus pares, as relações entre os elementos materiais, significados e competências são refinadas para manter a longevidade da prática e do praticante. A partir da percepção e análise *in vivo* do cotidiano desses praticantes, ficou demonstrado como a teoria das práticas permite compreender as táticas cotidianas para driblar o risco de morte. Em outras palavras, quando a morte está imbricada com o organizar do pedal, há uma transformação significativa nas maneiras de proteger-se, comportar-se e planejar uma pedalada. Além disso, evidenciou-se a produção de significados pró-segurança e o estabelecimento de processos educativos que revelam e constituem competências em novos sujeitos, perpassando o ser humano como pilares com os quais esses conhecimentos práticos vão galgando (Shove *et al.*, 2012). Em relação aos espaços, foi possível elucidar como espaços foram criados e ressignificados pela ocupação total das vias em alguns momentos. Os ciclistas, sem romper com o cotidiano, performam de modo subversivo e político, evidenciando as precárias condições cicláveis existentes, tanto física quanto

emocionalmente.

Como contribuição social, ficaram elucidadas várias possibilidades de mudança nas condições de infraestrutura e sentimento coletivo de compartilhamento de espaços entre transeuntes. A primeira toca no fator pistas e acostamentos esburacados, deteriorados a cada chuva e alagados; ocupados por detritos grandes e que oferecem altos riscos aos praticantes; irregulares, oferecendo perigo de lesões por esforço repetitivo; ausência de acostamento ou ciclofaixas que permitam que os ciclistas pratiquem o esporte em velocidade mais elevada, sem oferecer riscos a outros ciclistas recreativos. Ao investir nas condições cicláveis das pistas e acostamentos, busca-se promover um ambiente mais seguro e acolhedor para os ciclistas, diminuindo os riscos de acidentes e lesões, e fomentando a criação de uma cultura de compartilhamento de espaço nas vias públicas.

A segunda diz respeito ao acultramento de união entre ciclistas e motoristas de veículos automotores. A falta de educação no trânsito – no sentido de saber o seu papel enquanto usuário das vias, independentemente do veículo ocupado – leva a um cenário de antagonismo entre esses dois grupos, com conflitos frequentes e gradual expulsamento dos ciclistas de locais que são deles por direito. Para superar essa divisão, é fundamental promover iniciativas que incentivem a empatia, o respeito e a cooperação entre ciclistas e motoristas. Nesse sentido, é vital, também, envolver diferentes atores da sociedade, incluindo governos locais, organizações da sociedade civil, empresas e comunidades locais, com programas de educação e campanhas de conscientização. Por outro lado, é igualmente importante oferecer treinamento e suporte aos ciclistas para poderem compartilhar o espaço de forma segura e confiante, como, por exemplo, orientações sobre como se posicionar na via, como sinalizar corretamente suas intenções e como reagir a situações de risco no trânsito.

Ao adotar uma abordagem abrangente que envolva tanto ciclistas quanto motoristas, é possível criar um ambiente de cooperação e respeito mútuo nas vias públicas. Isso não apenas tornará as viagens mais seguras e agradáveis para todos os usuários, mas também contribuirá para a construção de cidades mais humanas, sustentáveis e inclusivas.

Uma das limitações da pesquisa envolve o foco no contexto específico do estado do Espírito Santo, bem como os dados coletados representarem um número relativamente pequeno de participantes tanto nas entrevistas quanto no

sombreamento realizado. A diversidade de grupos de pedal no estado é vasta e diversa, bem como a quantidade de ciclistas espalhados por todo o estado. Além disso, o envolvimento direto meu enquanto pesquisadora-ciclista pode introduzir vieses de observação e interpretação, apesar das tentativas relatadas de mitigação desse risco.

Uma das contribuições deste estudo foi a identificação de táticas e estratégias performadas por ciclistas que participam de pelotões, tanto em termos de navegação urbana, proteção do corpo e dos elementos materiais que o circundam, até mesmo interações com outros usuários da via. Considerando os *insights* obtidos, uma possível linha de pesquisa futura seria investigar como essas práticas e desafios se manifestam em diferentes contextos urbanos e culturais. Por exemplo, seria interessante explorar como outras localidades com culturas de trânsito construídas mais *pró-bike* influenciam nas estratégias adotadas pelos ciclistas. Ainda, seria interessante explorar como fatores como densidade populacional e infraestrutura viária influenciam as estratégias de navegação e interação dos ciclistas.

Outra temática que estudos futuros podem abordar é o imbricamento da morte especificamente no contexto do cicloturismo. Trata-se de viagens de longa distância performadas por ciclistas, sendo uma segmentação do turismo de aventura (Teixeira; Edra, 2020). Neste tipo de prática, o *lócus* da prática é bastante estendido e diverso, podendo fornecer outros *insights*, considerando que os espaços são vistos como recursos que oferecem restrições específicas, moldando as práticas que ali se desenrolam (Shove *et al.*, 2012).

REFERÊNCIAS

ABRAMET – Associação Brasileira de Medicina de Tráfego. Cresce em 45% número de ciclistas atropelados no Brasil, apontam médicos de tráfego. Disponível em: <https://www.abramet.com.br/noticias/cresce-numero-de-ciclistas-atropelados/>. Acesso em: 17 nov. 2022.

ALDRED, R.; JUNGNIKEL, K. Constructing Mobile Places between ‘Leisure’ and ‘Transport’: A Case Study of Two Group Cycle Rides. **Sociology**, v. 46, n. 3, 2012, p. 523-539.

ALDRED, R. “On the outside”: constructing cycling citizenship. **Social & Cultural Geography**, v. 11, n. 1, 2010, p. 35-52.

ALDRED, R. Cycling cultures: summary of key findings and recommendations. University of East London, Londres, 2012.

ANDERSEN, L. B.; SCHNOHR, P.; SCHROLL, M.; HEIN, H. O. All-cause Mortality Associated with Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports, and Cycling to Work. **Archives of Internal Medicine**, v. 160, n. 11, 2000, p. 1621-1628.

ANOWAR, S.; YASMIN, S.; TAY, R. Comparison of crashes during public holidays and regular weekends. **Accident Analysis and Prevention**, v. 51, 2013, p. 93-97.

AYLING, P. **Distinction, Exclusivity and Whiteness**. Springer, Singapura, 2019.

BACCHIERI, G.; BARROS, A. J. D.; DOS SANTOS, J. V.; GIGANTE, D. P. Cycling to work in Brazil: Users profile, risk behaviors, and traffic accident occurrence. **Accident Analysis and Prevention**, v. 42, 2010, p. 1025-1030.

BACCHIERI, G.; BARROS, A. J. D. Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2020: muitas mudanças e poucos resultados. **Revista Saúde Pública**, v. 45, n. 5, 2011, p. 949-963.

BAJOLLE, H.; CHRÉTIEN, J.; LAGADIC, M.; LOUVET, N. Planning for Speed in the Public Space: The Case of Speed E-bikes in France, Belgium, and Switzerland. **Transportation Research Record**, v. 2677, n. 2, 2023, p. 1659-1670.

BALKE, T.; ROBERTS, T.; XENITIDOU, M.; GILBERT, N. Modelling Energy-Consuming Social Practices as Agents. **Conference: Advances in Computational Social Science and Social Simulation**, Barcelona, 2014.

BARR, S.; LAMPKIN, S.; DAWKINS, L.; WILLIAMSON, D. Shared space: Negotiating sites of (un)sustainable mobility. **Geoforum**, v. 127, 2021, p. 283-292.

BARRY, M. Shadows on the Road. Life at the Heart of the Peloton, From U.S. Postal to Team Sky. Londres: Faber & Faber, 2014.

BASSETT, D. R.; PUCHER, J.; BUEHLER, R.; THOMPSON, D. L.; CROUTER, S. E. Walking, Cycling, and Obesity Rates in Europe, North America and Australia. **Journal of Physical Activity and Health**, v. 5, 2008, p. 795-814.

BBC SPORT CYCLING. **Galvez killed in track collision**. Disponível em: http://news.bbc.co.uk/sport2/hi/other_sports/cycling/6185486.stm. Acesso em: 20 de abril de 2023.

BECKER, E. **The Denial of Death**. Nova Iorque: The Free Press, 1973.

BEECHAM, R.; WOOD, Jo. Characterising group-cycling journeys using interactive graphics. **Transportation Research Part C: Emerging Technologies**, v. 47, part 2, 2014, p. 194-206.

BIJKER, W. E. Of Bicycles, Bakalites, and Bulbs. Toward a Theory of Sociotechnical Change. Cambridge: The MIT Press, 1995.

BLUMENBERG, C.; MARTINS, R. C.; COSTA, J. C. C.; RICARDO, L. I. C. Is Brazil going to achieve the road traffic deaths target? An analysis about the sustainable development goals. **Injury Prevention**, v. 24, 2018, p. 250-255.

BOURDIEU, P. **Outline of a Theory of Practice**. Cambridge: Cambridge University Press, 2013.

BOURDIEU, P. The forms of capital. *In*: RICHARDSON, J. G. **Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education**. Westport, CT: Greenwood, 1986, p. 241-58.

BRINKMANN, S. The interview. *In*: DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. **The SAGE Handbook of Qualitative Research**. 5ª edição. California: Sage Publications, 2018.

BRUNI, A.; GHERARDI, S.; POGGIO, B. Doing Gender, Doing Entrepreneurship: An Ethnographic Account of Intertwined Practices. **Gender, Work and Organization**, v. 11, n. 4, 2004, p. 406-429.

BRUNO, M.; NIKOLAEVA, A. Towards a maintenance-based approach to mode shift: Comparing two cases of Dutch cycling policy using social practice theory. **Journal of Transport Geography**, v. 86, 2020, p. 1-11.

BRYANT, C. D. **Handbook of Death & Dying**. California: Sage Publications, 2003.

BUCK, M.; NURSE, A. Cycling in an “ordinary city”: A practice theory approach to supporting a modal shift. **International Journal of Sustainable Transportation**, v. 17, n.1, 2023, p. 65-76.

BUNN, M. A disposition of risk: Climbing practice, reflexive modernity and the habitus. **Journal of Sociology**, v. 53, n. 1, 2017, p. 3-17.

BYOCK, I. The Meaning and Value of Death. **Journal of Palliative Medicine**, v. 5, n. 2, 2002, p. 279-288.

CALDWELL, K. B.; BOYER, R. H. W. Bicycle commuting in an automobile-dominated city: how individuals become and remain *bike* commuters in Charlotte, North Carolina. **Transportation**, v. 46, 2019, p. 1785-1806.

CAMILLERI, R.; ATTARD, M.; HICKMAN, R. Understanding barriers to modal shift in Malta: A practice-theoretical perspective of everyday mobility. **Journal of Transport Geography**, v. 204, 2022, p. 1-12.

CANAL DE *BIKE*. Ônibus atropela pelote na Bandeirantes e declara que o grupo “invadiu a pista”. Disponível em: <https://www.canaldebike.com.br/noticia/onibus-atropela-pelote-na-bandeirantes-e-declara-que-o-grupo-invadiu-a-pista>. Acesso em: 20 de abril de 2023.

CAVALCANTI, T. S.; SANTOS, A. B. L.; MOURA, C. B. G.; MOURA, D. L. “Eu sou Barbie e sou bruta”: o empoderamento no ciclismo. **Revista Estudos Feministas**, v. 27, n. 2, 2019.

CBN. Motorista que atropelou ciclistas em SP não freou e estava a quase 90km/h. Disponível: <https://cbn.globoradio.globo.com/media/audio/283294/motorista-que-atropelou-ciclistas-em-sp-nao-freou-.htm>. Acesso em: 20 de abril de 2023.

CELIS-MORALES, C. A.; LYALL, D. M.; WELSH, P.; ANDERSON, J.; STEELL, L.; GUO, Y.; MALDONADO, R.; MACKAY, D. F.; PELL, J. P.; SATTAR, N.; GILL, J. M. R. Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study. **British Medical Journal**, v. 357, 2017.

CERTEAU, M. **A Invenção do Cotidiano: Artes de Fazer**. Rio de Janeiro: Vozes, 1998.

CHATAWAY, E. S.; KAPLAN, S.; NIELSEN, T. A. S.; PRATO, C. G. Safety perceptions and reported behavior related to cycling in mixed traffic: A comparison between Brisbane and Copenhagen. **Transportation Research Part F**, v. 23, 2014, p. 32-43.

CHEN, E. Freedom or Constraint: The Speeding Bicycle and the Industrial Subject in H. G. Wells's the Wheels of Chance. **Victorian Literature and Culture**, v. 45, 2017, p. 433-447.

CLAVANDIER, G. La mort collective. Pour une sociologie des catastrophes. Paris: CNRS Editions, 2004.

CONSELHO HOLANDÊS DE CICLISMO (FIETSBERAAD). Continuous and integral: The cycling policies of Groningen and other European cycling cities. Publicação nº 7, 2006. Disponível em: <https://fietsberaad.nl/>.

COSTANTINI, N. M. Bikes and bodies: ghost bike memorials as performances of mourning, warning, and protest. **Text and Performance Quarterly**, n. 1, p. 1-15, 2019.

CRESWELL, J. W. **Qualitative Inquiry & Research Design: Choosing among Five Approaches**. 2ª edição. California: SAGE Publications, 2007.

CROSBY, P. B. **Quality is Free. The art of Making Quality Certain**. Nova Iorque: Mentor Group, 1980.

CYCLINGNEWS. Autopsy held to determine cause of Galletti's death. Disponível em: <https://www.cyclingnews.com/news/autopsy-held-to-determine-cause-of-gallettis-death/>. Acesso em 20 de abril de 2023.

CYCLINGNEWS. Police raid LA MSS headquarters. Disponível em: <https://www.cyclingnews.com/news/police-raid-la-mss-headquarters/>. Acesso em: 20 de abril de 2023.

CYCLINGNEWSa. First Edition News for June 12, 2004. Disponível em: <http://autobus.cyclingnews.com/news.php?id=news/2004/jun04/jun12news>. Acesso em: 20 de abril de 2023.

CYCLINGNEWSb. First Edition Cycling News for September 27, 2004. Disponível em: <http://autobus.cyclingnews.com/news.php?id=news/2004/sep04/sep27news>. Acesso em: 20 de abril de 2023.

DAUNCEY, H.; HARE, G. **The Tour the France 1903-2003: a Century of Sporting Structures, Meanings and Values**. Londres: Frank Cass, 2005.

DE HARTOG, J. J.; BOOGAARD, H.; NIJLAND, H.; HOEK, G. Do the Health Benefits of Cycling Outweigh the Risks? **Environmental Health Perspectives**, v. 118, n. 8, 2010, p. 1109-1116.

DEKKER, H. **Cycling Pathways. The Politics and Governance of Dutch Cycling Infrastructure, 1920-2020**. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2021.

DELBOSC, A.; NAZNIN, F.; HASLAM, N.; HAWORTH, N. Dehumanization of cyclists predicts self-reported aggressive behaviour toward them: a pilot study. **Transportation Research Part F**, v. 62, 2019, p. 681-689.

DEMÍRPOLAT, A. Understanding De Certeau's Concepts of Strategy and Tactics in Relation to the Educational Policy Analysis. **Educational Policy Analysis and Strategic Research**, v. 16, n. 3, 2021, p. 350-362.

DENT, C. Relationship Between Laws, Norms and Practices. **Griffith Law Review**, v. 21, n. 3, 2012, p. 708-727.

DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. Introduction. *In*: DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. **The SAGE Handbook of Qualitative Research**. 5ª edição. California: SAGE Publications, 2018.

DIVALL, C.; BOND, W. **Suburbanizing the Masses. Public Transport and Urban Development in Historical Perspective**. Londres: Routledge, 2003.

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Manual de Projeto Geométrico de Travessias Urbanas**. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 2010.

EAST ANGLIAN DAILY TIMES. Cyclist died in race collision – inquest. Disponível em: <https://www.eadt.co.uk/news/21307711.cyclist-died-race-collision---inquest/>. Acesso em: 20 de abril de 2023.

EBERT, A. When cycling gets political. Building cycling paths in Germany and the Netherlands 1910-1940. **The Journal of Transport History**, v. 33, n. 1, 2012, p. 115-137.

ESPOSITO, R. *Immunitas: The Protection and Negation of Life*. Polity Press, 2002.

EVERETT, L. **Holy Spokes: The Search for Urban Spirituality on Two Wheels**. Michigan: William B. Eerdmans Publishing Company, 2017.

FERGUSON, J. M. Discreet to excrete in the concrete jungle: women bike messengers and their inventive urban strategies in three US cities. **Gender, Place & Culture**, 2016.

FOLHA DE S. PAULO. Dois ciclistas morrem e seis ficam feridos em atropelamento em São Paulo. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/01/dois-ciclistas-morrem-e-seis-ficam-feridos-em-atropelamento-em-sao-paulo.shtml>. Acesso em: 20 de abril de 2023.

FONTANA, A.; FREY, J. H. The Interview: From Neutral Stance to Political Involvement. In: DENZIN, Norman K., LINCOLN, Yvonna S. **The SAGE Handbook of Qualitative Research**. 3ª edição. California: SAGE Publications, 2005.

FOSTER, S.; GMEL, G.; ESTÉVEZ, N.; BÄHLER, C.; MOHLER-KUO, M. Temporal Patterns of Alcohol Consumption and Alcohol-Related Roads Accidents in Young Swiss Men: Seasonal, Weekday and Public Holiday Effects. **Alcohol and Alcoholism**, v. 50, n. 5, 2015, p. 565-572.

FRUHEN, L. S.; FLIN, R. Car driver attitudes, perceptions of social norms and aggressive driving behaviour towards cyclists. **Accident Analysis and Prevention**, v. 83, 2015, p. 162-170.

FUREDİ, F. **Culture of Fear Revisited**. 4ª edição. Londres: Continuum, Londres, 2007.

G1a. Vídeo mostra atropelamento de grupo de ciclistas por ônibus que deixou 3 mortos na Rodovia Bandeirantes, em SP. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/11/27/video-mostra-atropelamento-de-grupo-de-ciclistas-por-onibus-que-deixou-3-mortos-na-rodovia-bandeirantes-em-sp.ghtml>. Acesso em: 20 de abril de 2023.

G1b. Polícia de SP vai investigar se atropelamento de ciclistas foi no acostamento da Bandeirantes. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao->

paulo/noticia/2019/01/26/policia-de-sp-vai-investigar-se-atropelamento-de-ciclistas-foi-no-acostamento-da-bandeirantes.ghml. Acesso em: 20 de abril de 2023.

GARCIA, L. P.; DE FREITAS, L. R. S.; DUARTE, E. C. Mortalidade de ciclistas no Brasil: características e tendências no período 2000 – 2010. **Revista Brasileira de Epidemiologia**, v. 16, n. 4, 2013, p. 918-929.

GATERSLEBEN, B.; UZZELL, D. Affective Appraisals of the Daily Commute. **Environment and Behavior**, v. 39, n. 3, 2007, p. 416-431.

GEERTZ, C. Blurred Genres: The Refiguration of Social Thought. **The American Scholar**, v. 49, n. 2, 1980, p. 165-179.

GEIPOP – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. **Planejamento Ciclovitário: Diagnóstico Nacional**. Brasília: Ministério dos Transportes, 2001.

GERBER, R. M. O exercício da sombra: a experiência de uma etnografia. **Anuário Antropológico**, v. 40, n. 1, 2015, p. 57-73.

GIDDENS, A. **The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration**. Editora Polity, Grã Bretanha, 1ª ed., 1984.

GIDDENS, A. **Modernidade e Identidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2002.

GOEL, R.; GOODMAN, A.; ALDRED, R.; NAKAMURA, R.; TATAH, L.; GARCIA, L. M. T.; ZAPATA-DIOMEDI, B.; DE SA, T. H.; TIWARI, G.; DE NAZELLE, A.; TAINIO, M.; BUEHLER, R.; GÖTSCHI, T.; WOODCOCK, J. Cycling behaviour in 17 countries across 6 continents: levels of cycling, who cycles, for what purpose, and how far? **Transport Reviews**, v. 42, n. 1, 2022, p. 58-81.

GONZÁLEZ, D. B.; GARCÍA, M. O.; RODRÍGUEZ, M. L. H. Carreteras Hipermodernas: Pedaleo, Luego Existo. **Revista Turismo y Desarrollo**, n. 23, 2017.

GMEL, G.; HEEB, J. L.; REZNY, L.; REHM, J.; MOHLER-KUO, M. Drinking patterns and traffic casualties in Switzerland: matching survey data and police records to design preventive action. **Public Health**, v. 119, 2005, p. 426-436.

GROF, S.; HALIFAX, J. **The Human Encounter with Death**. Nova Iorque: E. P. Dutton Editora, 1978.

GUELL, C.; PANTER, J.; JONES, N. R.; OGILVIE, D. Toward a differentiated understanding of active travel behaviour: Using social theory to explore everyday commuting. **Social Science & Medicine**, v. 75, 2012, p. 233-239.

HADLAND, T.; LESSING, H. **Bicycle Design: An Illustrated History**. Cambridge: The MIT Press, 2014.

HANKS, W. F. Introduction to emancipatory pragmatics, Special issue Part 3: From practice theory to *ba* theory. **Journal of Pragmatics**, v. 69, 2014, p. 1-3.

HATCH, M. J. **Organizations: a very short introduction**. Nova lorque: Oxford University Press, 2011.

HEEREMANS, O.; RUBIE, E.; KING, M.; OVIEDO-TRESPALACIOS, O. Group cycling safety behaviours: A systematic review. **Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour**, v. 91, 2022, p. 26-44.

HEESCH, K. C.; SAHLQVIST, S.; GARRARD, J. Gender differences in recreational and transport cycling: a cross-sectional mixed-methods comparison of cycling patterns, motivators, and constraints. **International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity**, v. 9, n. 106, 2012, p. 1-12.

HEIDENSTRØN, N. The utility of social practice theory in risk research. **Journal of Risk Research**, v. 25, n. 2, 2022, p. 236-251.

HERLIHY, D. V. **Bicycle. The History**. Londres: Yale University Press, 2004.

HILEY, D. R.; BOHMAN, J. F.; SHUSTERMAN, R. **The Interpretive Turn**. Londres: Cornell University, 1991.

HORTON, D. Fear of Cycling. *In*: HORTON, D.; ROSEN, P.; COX, P. **Cycling and Society**, Hampshire: Ashgate, 2007.

HURST, R. **The art of cycling. A guide to Bicycling in 21st-Century America**. Connecticut: Falcon Guide, 2007.

IHLSTRÖM, J.; HENRIKSSON, M.; KIRCHER, K. Immoral and irrational cyclists? Exploring the practice of cycling on the pavement. **Mobilities**, v. 16, n. 3, 2021, p. 388-403.

IKRAM, S. **Death and Burial in Ancient Egypt**. Cairo: The American University in Cairo Press, 2015.

ILUNDÁIN-AGURRUZA, J.; AUSTIN, M. W. **Getting in Gear**. *In*: ILUNDÁIN-AGURRUZA, J.; AUSTIN, M. W. **Cycling. Philosophy for Everyone**. Reino Unido: Wiley-Blackwell, 2010.

JOHN, C. **Commentary on Galatians and Ephesians**. Christian Classics Ethereal Library, 2009.

KEARL, M. C. **Endings: A Sociology of Death and Dying**. Nova lorque: Oxford University Press, 1989.

KENT, J. L. The use of practice theory in transport research. **Transport Reviews**, v. 42, n. 2, 2022, p. 222-244.

KOPF, S. **Urban Grassroots, Anti-Politics and Modernity: Bike Activism in Belgrade**. *In*: JACOBSSON, K. **Urban Grassroots Movements in Central and Eastern Europe**. Nova lorque: Routledge, 2015.

KURZ, T.; GARDNER, B.; VERPLANKEN, B.; ABRAHAM, C. Habitual behaviors or patterns of practice? Explaining and changing repetitive climate-relevant actions. **WIREs Climate Change**, v. 6, 2015, p. 113-128.

LAMONT, M. Independent bicycle tourism: a whole tourism systems perspective. **Tourism Analysis**, v. 14, 2009, p. 605-620.

LAMSAL, M. The Structuration Approach of Anthony Giddens. **Himalayan Journal of Sociology & Antropology**, n. 5, 2012, p. 111-122.

LARSEN, J. The making of a pro-cycling city: Social practices and bicycle mobilities. **Environment and Planning A: Economy and Space**, v. 49, n. 4, 2016, p. 1-17.

LATOUR, B. When things strike back: a possible contribution of “science studies” to the social sciences. **British Journal of Sociology**, v. 51, n. 1, p. 107–125.

LEBARON, C.; JARZABKOWSKI, P.; PRATT, M. G.; FETZER, G. An Introduction to Video Methods in Organizational Research. **Organizational Research Methods**, v. 1, n. 22, 2017.

LE BARON, B. Marx on Human Emancipation. **Canadian Journal of Political Science**, v. 4, n. 4, 1971, p. 559-570.

LEE, I.; SHIROMA, E. J.; LOBELO, F.; PUSKA, P.; BAILR, S. N.; KATZMARZYK, P. T. Effect of physical inactivity on major non-communicable diseases worldwide: an analysis of burden of disease and life expectancy. **The Lancet**, v. 380, n. 9838, 2012, p. 219-229.

LEITE, R. P. A Inversão do Cotidiano: Práticas Sociais e Rupturas na Vida Urbana Contemporânea. **Revista de Ciências Sociais**, v. 53, n. 3, 2010, p. 737-756.

LI, M.; CHEN, T.; DU, H.; MA, N.; XI, X. The speed and configuration of cyclist social groups: A field study. **Physica A**, v. 592, 2022, p. 1-13.

LIUBERTÉ, I.; FEULS, M. Interviewing as Social Practice. In: THOMPSON, N. A.; BYRNE, O.; JENKINS, A.; TEAGUE, B. T. **Research Handbook on Entrepreneurship as Practice**. Cheltenham: Edward Elgar, 2022.

LODI, R. J.; HEMAIS, M. W. Consumidores de baixa renda e o seu eu estendido em carros: uma pesquisa interpretativista. **Revista de Administração Unimep**, v. 17, n. 2, 2019, p. 165-186.

LOPES, B.; MCCORMACK, L. **Mastering Mountain Bike Skills**. 3ª edição. Illinois: Human Kinetics, 2017.

LOSCHER, G.; SEIDL, D.; SPLITTER, V. Theodore Schatzki's practice theory and its implications for organization studies. In: CLEGG, S.; PINA, M. C. **Management, Organizations and Contemporary Social Theory**. 1a edição. Londres: Routledge, 2019.

LUKES, R. A.; CHIN, S. B.; HAAKE, S. J. The understanding and development of cycling Aerodynamics. **Sports Engineering**, v. 8, n. 2, 2005, p. 59-74.

LUKO. Global Bicycle Cities Index, 2022. Disponível em: <https://de.luko.eu/en/advice/guide/bike-index/>. Acesso em 07 de fevereiro de 2023.

MACKINTOSH, P. G.; NORCLIFFE, G. Men, Women and the Bicycle: Gender and Social Geography of Cycling in the Late Nineteenth-Century. *In*: HORTON, D.; ROSEN, P.; COX, P. **Cycling and Society**. Hampshire: Ashgate, 2007.

MALIZIA, F.; BLOCKEN, B. Bicycle aerodynamics: History, state-of-the-art and future perspectives. **Journal of Wind Engineering & Industrial Aerodynamics**, v. 200, 2020.

MARÍN, J. J. Bourdieu y Giddens. La superación de los dualismos y la ontología relacional de las prácticas sociales. **Revista CS**, n. 7, 2011, p. 409-428.

MARTENS, K. Promoting bike-and-ride: The Dutch experience. **Transportation Research Part A**, v. 41, 2007, p. 326-338.

MAYERS, R. F.; GLOVER, T. D. Whose Lane Is It Anyway? The Experience of Cycling in a Mid-Sized City. **Leisure Sciences**, 2019, p. 1521-0588.

MAYHEW, D. R.; SIMPSON, H. M. The safety value of driver education and training. **Injury Prevention**, v. 8, n. 2, 2002, p. ii3-ii8.

MCKENNA, J.; WHATLING, M. Qualitative accounts of urban commuter cycling. **Health Education**, v. 107, n. 5, 2007, p. 448-462.

MELO, W. A.; MENDONÇA, R. R. Caracterização e distribuição especial dos acidentes de trânsito não fatais. **Caderno Saúde Coletiva**, v. 29, n. 1, 2021.

MERMANN, A. C. Spiritual Aspects of Death and Dying. **The Yale Journal of Biology and Medicine**, v. 65, 1992, p. 137-142.

MILLER, M., FINK, C. P. W.; MACDERMID, P. W.; ALLEN, D.; STANNARD, S. R. Braking and performance characteristics of experienced and inexperienced mountain bikers navigating an isolated off-road turn using a brake power meter. **International Journal of Performance Analysis in Sport**, v. 18, n. 4, 2018, p. 495-506.

MINELLO, K.; NIXON, D. 'Hope I never stop': older men and their two-wheeled love affairs. **Annals of Leisure Research**, v. 20, n. 1, 2017, p. 75-95.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Programa Bicicleta Brasil**. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.

MOSSA, R. V.; LADEWIG, I.; UVINHA, R. R. O Ciclismo como Prática Corporal: Apontamentos Históricos, Desenvolvimento e Importância. **Journal of Olympic Studies**, v. 2, n. 1, 2018, p. 343-361.

MURPHY, S.; PATTERSON, M. Motorcycling edgework: A practice theory perspective. **Journal of Marketing Management**, v. 27, ns. 13-14, 2011, p. 1322-1340.

MUTRIE, N.; CARNEY, C.; BLAMEY, A.; CRAWFORD, F.; AITCHISON, T.; WHITELAW, A. "Walk in to Work Out": a randomized controlled trial of a self-help intervention to promote active commuting. **Journal of Epidemiology and Community Health**, v. 56, n. 6, 2002, p. 407-412.

NASTA, A. P. S.; CÂMARA, J. J. D.; DIAS, R. A. O automóvel e seus simbolismos na cultura brasileira: uma análise de valor aplicada ao design. **Actas de Diseño**, v. 25, 2018, p. 72-75.

NAVARRO, R. A.; HEIERLI, U.; BECK, V. **La Bicicleta y Los Triciclos**. Varnbuelstr: SKAT, CESTA, CETAL, GATE, 1985.

NICOLINI, D. Articulating Practice through the Interview to the Double. **Management Learning**, v. 40, n. 2, 2009, p. 195-212.

NICOLINI, D. **Practice Theory, Work, & Organization: An Introduction**. Oxford: Oxford University Press, 2012.

NIXON, D. V. Speeding capsules of alienation? Social (dis)connections amongst drivers, cyclists and pedestrians in Vancouver, BC. **Geoforum**, v. 54, 2014, p. 91-102.

NORCLIFFE, G. **Critical Geographies of Cycling. History, Political Economy and Culture**. Londres: Routledge, 2016.

O'CONNOR, J. P.; BROWN, T. D. Real cyclists don't race. Informal Affiliations of the Weekend Warrior. **International Review for the Sociology of Sport**, v. 42, n. 1, 2007, p. 83-97.

OCHS, D. J. **Consolatory Rhetoric. Grief, Symbol, and Ritual in the Greco-Roman era**. Carolina do Norte: Editora da Universidade da Carolina do Norte, 1993.

OJA, P.; TITZE, S.; BAUMAN, A.; GEUS, B.; KRENN, P.; REGER-NASH, B.; KOHLBERGER, T. Health benefits of cycling: a systematic review. **Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports**, v. 21, 2011, p. 496-509.

OLDENZIEL, R.; DE LA BRUHEZE, A. A. Contested Spaces: Bicycle Lanes in Urban Europe, 1900-1995. **Transfers**, v. 1, n. 12, 2011, p. 29-49.

OLIVEIRA, J. S.; CAVEDON, N. R. Micropolíticas das Práticas Cotidianas: Etnografando uma organização circense. **RAE**, v. 53, n. 2, 2013, p. 156-168.

OOSTERHUIS, H. Cycling, modernity and national culture. **Social History**, v. 41, n. 3, 2016, p. 233-248.

ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD, **Estado de la seguridad vial**

em la Región de las Américas. Washington, 2019.

ORLIKOWSKI, Wanda J. Sociomaterial practices: exploring technology at work. **Organization Studies**, v. 28, n. 1435, 2007, p. 1435-1448.

ORTNER, S. B. Theory in Anthropology since the Sixties. **Comparative Studies in Society and History**, v. 26, n. 1, 1984, p. 126-166.

PAIVA, A. L.; CRUS, E. S. T.; ANDRADE, L.; ALCÂNTARA, V. C. Em Busca das Práticas: Contribuições Epistemo-metodológicas das Teorias da Prática aos Estudos da Gestão Social. **Administração Pública e Gestão Social**, v. 10, n. 1, 2018, p. 34-44.

PANTZAR, M. My Journey within Practice-Based Approaches Badwagon. **Sociologica**, v. 13, n. 3, 2019, p. 167-174.

PATTERSON, O. **Slavery and Social Death. A Comparative Study**. Cambridge: Harvard University Press, 1982.

PENTARIS, P. Death in the Modern Greek Culture. **Hawaii Pacific Journal of Social Work Practice**, v. 5, 2012, p. 126-131.

PEREIRA, G. Estimativa de frota de bicicletas no Brasil. **Journal of Sustainable Urban Mobility**, v. 1, n. 1, 2021, p. 1-5.

PETERS, M. Desastre! Accidents, traffic conflicts, and U.S. influence in the construction of automobile hegemony in Brazil, 1910-1930. **Canadian Journal of Latin American and Caribbean Studies**, v. 45, n. 1, 2020, p. 104-121.

PHILIPS, K. E.; HOPKINS, W. G. Performance Relationships in Timed and Mass-Start Events for Elite Omnium Cyclists. **International Journal of Sports Physiology and Performance**, v. 12, n. 5, 2017, p. 628-633.

PICKERING, A. From Science as Knowledge to Science as Practice. In: PICKERING, A. **Science as Practice and Culture**. Chicago: The University of Chicago Press, 1992.

PINE, V. R. Social Organization of Death. **OMEGA – Journal of Death and Dying**, v. 3, n. 2, 1972, p. 149-153.

PRA QUEM PEDALA. Sobre o atropelamento do pelotão em SP. Disponível em: <http://www.praquempedala.com.br/blog/sobre-o-atropelamento-do-pelotao-em-sp/>. Acesso em: 20 de abril de 2023.

PRATI, G.; PUCHADES, V.; PIETRANTONI, L. Cyclists as a minority group? **Transportation Research Part F**, v. 47, 2017, p. 34-41.

PROVIDELO, J. K.; SANCHES, S. P. Percepções de indivíduos acerca do uso da bicicleta como modo de transporte. **Revista Transportes**, v. 18, n. 2, 2010, p. 53-61.

PUCHER, J.; BUEHLER, R. Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. **Transport Reviews**, v. 28, n. 4, 2007, p. 495-528.

PUCHER, J.; BUEHLER, R. Cycling for Everyone: Lessons from Europe. **Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board**, v. 2074, n. 1, 2008, p. 58-65.

QUENTIN, P.; BUSCHER, J.; ELTNER, T. Transport Planning beyond Infrastructural Change: An Empirical Analysis of Transport Planning Practice in the Rhine-Main Region in Germany. **Sustainability**, v. 15, n. 13, 2023, p. 1-17.

QUINLAN, E. Conspicuous Invisibility: Shadowing as a Data Collection Strategy. **Qualitative Inquiry**, v. 14, n. 9, 2008, p. 1480-1499.

RECKWITZ, A. Toward a Theory of Social Practices. **European Journal of Social Theory**, v. 5, n. 2, 2002, p. 243-263.

RILEY, J. W. J.; Dying and The Meanings of Death: Sociological Inquiries. *Annual Review of Sociology*, v. 9, 1983, p. 191-216.

RITCHIE, A. **Early Bicycles and the Quest for Speed: A History, 1868-1903**. Carolina do Norte: McFarland & Company, 2018.

ROBBEN, A. C. G. M. **Death, Mourning, and Burial. A Cross-Cultural Reader**. Massachusetts: Blackwell Publishing, 2004.

RODAS-ZULETA, M. D. M.; CARDONA, S.; ESCOBAR, D. A. Gender-based violence and Women's mobility, findings from a medium-sized Colombian city: A quantitative approach. **Journal of Transport & Health**, v. 25, n. 101376, 2022.

ROUSE, J. Practice Theory. In: TURNER, S. P.; RISJORD, M. W. **Handbook of the Philosophy of Science: Philosophy of Anthropology and Sociology**, Amsterdam: North-Holland, 2007.

RURANGWA, R. **Genocide: My Stolen Rwanda**. Indiana: Reportage Press, 2009.

SANTOS, L. L. S.; SILVEIRA, R. A. Por uma epistemologia das práticas organizacionais: a contribuição de Theodore Schatzki. **Organization & Society**, v. 22, n72, 2015, p. 79-98.

SCHATZKI, T. R. Introduction: Practice Theory. In: SCHATZKI, T. R.; CETINA, K. K.; VON SAVIGNY, E. **The Practice Turn in Contemporary Theory**. Londres: Routledge, 2001.

SCHATZKI, T. R. **The Site of the Social: A Philosophical Account of the Constitution of Social Life and Change**. Pensilvânia: Pennsylvania State University Press, 2002.

SCHATZKI, T. R. Practices and Actions: A Wittgensteinian Critique of Bourdieu and

Giddens. **Philosophy of the Social Sciences**, v. 27, n. 3, 1997, p. 283-308.

SCHATZKI, T. R. **Social Practices. A Wittgensteinian Approach to Human Activity and the Social**. Cambridge: Cambridge University Press, 1996.

SCHEPERS, P.; GEUS, B.; CAUWENBERG, J. V.; AMPE, T.; ENGBERS, C. The perception of bicycle crashes with and without motor vehicles: Which crash types do older and middle-aged cyclists fear most? **Transportation Research Part F**, v. 71, 2020, p. 157-167.

SCHETINO, A. M. **Pedalando na Modernidade: A Bicicleta e o ciclismo no Rio de Janeiro e em Paris na transição dos séculos XIX-XX**. Dissertação (Mestrado em História Comparada) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Rio de Janeiro, 2007.

SCHEURENBRAND, K.; PARSONS, E.; CAPPELLINI, B.; PATTERSON, A. Cycling into Headwinds: Analyzing Practices That Inhibit Sustainability. **Journal of Public Policy & Marketing**, v. 37, n. 2, 2018, p. 227-244.

SHAW, I. **Ancient Egypt: A Very Short Introduction**. Oxford: Editora da Universidade de Oxford, 2004.

SHELLER, M.; URRY, J. The new mobilities paradigm. **Environment and Planning A**, v. 38, 2006, p. 207-226.

SHOVE, E.; PANTZAR, M.; WATSON, M. **The dynamics of social practice: everyday practice and how it changes**. SAGE Publications, 2012.

SILVA, K. C. O poder do campo e o seu campo de poder. *In*: BONETTI, A.; FLEISCHER, S. **Entre saias justas e jogos de cintura. Gênero e etnografia na antropologia brasileira recente**. Porto Alegre: Mulheres e Edunisc, 2007.

SILVEIRA, M. O.; MAIA, M. L. A. Variáveis que influenciam no uso da Bicicleta e as crenças da teoria do comportamento planejado. **Transportes**, v. 23, n. 1, 2015, p. 24-36.

SIMON, W.; HANEY, C.; BUENTEO, R. The Postmodernization of Death and Dying. **Symbolic Interaction**, v. 16, n. 4, 1993, p. 411-426.

SIMU – Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana. Disponível em <https://simu.mdr.gov.br/>. Acesso em: 07 de fevereiro/02/ de 2023.

SIRRIS, S.; LINDHEIM, T.; ASKELAND, H. Observation and Shadowing: Two Methods to Research Values and Values Work in Organisations and Leadership. *In*: ESPEDAL, G.; LOOVAS, B. J.; SIRRIS, S.; WAERRAS, A. **Researching Values: Methodological Approaches for Understanding Values Work in Organisations and Leadership**. Cham: Palgrave MacMillan, 2022.

SKINNER, D.; ROSEN, P. Hell is Other Cyclists: Rethinking Transport and Identity. *In*: HORTON, D.; ROSEN, P.; COX, P. **Cycling and Society**. Hampshire: Ashgate,

2007.

SMETHURST, P. **The Bicycle – Towards a Global History**. Nova Iorque: Palgrave MacMillan, 2015.

SNAPE, S. **Ancient Egyptian Tombs. The Culture of Life and Death**. Massachusetts: Wiley-Blackwell, 2011.

SOUSA, R. A.; SOUSA, C. M. S.; SILVA, F. R. S.; RODRIGUES, M. T. P.; CARDOSO, O. O.; MASCARENHAS, M. D. M. Tendência temporal e distribuição especial da mortalidade por acidentes de trânsito no Piauí, 2000-2017. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, v. 29, n. 5, 2020, p. 1-11.

SOUTHERTON, D. Habits, routines and temporalities of consumption: From individual behaviours to the reproduction of everyday practices. **Time Society**, v. 22, n. 335, 2012, p. 335-355.

SPINNEY, J. Cycling the City: Non-Place and the Sensory Construction of Meaning in Mobile Practice. In: HORTON, Dave, ROSEN, Paul, COX, Peter. **Cycling and Society**, Ashgate: Hampshire, 2007.

SPINNEY, J. A Place of Sense: A Kinaesthetic Ethnography of Cyclists on Mont Ventoux. **Environment and Planning D: Society**, v. 24, n. 5, 2006, p. 709-732.

SPINOSA, C. Derridian dispersion and Heideggerian articulation. General tendencies in the practices that govern intelligibility. In: SCHATZKI, T. R.; CETINA, K. K.; VON SAVIGNY, E. **The Practice Turn in Contemporary Theory**. Londres: Routledge, 2001.

SPOTSWOOD, F.; CHATTERTON, T.; TAPP, A.; WILLIAMS, D. Analysing cycling as a social practice: An empirical grounding for behaviour change. **Transportation Research Part F**, v. 29, 2015, p. 22-33.

STRAND, M. The political unconscious of practice theory: populism and democracy. **Thesis Eleven**, n. 1, v. 21, 2019, p. 1-21.

STUTZ, L. A Baltic Way of Death? In: LARSSON, A. M.; PAPMEHL-DUFAY, L. **Uniting Sea II. Stone Age Societies in the Baltic Sea Region**. Borgholm: OPIA 33, 2010.

SWIDLER, A. What anchors cultural practices. In: SCHATZKI, T. R.; CETINA, K. K.; VON SAVIGNY, E. **The Practice Turn in Contemporary Theory**. Londres: Routledge, 2001.

TEIXEIRA, K. S.; ALVES, M. P. Pedagogia do Pedal, Tribos Urbanas e Políticas Práticas Educativas: Primeiras Aproximações. **Revista Teias**, v. 22, n. 66, 2021, p. 353-269.

TEIXEIRA, C. A.; EDRA, F. P. M. Cicloturismo: Origem e Conceito da Palavra a partir de Koselleck. **Turismo, Visão e Ação**, v. 22, n. 2, 2020, p. 318-333.

THOMSON, P. F. Field. *In*: GRENFELL, M. **Pierre Bourdieu Key Concepts**. Durham: Acumen, 2008.

TOBIN, G. A.; The Bicycle Boom of the 1890's: The Development of Private Transportation and The Birth of the Modern Tourist. **Popular Culture**, v. 7, n. 4, 1974, p. 838-849.

TORALDO, M. L.; ISLAM, G.; MANGIA, G. Modes of Knowing: Video Research and the Problem of Elusive Knowledges. **Organizational Research Methods**, v. 1, n. 28, 206.

TRENCHARD, H.; RICHARDSON, A.; RATAMERO, E.; PERC, M. Collective behavior and the identification of phases in bicycle pelotons. **Physica A**, 2014, p. 92-103.

UCI – Union Cycliste Internationale. Guidelines for vehicle circulation in the race convoy. Disponível em: <https://archive.uci.org/docs/default-source/publications/guidelines-for-vehicle-circulation-in-the-race-convoy.pdf>. Acesso em 20 de abril de 2023.

UTENG, T. P.; ESPEGREN, H. M.; THRONDSSEN, T. S.; BÖCKER, L. The gendered dimension of multimodality: Exploring the bike-sharing scheme of Oslo. *In*: UTENG, T. P.; CHRISTENSEN, H. R.; LEVIN, L. **Gendering Smart Mobilities**. Londres: Routledge, 2020.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento. Reflexões e Propostas**. 3ª edição. São Paulo: Annablume, 2000.

WARDE, A. Consumption and Theories of Practice. **Journal of Consumer Culture**, v. 5, n. 131, 2005, p. 131-153.

WATSON, M. How theories of practice can inform transition to a decarbonized transport system. **Journal of Transport Geography**, n. 24, 2012, p. 488-496.

WENGER, E. C.; SNYDER, W. M. Communities of Practice: The Organizational Frontier. **Harvard Business Review**, v. 78, 2000, p. 139-145.

WIENER, N. **Invention: The Care and Feeding of Ideas**. Cambridge: The MIT Press, 1993.

WILLIAMS, D. M. Happiness and freedom in direct action: critical mass bike rides as ecstatic ritual, play, and temporary autonomous zones. **Leisure Studies**, v. 37, n. 5, 2018, p. 589-602.

WILLIAMS, K. D. Ostracism: The Kiss of Social Death. **Social and Personality Psychology Compass**, v. 1, v. 1, 2007, p. 236-247.

WITTE, F. Integrating the subject: narratives of emancipation in regionalism. *The European Journal of International Law*, v. 30, n. 1, 2019, p. 257-278.

YANG, L.; SAHLQVIST, S.; MCMINN, A.; GRIFFIN, S. J.; OGILVIE, D. Interventions to promote cycling: systematic review. **British Medical Journal**, v. 341, c5293, 2010.

YANOW, D. Talking about Practices: On Julian Orr's Talking About Machines. **Organization Studies**, v. 27, n. 12, 2006, p. 1742-1756.

YIN, J.; QIAN, L.; SHEN, J. From value co-creation to value co-destruction? The case of dockless bike sharing in China. **Transportation Research Part D: Transport and Environment**, v. 71, 2019, p. 169-185.

ZIJLEMA, W. L.; AVILA-PALENCIA, I.; TRIGUERO-MAS, M.; GIDLOW, C.; MAAS, J.; KRUIZE, H.; ANDRUSAITYTE, S.; GRAZULEVICIENE, R.; NIEUWENHUIJSEN, M. J. Active commuting through natural environments is associated with better mental health: Results from the PHENOTYPE project. **Environment International**, v. 121, 2018, p. 721-727.

ZILBER, T. B. The Methodology/Theory Interface: Ethnography and the Microfoundations of Institutions. **Organization Theory**, v. 1, n. 2, 2020, p. 1-27.

ZINN, J. O. Heading into the unknown: Everyday strategies for managing risk and uncertainty. **Health, Risk & Society**, v. 10, n. 5, 2008, p. 439-450.

APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA

Dados do Depoente

Nome completo:

Idade:

Profissão atual:

Local de realização da entrevista:

Data da entrevista:

- A) Gostaria que você me contasse um pouco da sua primeira conexão com a bicicleta, ainda que na infância.
 - a. (caso tenha aprendido a andar de bicicleta na infância) Pelo o que você se recorda, a bicicleta te trazia quais tipos de sentimentos?
- B) Como você conheceu o ciclismo urbano, em grupo?
- C) No início, quais eram suas maiores dificuldades? Como você se sentia?
- D) Descreva a primeira bicicleta que você utilizou no pedal em grupo. Era sua, emprestada, alugada?
 - a. A depender da resposta, aprofundar mais nos aspectos materiais da bicicleta.
- E) Em relação a acessórios, equipamentos de segurança. Conte-me um pouco mais sobre o que você utilizava quando iniciou no pedal (vestuário, capacete, luvas, etc.)
- F) Comparativamente com os dias atuais, conte-me sobre mudanças que você fez nessas indumentárias, acessórios e outros itens que utilizava e utiliza no pedal, e os motivos dessas mudanças.
- G) Como você avalia a sua evolução em termos de habilidade em cima da bicicleta face à sua segurança?
- H) Descreva todo o processo de pedalar, desde a sua tomada de decisão do dia, horário, localidade, grupo escolhido até o momento que você está pronto em cima da bicicleta, como seriam todas essas etapas? Lembre-se de não deixar de me contar tudo que passa na sua mente ao tomar essas diversas decisões.
- I) Tem algum ritual, coisa sua, religiosa ou de intuição que você faz antes de pedalar?
- J) Fale-me de alguma experiência de quase morte, incidente ou acidente ocorrido enquanto você pedalava.
- K) E em relação aos amigos, conhecidos ou mesmo outros ciclistas desconhecidos, descreva experiências e acidentes que culminaram em morte que você tenha conhecimento e que mais te marcaram. Descreva, também, como significou para você ter conhecimento desses acontecimentos.
- L) Conte-me como essas experiências mudaram sua forma de pedalar, com detalhes do que fora modificado.
- M) Você sente medo quando sai para pedalar? Descreva.

- a. Considerando haver medo, no que você se apegou ou investe de forma a mitigar esse medo e permanecer na prática de pedalar?
- N) O significado que pedalar tem hoje para você se alterou com o tempo?
- O) Em relação a pedalar em grupo ou sozinho, conte-me sobre suas preferências e da segurança que sente relacionada com essa preferência ou cada uma delas.
- P) De que maneira você participa da administração de algum grupo de pedal? Conte-me quando começou, sua função, ou se tem vontade de compor a administração ou mesmo criar um novo grupo.
- Q) Em qual cenário, localidade ou tipo de pedalada você se sente mais ou menos seguro e porquê?
- R) O que você acha da estrutura (física, atmosfera, respeito, etc.) dos locais que você usualmente pedala em grupo?
- S) Alguns casos emblemáticos de morte no contexto do ciclismo são veiculados em mídias de notícias diversas. Como esse tipo de conteúdo se relaciona com suas iniciativas, suas atitudes e comportamentos no pedal?

APÊNDICE B – ROTEIRO DE OBSERVAÇÃO

Local de partida:

Local de destino:

Horário de partida:

Nome do grupo de pedal:

Observações:

1. Das descrições e características do local da partida.
2. Observar comportamento (tensão, alegria, vestimentas, equipamentos de segurança, organização, comunicados, paradas pré-definidas) dos ciclistas no local de partida, antes da saída (concentração).
3. Observar se as saídas são autorizadas por integrantes específicos e de que maneira.
4. Observar os meios de comunicação utilizados.
5. Observar se há presença de cores representativas do grupo.
6. Observar fluxo de informações entre integrantes da administração do grupo, incluindo tecnologias.
7. Observar se, ao longo do percurso, como é o comportamento em localidades de alta movimentação/tráfego – dos administradores e dos ciclistas em geral.
8. Observar se há paradas regulares, pré-definidas ou não.
9. Observar se há apoio entre os integrantes no sentido de melhorar a segurança de seus pares.
10. Observar se há apoio entre os integrantes no sentido de oferecer aprimoramento de habilidades e técnicas.
11. Observar se há apoio entre os integrantes no sentido de compartilhar materiais de segurança, alimentação, água etc.
12. Observar se há preocupação com o horário (pedais noturnos e diurnos).
13. Observar se há intercorrências com motoristas de veículos motorizados.
14. Observar sinalizações não verbais e verbais feitas pelos ciclistas ao longo do percurso.
15. Observar reações dos ciclistas (medo, frenagem repentina, receio, comunicação coletiva) ao passar por locais emblemáticos.
16. Observar posicionamento dos ciclistas ao longo do percurso.
17. Buscar sentir eventual clima de apreensão, tensão, medo, insegurança;
18. Atentar-se para sons, ruídos, falas, inclusive de terceiros externos ao grupo, que possam relacionar-se com o quesito segurança.

APÊNDICE C – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO

Centro de Ciências Jurídicas e Econômicas

Av. Fernando Ferrari, 514 - Campus Universitário - Goiabeiras CEP. 29075-910 - ES
– Brasil

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Sou Morgana de Freitas Guaitolini, pesquisadora da UFES, e realizo uma pesquisa para compreender de que maneira a morte influencia nas práticas organizativas do pedal em grupo no âmbito do estado do Espírito Santo, sob orientação do Dr. Alfredo Rodrigues Leite da Silva. Para isso vou entrevistar ciclistas amadores e/ou profissionais. Além disso, participarei de pedais em grupo para coletar outras informações.

Este documento é um convite para que participe da pesquisa. Não terá despesas ou benefícios diretos, mas pretende-se oferecer contribuições para os interessados em entender o tema pesquisado. Ao participar desta pesquisa será solicitado que fale de sua história de vida, de suas relações com o ciclismo, de experiências pretéritas que envolvam morte, acidentes, incidentes, sejam ocorridos com você ou com pessoas próximas.

Se permitir, gravarei a entrevista para não perder detalhes das informações. A gravação será disponibilizada apenas aos pesquisadores e cinco anos após a sua transcrição ela será apagada. Caso não deseje que seja gravada basta informar.

A pesquisa segue critérios da ética em pesquisa com seres Humanos conforme Resoluções nº 466/2012 e 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde. Os dados de identificação dos participantes são sigilosos. Os resultados obtidos farão parte de uma dissertação de mestrado e serão publicados em periódicos e eventos científicos. Para não identificar os respondentes nos dados será utilizado um código, sem identificação pessoal.

Rubricas:

A participação na pesquisa envolve potenciais riscos psicológicos pois será solicitado o relato verbal e voluntário sobre opiniões e experiências, incluindo experiências negativas e possíveis traumas. Se achar necessário, a qualquer momento pode não responder uma pergunta, encerrar ou cancelar sua participação, sem qualquer

Após estes esclarecimentos, solicito o seu consentimento em duas vias, uma do pesquisador e outra do participante, de forma livre e esclarecida para a sua participação nesta pesquisa. Por favor, coloque o seu nome, a data e assine abaixo:

Eu, _____ após receber as informações sobre a pesquisa concordo em participar e estou ciente dos seguintes direitos:

- ✓ a garantia de receber informações a qualquer dúvida relacionada com a pesquisa;
- ✓ a liberdade de deixar de participar da pesquisa a qualquer momento;
- ✓ a segurança de não ser identificado nos dados, mantendo o anonimato das informações e a garantia de que estas serão mantidas e utilizadas somente para fins de pesquisa;
- ✓ o conhecimento que não receberei qualquer incentivo financeiro pela minha participação;
- ✓ a segurança de que não terei nenhum prejuízo ou punição por não participar da pesquisa;

Tenho ciência do exposto e manifesto, livremente, meu desejo em participar da pesquisa.

Vitória, ES, ___ de ___ de ____.

Assinatura do Participante

prejuízo ou justificativa.

Assinatura do Pesquisador
Morgana de Freitas Guaitolini - e-mail: morgana.g@gmail.com

Orientador: Prof. Dr. Alfredo Rodrigues Leite da Silva - Universidade Federal do Espírito Santo – UFES. Tel.: 40097725 - E-mail: alfredoufes@gmail.com.