

APROPRIAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DE LAZER POR USUÁRIOS DE BICICLETA: UM OLHAR SOBRE O PARQUE ECOLÓGICO DA PAMPULHA

Recebido em: 18/11/2017

Aceito em: 30/06/2018

*Ludmila Miranda Sartori*¹

*Luciano Pereira da Silva*²

Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG)

Belo Horizonte – MG – Brasil

RESUMO: Este estudo teve como objetivo investigar a apropriação do Parque Ecológico da Pampulha (PEP) por usuários de bicicletas. Quarenta e nove ciclistas responderam um formulário contendo perguntas que tratavam do perfil, apropriação e opinião a respeito do uso da bicicleta no PEP, na orla da Lagoa da Pampulha e em Belo Horizonte. As questões fechadas foram tratadas por uma análise quantitativa descritiva, enquanto as abertas foram examinadas pela análise de conteúdo. De um modo geral, as respostas apontam para uma percepção positiva dos visitantes em relação à liberação da entrada de bicicletas nos parques e à estrutura do PEP e da orla da Pampulha para se pedalar. Percebe-se que a liberação - além de estar de acordo com a expressividade do ciclismo na região - é uma forma de se democratizar a entrada do parque para aqueles que se apropriam do espaço público através desse instrumento. No entanto, os entrevistados anseiam por mais estruturas na cidade que permitam o uso da bicicleta, indicando o papel do PEP e da orla em permitir seu uso com segurança, uma vez que a insegurança aparece como a principal barreira para o uso da bicicleta em Belo Horizonte.

PALAVRAS-CHAVE: Atividades de Lazer. Ciclismo. Parques Recreativos.

THE APPROPRIATION OF PUBLIC LEISURE SPACES BY BICYCLE USERS: AN ANALYSIS OF THE PAMPULHA ECOLOGIC PARK

ABSTRACT: This study investigated the appropriation of the Pampulha Ecologic Park (PEP) by bicycle users. Forty-nine cyclists answered a form, which contained open and closed questions about their profile, appropriation and opinion regarding the bike use in the park, in Pampulha lake's margins and in Belo Horizonte. The closed questions were analyzed through descriptive statistics, while the content analysis was used for the open

¹ Mestre em Estudos do Lazer pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Graduada em Educação Física pela UFMG. Integrante do Grupo de Estudo e Pesquisa em Política Públicas de Esporte e Lazer - POLIS.

² Doutor em Educação pela UFMG. Docente do curso de graduação em Educação Física e do Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer da UFMG.

ones. In general, the answers indicated a positive perception about the bike entry permission, the PEP and the Pampulha Lake surroundings structure. The results show that the liberation, besides being in line with the bike popularity in the site, can democratize the park entry for those who appropriate the public space through this instrument. However, the cyclists desire more structures changes in the city in order to improve the bicycle use, which indicates the park and the lake role in providing a safe place to cycle, once the lack of safety revealed to be an important barrier to cycle in Belo Horizonte.

KEYWORDS: Leisure Activities. Bicycling. Parks, Recreational.

Introdução

A garantia do direito ao lazer³, no contexto dos grandes centros urbanos, está intimamente relacionada com a disponibilidade de espaços e equipamentos públicos para sua vivência, visto que, além do tempo disponível, o espaço é de extrema importância para a democratização desse direito. Contudo, o crescimento das cidades, usualmente, não acompanha o desenvolvimento da infraestrutura desejável, limitando o acesso de parte da população aos espaços e equipamentos públicos de lazer (MARCELLINO *et al.*, 2007).

Segundo Lefebvre (2001), a lógica da produção industrial e do capitalismo privou as massas do direito à cidade, moldada, historicamente, pela elite política e econômica. Nesse contexto, os espaços da cidade são, constantemente, submetidos à negociações e trocas em detrimento das necessidades sociais e valor de uso⁴ dos espaços:

Trata-se da necessidade de uma atividade criadora, de obra (e não apenas de produtos e de bens materiais consumíveis), necessidade de informação de simbolismo, de imaginário, de atividades lúdicas. Através dessas necessidades especificadas vive e sobrevive um desejo fundamental, do qual o jogo, a sexualidade, os atos corporais tais como o esporte, a atividade criadora, a arte e o conhecimento são

3 O lazer é um dos direitos sociais elencados pela Constituição de 1988, configurando-se, junto à educação, saúde e outros, como um dos requisitos para a garantia da cidadania (MENICUCCI, 2006).

4 O autor discute o espaço através de uma relação dialética entre valor de uso (aquele da vida urbana cotidiana) e valor de troca (aquele da mercadoria e do capital). (LEFEBVRE, 2001).

manifestações particulares e momentos, que superam mais ou menos a divisão parcelar dos trabalhos [...] (LEFEBVRE, 2001, p.103).

A partir dessa problemática urbana, o lazer pode ser analisado como parte do jogo das relações de (re) produção do capital. A escassez de espaços - como parques, quadras e praças - pode ser explicada pela mercantilização do esporte e dos espaços públicos, de modo que “o direito ao esporte, articulado ao direito à cidade, encontra grandes dificuldades de realizar-se no contexto de uma formação social como a dos países capitalistas periféricos” (MELO, 2005, p.77).

Cenário que influenciará, também, o uso da bicicleta. Com um longo histórico de planejamento urbano voltado para a priorização dos automóveis, a presença de ciclistas e pedestres foi inibida dos espaços das cidades (GEHL, 2015; JACOBS, 2011). Dessa forma, práticas de lazer que dependem do espaço público e da rua são influenciadas pela urbanização, dentre as quais se encontra o uso da bicicleta: vivência comumente afetada por aspectos relacionados à falta de estrutura e segurança nas cidades (GEHL, 2015).

Apesar desse cenário ainda ser uma realidade preponderante, um novo paradigma de urbanismo - mais humanizado, benéfico ao convívio urbano, à qualidade de vida da população e do meio ambiente - vem crescendo. Em diferentes locais do mundo, metrópoles estão incentivando o uso da bicicleta com o intuito de resolver os problemas de urbanização que assolam os grandes centros urbanos (GEHL, 2015).

Em Belo Horizonte, algumas iniciativas apontam para essa nova tendência. Em 2003, foi criado o “Pedala BH”⁵, programa que, timidamente, vem ganhando espaço nas políticas públicas da capital mineira (LAGE, 2017). A implementação de novas ciclovias, iniciada em 2010, chegou a cerca de 47 km em um período de quatro anos,

⁵ O programa foi criado pela Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte, conhecida como BH Trans, que se caracteriza por ser uma sociedade de economia mista municipal (LAGE, 2017).

além de melhorias na integração da bicicleta com o transporte público⁶ (BHTRANS, 2016b).

Porém, a cidade ainda se caracteriza por possuir uma malha cicloviária insuficiente. As ciclovias são poucas se comparadas à rede viária total, além de desconectadas e com problemas de manutenção e sinalização (LAGE, 2017).

Apesar das barreiras, o número de ciclistas e grupos⁷ que utilizam a bicicleta em Belo Horizonte vem aumentando⁸, e o lazer aparece como a principal finalidade de uso da bicicleta (CORRADI *et al.*, 2015). À vista disso, cresce também a demanda e a disputa por mais espaços que possibilitem o pedalar na cidade.

Um dos pontos da capital mineira que a prática tem expressividade é na região da Lagoa da Pampulha. Além da característica plana, extensão e paisagem, a orla recebeu alguns incentivos para o uso da bicicleta, como, implantação de seis estações do sistema de bicicletas compartilhadas⁹, construção de 7 km de ciclovias e recuperação de 11km, o que contribui, ainda mais, para a atratividade do local em relação à bicicleta (PBH, 2015).

Dentre os diversos equipamentos presentes na orla da Pampulha, o Parque Ecológico Francisco Lins Do Rego (conhecido como Parque Ecológico da Pampulha –

⁶ A embarcação de bicicletas é permitida no metrô (com certas restrições de horários) e no sistema BRT (Transporte Rápido por Ônibus, implementado desde 2014 em Belo Horizonte), no qual, apesar de possuir um local dentro do ônibus para acomodá-las, permite o embarque das bicicletas apenas de segunda a sexta-feira, das 20h30 às 5:00 h do dia seguinte, aos sábados, a partir das 14:00 h, e aos domingos e feriados, o dia todo (BHTRANS, 2016a). Vale ressaltar que, no dia 13 de maio de 2016, uma portaria regulamentou a entrada de bicicletas do modelo dobrável em qualquer coletivo do serviço convencional sem restrição de horários (BHTRANS, 2016b).

⁷ Existem diversos grupos que organizam pedaladas, de diferentes objetivos e níveis de dificuldade, dentre eles: Bloco da Bicicletinha, Massa Crítica, Mountain Bike BH, Bike Polo BH, Pedal de Salto Alto, Le Velo (MURTA, 2015).

⁸ Uma pesquisa dos ciclistas urbanos de Belo Horizonte em parceria com o ITDP Brasil (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento) mostrou um aumento de 7,7% no número de ciclistas contabilizados em diferentes pontos de Belo Horizonte (BH EM CICLO, 2016).

⁹ As estações do sistema de bicicletas compartilhadas vêm sendo implantadas em Belo Horizonte, desde 2014, como parte do Programa “Pedala BH”, a fim de promover a mobilidade urbana por bicicletas. As estações estão concentradas na região central e na orla da Pampulha. (PBH, 2014).

PEP) tem se destacado pelos incentivos relacionados à prática. O parque possui 3,6 km de pistas para pedestres e ciclistas, um sistema de empréstimo¹⁰ de bicicletas, além de ter sido, em fevereiro de 2015, o primeiro parque da cidade a liberar a entrada de bicicletas de grande porte em suas dependências (BELO HORIZONTE, 2015), as quais estavam¹¹, desde 2011, proibidas de circular nos parques municipais (BELO HORIZONTE, 2011).

Rechia e colaboradoras (2016) discutem a importância de parques e ciclovias que possibilitem o uso da bicicleta com segurança, uma vez que diversas são as barreiras para a vivência desse instrumento no meio urbano. Além disso, as autoras debatem a possibilidade de experiências nos momentos de lazer com a bicicleta contribuírem para sua inclusão em outros momentos na rotina das pessoas.

Tendo em vista que os problemas de segurança dos grandes centros urbanos inibem a circulação das bicicletas, a orla e o Parque Ecológico da Pampulha - ao oferecerem uma estrutura para prática - podem ser considerados espaços potenciais da cidade para promover o uso e cultura de uso desse instrumento.

A partir disso, o presente estudo teve como objetivo investigar – após um ano da liberação da entrada de bicicletas - a apropriação do PEP pelos ciclistas¹². Buscando discutir as relações entre esse instrumento e o uso do parque, além de problematizar o papel de espaços como esse na cidade na promoção de vivências de lazer e cultura da bicicleta.

¹⁰ Desde agosto de 2017 o sistema de empréstimo de bicicletas está desativado devido à não renovação do contrato com a empresa terceirizada que realiza a manutenção das mesmas (Informação verbal fornecida pela administração do parque). Esse foi o mesmo motivo que fez o parque fechar por cerca de três meses no início de 2017. (OTEMPO, 2017).

¹¹ Tal lei foi revogada em 2015 – pela lei nº 10.863, de 23 de outubro de 2015 - permitindo novamente a entrada das bicicletas nos parques (BELO HORIZONTE, 2015).

¹² O presente estudo considera ciclista qualquer um que utiliza a bicicleta, seja como esporte, transporte ou lazer, assim como irá se referir ao ciclismo como todas as práticas que envolvem tal instrumento (HOUAISS; VILLAR, 2004).

Os achados aqui expostos somam-se às discussões referentes ao lazer e à bicicleta, trazendo um olhar para essa possibilidade de apropriação dos espaços públicos.

Procedimentos Metodológicos

O presente estudo contou com as abordagens qualitativa e quantitativa. A primeira permite uma maior aproximação do objeto a ser pesquisado, sem desconsiderar a subjetividade - dos entrevistados e do próprio pesquisador - da realidade. Enquanto a segunda busca, através da análise estatística, uma objetivação dos resultados. Como cada abordagem possui vantagens e desvantagens, diversos pesquisadores têm optado por integrar as duas linhas (GOMES; AMARAL, 2005).

No início da investigação, o estudo exploratório foi utilizado com o objetivo de familiarizar o pesquisador com o tema escolhido através do levantamento de fontes e informações sobre o objeto de estudo (MARTINS, 2008). Para esse fim foram consultados livros, publicações periódicas, dissertações e teses sobre as temáticas da bicicleta, dos espaços e equipamentos públicos de lazer do município de Belo Horizonte e da Pampulha. Além disso, alguns documentos legislativos - disponíveis no site da Câmara Municipal de Belo Horizonte - referentes à bicicleta na cidade foram mobilizados.

Com o intuito de caracterizar os ciclistas frequentadores do PEP, optou-se pela pesquisa descritiva, a qual tem como “objetivo primordial a caracterização de determinada população ou fenômeno” e é comumente utilizada nas ciências humanas e sociais. Para isso, coletas de dados que utilizam questionários e observação sistemática costumam ser utilizadas (GIL, 2009, p.42). Por consequência, optou-se pelo formulário

como instrumento de investigação - técnica de coleta em que o pesquisador realiza oralmente perguntas predefinidas e anota as respostas obtidas-, tal procedimento é considerado como um dos mais eficientes em pesquisas de opinião pública, dado que é “[...] aplicável aos mais diversos, segmentos da população e por possibilitar a obtenção de dados facilmente tabuláveis e quantificáveis” (GIL, 2009, p.115).

Dessa forma, elaborou-se um formulário com 13 perguntas, sendo elas fechadas, abertas e semiabertas. As questões envolveram aspectos relacionados ao perfil, à apropriação e à percepção a respeito do uso da bicicleta no PEP, na Pampulha e na capital mineira.

O estudo contou com 49 visitantes que estavam no parque de bicicleta, pedalando ou com elas encostadas, nos dias em que a coleta foi realizada (sábados e domingos, em horários variados, durante o mês de março e início de abril). O processo de amostragem foi intencional com seleção acidental dos participantes, que responderam aos questionamentos oralmente (GIL, 2009).

Os dados adquiridos nas questões objetivas foram tratados através de uma análise quantitativa descritiva por meio do programa Statistical Package for Social Sciences (IBM SPSS) para Windows, versão 24. As perguntas abertas foram abordadas pela análise de conteúdo: “técnica que se propõe à apreensão de uma realidade visível, mas também uma realidade invisível, que pode se manifestar apenas nas ‘entrelinhas’ do texto, com vários significados” (CAVALCANTE; CALIXTO; PINHEIRO, 2014, p.15). Assim, a organização de todo o material em unidades de análise - e ajuda do referencial teórico que abrangesse o tema de cada categoria - possibilitou caracterizar e discutir o fenômeno estudado.

Resultados e Discussão

O Parque Ecológico da Pampulha

Localizado na regional¹³ e orla da lagoa da Pampulha (Figura 1), o PEP foi construído no local antes denominado como “Ilha da Ressaca”¹⁴ através dos acúmulos de resíduos sedimentares depositados ao longo dos anos na lagoa. Inaugurado em 21 de maio de 2004, o parque municipal possui 30 hectares de área verde e tem a finalidade de disponibilizar um ambiente de “lazer, esporte ou descanso ao ar livre” (PBH, 2015).

Figura 1- Localização do Parque Ecológico da Pampulha



Fonte: Google Earth.

¹³ A regional da Pampulha é uma das nove regionais de Belo Horizonte, separadas, desde 1983, com o intuito de facilitar a administração municipal, sendo elas: Barreiro, Centro- Sul, Leste, Nordeste, Noroeste, Norte, Oeste, Venda Nova e Pampulha.

¹⁴ Os rios Ressaca e Sarandi que deságuam na lagoa (vindos de Contagem – cidade da região metropolitana de Belo Horizonte) são os principais afluentes da bacia da Pampulha. Contudo, desde a década de 80 e 90, com o crescimento acelerado da urbanização da capital e região metropolitana, eles vêm carregando a maior parte do lixo e esgoto responsáveis pela poluição e assoreamento da lagoa, uma vez que “passam por muitas áreas pobres e bastante pressionadas pela urbanização e falta de saneamento básico” (CARSALADE, 2007, p.73).

A estrutura do PEP é composta pelos seguintes setores principais: esplanada (local projetado para apresentações culturais, na qual é permitido soltar pipa e jogar bola); bosque (composto por espécies de árvores da Amazônia, Cerrado e Mata Atlântica, destinado aos piqueniques e caminhadas); centro administrativo e de apoio; área silvestre e de proteção ambiental (ambos voltados para a preservação da fauna e flora da região). Além de contar com um espelho d'água e pistas de caminhada e bicicleta que atravessam o parque (FIGURA 2) (TEIXEIRA, 2007).

Figura 2 – Da esquerda para a direita: espelho d'água e centro de apoio; pista para caminhar e pedalar; esplanada e Memorial Minas Japão



Fonte: PBH [2016]; arquivo da autora (abr. 2016).

É importante ressaltar que o PEP é um dos equipamentos que compõe o Complexo da Pampulha¹⁵ (CP): um dos principais atrativos turísticos da cidade de Belo

15 Segundo o Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável do Município de Belo Horizonte (PDITS-BH), o CP engloba o Complexo Arquitetônico da Pampulha (formado pelos edifícios de Oscar Niemeyer) e os atrativos naturais e culturais: Fundação Zoobotânica (incluindo o Zoológico, o Aquário da Prefeitura - Bacia do Rio São Francisco e o Jardim Japonês), Parque Ecológico da Pampulha, Estádios do Mineirão e Mineirinho, Campus da UFMG e Museu de Ciências Morfológicas, Museu de Arte da Pampulha, Igreja São Francisco de Assis e Casa do Baile. (BELO HORIZONTE, 2012, p.455).

Horizonte, caracterizado pela diversidade de equipamentos de lazer, pelos icônicos edifícios arquitetônicos projetados pelo arquiteto Oscar Niemeyer e pela lagoa artificial.

Atualmente, o CP se destaca pela sua propensão às práticas físico-esportivas em sua orla - dentre elas o uso da bicicleta - que, devido a sua paisagem e perímetro - de 18,5 km, passando por diferentes bairros da região - comporta e atrai um grande número de visitantes.

No Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável do Município de Belo Horizonte (PDTIS/BH), o PEP é alocado dentro dos “Atrativos Naturais” e “Unidades de Conservação” municipais e classificado como um atrativo de Hierarquia II, que são “[...] aqueles que têm capacidade de estimular fluxos regionais ou locais, atuais ou potenciais e de interessar visitantes nacionais ou internacionais que cheguem ao destino por outras motivações turísticas.” (BELO HORIZONTE, 2012, p. 43).

A partir disso, a capacidade de atração do Complexo da Pampulha – um espaço de lazer consolidado da capital mineira - refletirá na apropriação do PEP. Assim, certas discussões aqui levantadas abarcaram tais relações.

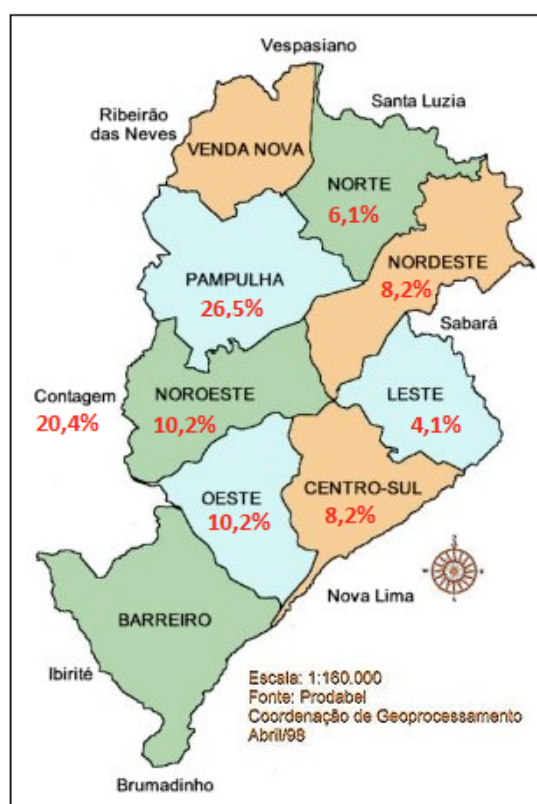
O Perfil dos Ciclistas do PEP

A distribuição dos pesquisados em relação à regional de residência é apresentada na Figura 3. Percebe-se que a maioria mora na regional da Pampulha e na cidade de Contagem, o que é esperado devido à proximidade dos mesmos com o parque. No entanto, nota-se que o PEP também tem atraído ciclistas de regiões mais afastadas do local.

Tais descobertas vão ao encontro do estudo de Teixeira (2007) que, ao analisar a apropriação a partir do perfil dos usuários de três parques na região da Pampulha,

incluindo o PEP, encontrou certa heterogeneidade quanto ao bairro de residência dos visitantes, demonstrando a capacidade desse parque de atrair pessoas de diversas regiões da cidade. Porém, o autor ressalta que a maioria deles se encontram relativamente próximos ao mesmo, “[...] o que demonstra a necessidade de se potencializar seu caráter de parque metropolitano.” (TEIXEIRA, 2007, p.74).

Figura 3 - Distribuição dos pesquisados quanto ao local de residência.



Fonte: Adaptado pela autora, tomando-se como referência mapa das regionais de Belo Horizonte retirado do Google Imagens.

Dos 49 ciclistas entrevistados, 27 chegaram ao parque ou a orla da Pampulha com veículo próprio (55%) e 22 de bicicleta (45%)¹⁶. Um dado que chama atenção é

¹⁶ O estudo de Teixeira (2007), também constatou a predominância de visitantes que chegam no PEP através de automóvel particular. Além disso, o autor encontrou que 5% dos visitantes chegaram ao PEP através da bicicleta. Contudo, na época de seu estudo, a entrada das mesmas ainda não era permitida no

que, apesar de aproximadamente cinco linhas de ônibus que param em frente a uma das portarias do parque, nenhum dos entrevistados chegou no local através do transporte público.

O acesso ao PEP de bicicleta através da integração com o transporte público é dificultado, uma vez que o parque não é atendido pelo metrô e conta com apenas uma linha do sistema BRT-MOVE, a qual permite, com algumas restrições, a embarcação de bicicletas¹⁷.

É relevante ressaltar que o transporte público é um importante elemento para a democratização do acesso aos espaços e equipamentos de lazer da cidade. Em Belo Horizonte, existe uma concentração de equipamentos de lazer nas regionais Centro- Sul e Pampulha, mas tais espaços não se configuram como uma opção para toda a população devido à distância e à deficiência do transporte público em relação ao seu custo e disponibilidade (SILVEIRA; SILVA, 2010). Tal questão não se restringe apenas à capital mineira. Na cidade do Rio de Janeiro, por exemplo, as possibilidades de lazer se concentram no Centro e Zona Sul, regiões em que a população de maior poder aquisitivo se encontra (MELO, 2003):

A cidade possui cerca de 60 centros culturais, mas somente 1 se localiza no eixo Zona Norte-Zona Oeste. De todas as salas de cinema existentes na cidade, somente 21 são dedicadas a uma cinematografia “alternativa”, todas localizadas no eixo Centro-Zona Sul. As bibliotecas e museus mais organizados estão também localizados neste último eixo. Da mesma forma, temos que lembrar que as praças, os parques e os espaços públicos de lazer mais belos e cuidados estão nos bairros mais ricos da cidade (MELO, 2003, p.86).

parque e a orla da Lagoa da Pampulha não contava com as novas ciclovias, com os estabelecimentos de aluguel e com o sistema de bicicletas compartilhadas.

¹⁷ Diversas cidades vêm implementando a entrada dos ciclistas no transporte público para incentivar seu uso. Em Copenhague a permissão vale para os ônibus em qualquer horário, desde que adquirido um “bike-ticket”. Além disso, nos metrô elas só não são permitidas entre 7:00h às 8:00h e 15:30 às 17:00h (restrições válidas apenas de segunda à sexta), enquanto que no trem da cidade só existe tal limitação de horário em uma das estações (VISITCOPENHAGEN, [2016]).

Outros estudos já mencionaram a deficiência do transporte público como uma das barreiras para a utilização dos equipamentos da orla da Pampulha, devido à falta de conexão com outras regionais da cidade bem como entre os próprios equipamentos da orla - já que a distância entre eles é grande para se percorrer a pé (ARAÚJO, 2014; ASSIS; CAPANEMA, 2009). Diante disso, questiona-se se o uso da bicicleta poderia facilitar esse acesso e conexão entre os equipamentos do Complexo da Pampulha.

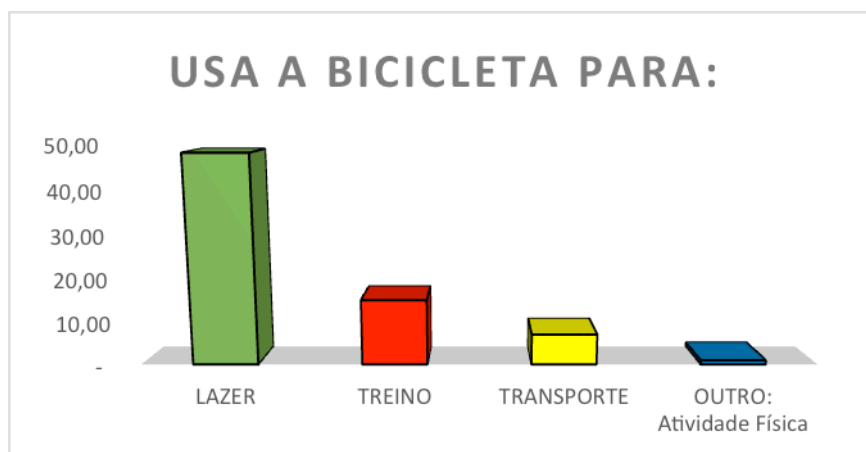
Dentre os entrevistados pesquisados, 65% utilizavam “bicicleta própria”, 23% “bicicleta alugada” nas redondezas da Lagoa da Pampulha e 12% através das estações de bicicletas compartilhadas¹⁸. Essas estações podem ser vistas como um facilitador para a vivência da prática entre aqueles que não possuem e almejam utilizar uma bicicleta por um preço acessível¹⁹. Embora existam diversos estabelecimentos de aluguel na orla, o preço cobrado para o uso de uma bicicleta por uma hora fica em torno de 15 a 20 reais, além de possuírem horários de funcionamento restritos – muitos não abrem durante a semana, por exemplo.

Ao serem indagados sobre a finalidade de estarem pedalando no PEP/ Pampulha, sendo que poderia haver mais de um motivo, apenas um dos ciclistas não marcou a opção lazer. O Gráfico 1 mostra a frequência das respostas dos 49 entrevistados:

¹⁸ As estações do sistema de bicicletas compartilhadas vêm sendo implantadas em Belo Horizonte desde 2014 como parte do Programa “Pedala BH”. As estações estão concentradas na região central e na orla da Pampulha. (PBH, 2014).

¹⁹ Para a utilização das mesmas é preciso baixar um aplicativo no celular e inserir dados de um cartão de crédito para a cobrança da tarifa: três reais para o passe diário, nove reais para o mensal ou 60 para o anual. (BIKEBH, 2018)

Gráfico 1 – Respostas da pergunta: “No parque, você usa a bicicleta para quê”.



Fonte: Elaborado pelos autores.

Surdi e Tonello (2007, p.225) consideram saúde e lazer como duas dimensões inseparáveis e dependentes entre si: “o lazer e a saúde são tratados como fins de um ciclo e poderiam ser compreendidos como meios para uma qualidade de vida [...]. Não há como separá-los em nosso cotidiano, pois sem um não teremos o outro em pleno vigor”. Assim, a procura pelas atividades físicas nos momentos de lazer entra como parte da busca por uma melhor qualidade de vida.

É fundamental ressaltar que, a busca pelas práticas físico-esportivas nos momentos de lazer vem, ao longo do século XX e até os dias de hoje, sendo incentivada pelas políticas públicas e utilizada como forma de manutenção da saúde da população. Dessa forma, construiu-se um ideal de “estilo de vida saudável” que estimula os indivíduos a buscar práticas corporais nos momentos de lazer (PERES; MELO, 2009). Contudo, os autores ressaltam que, apesar de certos discursos – no senso comum ou até mesmo em políticas de promoção à saúde - que culpabilizam atitudes e escolhas individuais, a saúde deve ser pensada de forma ampla: considerando os diversos aspectos do contexto sociocultural para sua real compreensão.

Nesse sentido, os espaços e equipamentos públicos de lazer da cidade irão se constituir como um dos componentes para se promover a saúde da população, uma vez que locais qualificados voltados para a vivência de atividades físicas podem incentivar hábitos e estilos de vida saudáveis nos espaços da cidade (RECHIA, 2009). Nota-se, portanto, a importância de se promover o lazer através de políticas intersetoriais²⁰, uma vez que o planejamento e a gestão desses locais envolvem o campo da saúde, educação, cultura, mobilidade urbana, dentre outros (RECHIA, 2009).

Quatorze ciclistas marcaram, além da opção “lazer”, a opção “treino”, sendo que apenas um deles marcou somente a opção “treino”. Questão que pode ser associada ao esporte e performance física como parte da busca pelo “lazer sério”. Tal conceito vem sendo discutido por Robert Stebbins para se referir às práticas que envolvem o amadorismo, trabalho voluntário ou um hobby. Assim, o “lazer sério” pode ser caracterizado por atividades que são marcadas por uma “atividade central” (como o ciclismo), pelo comprometimento, seriedade, aquisição de habilidades específicas e identificação (OLIVEIRA; DOLL, 2014).

Sete indivíduos marcaram a opção “transporte” junto à opção “lazer”, indicando o potencial da bicicleta como instrumento de acesso ao Complexo da Pampulha e ao PEP. Pois, assim como discute Gehl (2015), a democratização do acesso aos diversos espaços da cidade passa pelo incentivo ao uso da bicicleta nos deslocamentos urbanos:

A igualdade é incentivada quando as pessoas caminham e andam de bicicleta, em combinação com transporte público. Mesmo sem seus carros, as pessoas devem ter acesso ao que a cidade oferece e à oportunidade para uma vida cotidiana sem restrições impostas por opções ruins de transporte (GEHL, 2015, p.109).

²⁰ Ao se pensar em uma política que pretende democratizar o direito ao lazer, deve-se ter em mente que ela não pode estar sobre o encargo de apenas um setor-governamental. Apesar de ser comumente associado com a área da Educação Física e com os interesses físico-esportivos, o lazer deve ser pensado através de suas diversas formas de manifestação dentro de uma política intersetorial (CASTELLANI FILHO, 2006).

Contudo, apesar desse potencial da bicicleta em propiciar o acesso ao CP, ainda são necessários incentivos para além do perímetro da lagoa, através de uma malha cicloviária eficiente, conectando mais bairros ao CP e promovendo o acesso a seus equipamentos através da bicicleta.

Nota-se, portanto, que diversas são as relações entre lazer, mobilidade urbana e uso da bicicleta. Lee; Park e Sohn (2011) mostram que ciclistas que pedalam nos momentos de lazer estão mais sujeitos a incorporá-la como meio de transporte. Os autores discutem que experiências prévias com a prática, percepções em relação ao meio ambiente e uso de veículo automotor influenciam a utilização da bicicleta no deslocamento diário.

Assim, o uso da bicicleta nos momentos de lazer pode influenciar tais percepções, propiciando uma relação mais próxima com o espaço público e sensibilizando o indivíduo para a problemática da cidade. Nesse sentido, Rechia e colaboradoras (2016, p. 570) destacam:

A relevância do fenômeno lazer, para potencializar tal cultura [*da bicicleta*], pois entendemos que é nesse tempo e espaço que as pessoas vivenciam práticas corporais autônomas, e a partir dessas experiências podem ser sensibilizadas também para o uso da bicicleta em diferentes tempos e espaços.

Identifica-se então que o lazer se inter-relaciona com outros aspectos da vida social: “o lazer constitui relações dialógicas com a educação, com o trabalho, a política, a economia, a linguagem, a saúde, a ciência e a natureza, entre outras dimensões da vida, sendo parte integrante e constitutiva de cada sociedade.” (GOMES, 2011, p.17). Apesar da complexidade de se conceituar o lazer, um aspecto comum presente nas

discussões sobre o mesmo é a busca pela ludicidade²¹, prazer e satisfação, elementos que, por sua vez, permeiam as diversas dimensões da vida humana, dentre elas, a mobilidade urbana. A partir disso, o lazer pode ser entendido como:

[...] uma necessidade humana e dimensão da cultura caracterizada pela vivência lúdica de manifestações culturais do tempo/espaço social. Assim, o lazer é constituído da articulação de três elementos fundamentais: a ludicidade, as manifestações culturais e o tempo/espaço social. (GOMES, 2004, p.125).

A partir disso, o lazer – como qualquer outra dimensão da vida humana – não pode ser separado em uma estanque, o que possibilita problematizar as relações que ele estabelece com a cidade e a mobilidade urbana.

A Apropriação do PEP pelos Ciclistas

O uso dos espaços públicos está sujeito à atribuição de significados pela população. Nesse sentido, o ato da apropriação se refere a “modos de tornar próprio, de tornar seu; também, tornar adequado, pertinente, aos valores e normas socialmente estabelecidos.” (SMOLKA, 2000, p.28). Conforme Lefebvre (1999), é através do uso e da apropriação que o valor de uso pode se sobrepor ao valor de troca, assim, práticas socioculturais no meio urbano irão carregar um potencial revolucionário:

Na rua, e por esse espaço, um grupo (a própria cidade) se manifesta, aparece, apropria-se dos lugares, realiza um tempo-espaço apropriado. Uma tal apropriação mostra que o uso e o valor de uso podem dominar a troca e o valor de troca. Quanto ao acontecimento revolucionário, ele geralmente acontece na rua (LEFEBVRE, 1999, p.29).

²¹ Gomes (2008), discute que o lúdico é uma dimensão da cultura e linguagem humana relacionada à brincadeira, não se restringindo à infância e manifestando-se de diversas maneiras e dimensões da vida humana, assim como no lazer.

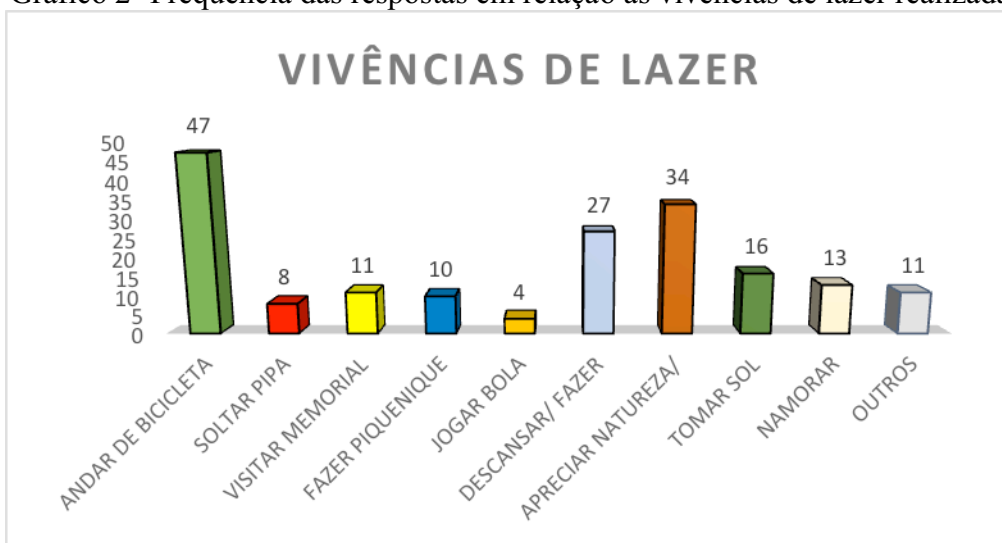
Para compreender o uso e apropriação de determinado espaço, fatores estritamente estruturais não são suficientes. Diversos são os processos que envolvem o uso e significados atribuídos ao espaço, pois como mostra Santos: “O valor de um dado elemento do espaço seja ele o objeto técnico mais concreto ou mais performante, é dado pelo conjunto da sociedade, e se exprime através da realidade do espaço em que se encaixou” (SANTOS, 2002, p.43).

A partir disso, investigar os usos e apropriações de determinado local é fundamental para a proposição de soluções coerentes com as reais necessidades dos usuários, uma vez que, devido à especificidade de cada local, políticas pensadas de “cima para baixo” podem não atender os anseios da população. Assim sendo, é

[...] de grande relevância social identificar, por meio de estudos e pesquisas, as características estruturais e culturais dos espaços e equipamentos de lazer para o estabelecimento de políticas públicas que efetivem tal direito, e, conseqüentemente o direito à cidade (RECHIA; TSCHOKE, 2014, p.108).

Dessa forma, a investigação buscou identificar as principais vivências de lazer realizadas no parque pelos ciclistas indicadas no (GRÁFICO 2).

Gráfico 2- Frequência das respostas em relação às vivências de lazer realizadas no PEP.



Fonte: Elaborado pelos autores.

Percebe-se que, além de andar de bicicleta, muitos marcaram a opção “apreciar a natureza/contemplar a paisagem”. O contato com a natureza e as práticas de lazer em meios naturais configura-se como uma das necessidades dos cidadãos, pois, especialmente nos grandes centros, a população sente falta do contato com o meio ambiente (BRUHNS, 2007). Conforme a autora, locais como esses podem propiciar um lazer desvinculado das lógicas de consumo e produtividade, além de possuírem características e sensações próprias:

As experiências íntimas do corpo com a natureza, numa perspectiva subjetiva, expressam em alguns casos uma busca de reconhecimento do espaço ocupado por esse corpo na sua relação com o mundo uma revisão de valores bem como um encontro muito particular do homem com ele mesmo. (BRUHNS, 2007, p.136).

Gonçalves e Melo (2009) mostram que, desde a década de 70, a cidade era considerada insalubre e prejudicial à saúde, o que já trazia à tona o desejo de escapar da realidade urbana. Nesse contexto, é desencadeada uma busca por práticas de lazer em contato com a natureza, criando uma nova demanda para a cidade, de forma que “o crescimento da malha urbana, de alguma forma, teve que considerar os novos desejos de diversão e de contato com a natureza” (GONÇALVES; MELO, 2009. p.261).

Rechia (2003) ressalta que o contato com natureza é o elemento de maior atração para que curitibanos frequentem os parques da cidade. Indicando que a prática de atividades físicas nesses espaços deve ser avaliada para além das finalidades relacionadas ao cuidado com corpo e visão restrita da saúde.

Outra resposta que apareceu com frequência foi o “descansar/fazer nada”. Vale ressaltar que o ócio deve ser considerado como uma opção de lazer, uma vez que tal

vivência é comumente desvalorizada ou mesmo desconsiderada²² devido à lógica utilitarista e mercadológica comumente incorporada às atividades de lazer. Segundo De Grazia, o ócio pode ser entendido como:

Uma forma de ser, uma condição do homem, que poucos desejam e muito menos alcançam. Estamos nos referindo ao ideal clássico de ócio, que não significa uma atividade que persegue um fim, mas que o fim de estar ocupado é unicamente o de conseguir o ócio. (DE GRAZIA, 1966, apud BRUHNS, 2007, p.127).

Além das nove opções presentes no formulário, outras 11 respostas diferentes apareceram, confirmando o caráter subjetivo do lazer. Para discutir a diversidade das práticas de lazer, Dumazedier (1976) o separa em diferentes interesses culturais envolvidos na sua busca, elencando-os em: artísticos, intelectuais, manuais, sociais, físico-esportivos e turísticos. O autor ainda ressalta que, para além do descanso e divertimento, a função de desenvolvimento pessoal através do lazer também deve ser considerada. Embora tais separações demandem certa cautela na análise do lazer na vida cotidiana - uma vez que elas se inter-relacionam na prática -, elas servem de apoio para compreender as diferentes possibilidades que o lazer oferece.

A diversidade de manifestações do lazer apontada pelos ciclistas confirma o caráter do parque de macro equipamento polivalente, pois o mesmo se caracteriza “[...] como um equipamento de grandes dimensões, adequado para receber um grande número de pessoas, com amplas áreas verdes, que oferece a possibilidade de vivência dos diversos interesses do lazer. ” (PELLEGRIN, 2004, p.71).

É fundamental que espaços e equipamentos públicos de lazer sejam multifuncionais e adaptáveis, pois, ao possibilitar diversas formas de manifestações

²² Alguns autores, como por exemplo Dumazedier, em sua definição de lazer, considera-o como conjunto de ocupações, não abarcando a possibilidade do ócio como forma de vivência do lazer (GOMES, 2011).

culturais, ampliam-se as possibilidades de apropriação do espaço (RECHIA, 2009). Além disso, a diversidade de usos que um parque oferece é um fator de extrema importância para incentivar a frequência e a variedade de usuários. Caso contrário, o uso do equipamento fica limitado a determinado público e horário do dia²³ (JACOBS, 2011).

Figura 4 - Pessoas pedalando na pista e adolescentes jogando futebol na esplanada.

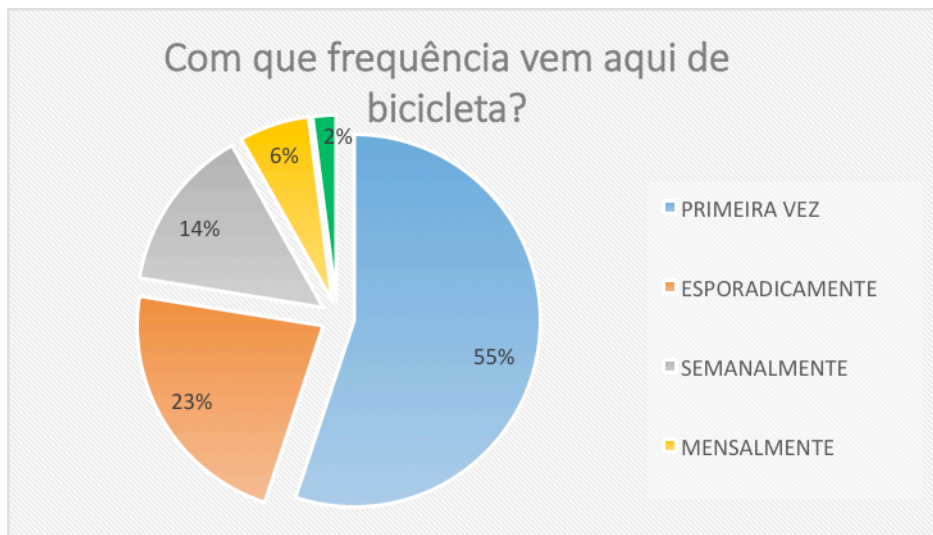


Fonte: Arquivo da autora (abr. 2016) .

Em relação à frequência que visitam o parque de bicicleta, muitos ciclistas o visitava pela primeira vez ou o fazem de forma esporádica (Gráfico 3). Porém, é importante ressaltar que, na época em que os formulários foram aplicados, o PEP completava um ano da liberação da entrada de bicicletas externas, e alguns usuários apontaram que só tomaram conhecimento de tal mudança há pouco tempo: três deles sinalizaram tal questão no decorrer das perguntas abertas.

²³ Ressalta-se que, desde julho de 2015, o PEP teve seu horário de funcionamento estendido para o público geral, podendo ser frequentado de terça a domingo e feriados. Visto que, anteriormente, apenas grupos agendados podiam utilizá-lo de terça a quinta (informação verbal fornecida pela administração do parque).

Gráfico 3 – Distribuição dos entrevistados quanto à frequência de visitação



Fonte: Elaborado pelos autores.

Um dado importante acerca da liberação da entrada de bicicletas é que 41% não frequentavam o PEP antes da mudança ocorrida em fevereiro de 2015. O que também pode indicar o papel desse instrumento na atração de visitantes para o parque.

Com exceção de apenas um visitante - que se mostrou indiferente quanto a essa questão - todos os outros entrevistados percebem a liberação de forma positiva. Além disso, todos os usuários afirmaram que a permissão aumenta o interesse dos mesmos em frequentar o parque.

Ao serem indagados sobre a estrutura do PEP para se pedalar, 75% a consideraram boa, 16% razoável e 9% ruim. Como sugestões para o aprimoramento do espaço para a prática, os entrevistados mencionaram questões em relação à superfície da pista e à continuidade da mesma, pois, apesar da pista circular o parque, existe um portão que fecha a passagem em determinado local, impedindo a volta completa.

Nas questões abertas, outras sugestões em relação ao PEP foram realizadas. Um dos entrevistados citou a necessidade de uma programação cultural, além de mais informações referentes à fauna e flora do parque.

Dois visitantes relataram optar por pedalar no PEP devido à segurança que o parque oferece para se pedalar com crianças. É fundamental discutir as vivências de lazer na infância e adolescência nos espaços públicos da cidade, pois, a insegurança que marca os grandes centros urbanos também afetará a presença das crianças no espaço público.

Debortoli; Martins e Martins (2008) mostram, utilizando como referência crianças de um bairro de classe alta de Belo Horizonte, o bairro Belvedere, que o cotidiano das crianças nesse contexto é caracterizado pelos ambientes privados e relações com o capital, o que limita as possibilidades de trocas espontâneas nos espaços públicos do bairro e o direito à cidade nessa fase da vida. Do mesmo modo, Rechia (2009) discute que tal restrição de vivências ao meio privado e institucionalizado durante a infância limita a mobilidade autônoma, conhecimento ambiental e representação de bairro das crianças. Tal cenário pode repercutir, negativamente, na visão e relação com os espaços públicos na vida adulta.

Nota-se, portanto, a importância de espaços e equipamentos públicos que propiciam vivências de lazer durante a infância no meio público, contribuindo tanto para uma cultura de utilização desses espaços quanto para a cultura da bicicleta, uma vez que a incorporação desse instrumento na vida adulta está relacionada com o aprendizado e familiaridade com o pedalar, mais facilmente adquiridos durante a infância e adolescência (MAPES, 2009).

Assim, a liberação de bicicletas nos parques da capital mineira tem um importante papel no incentivo da cultura da bicicleta desde a infância, visto que amplia as possibilidades de espaços para crianças e adultos vivenciarem a prática juntos.

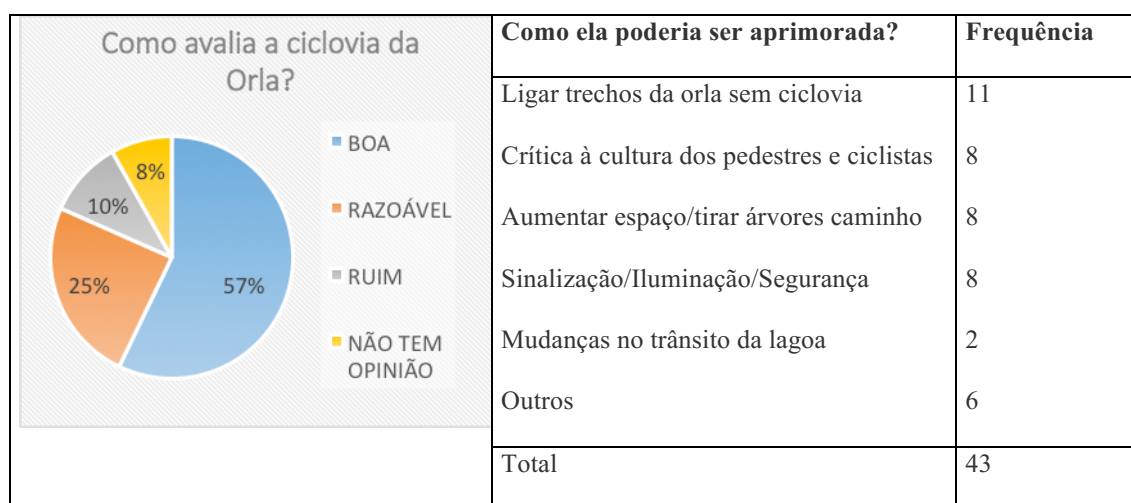
O PEP e a Orla Pampulha

Para tratar do uso da bicicleta no PEP, é fundamental considerar a influência que a Lagoa da Pampulha e sua estrutura voltada para a prática exercem no mesmo. Dessa forma, o formulário contou com perguntas que levassem esse contexto em consideração.

Um dos achados foi que 71% dos pesquisados disseram ter o costume de pedalar na orla, assim como 71% utilizou da ciclovia presente na orla para chegar ao parque. Tais dados indicam a potencialidade dos ciclistas que frequentam a orla de visitarem o PEP, apontando para a importância da ciclovia no local e da liberação da entrada de bicicletas.

A opinião dos ciclistas a respeito da ciclovia da orla da lagoa também foi verificada e, apesar de muitos a terem avaliado como “boa” (FIGURA 5), diversas considerações foram feitas quando indagados sobre como ela poderia ser aprimorada.

Figura 5 – Avaliação da ciclovia e sugestões de como ela poderia ser aprimorada.



Fonte: Elaborado pelos autores.

As sugestões mais mencionadas foram em relação à continuidade da pista no perímetro da lagoa, muitos se queixaram da interrupção da mesma, bem como da falta de segurança em determinados trechos. Foram frequentes as reclamações a respeito da manutenção do espaço, da sinalização e da cultura de utilização da ciclovia.

A opinião dos entrevistados corrobora com os apontamentos de Dutra (2015)²⁴, nos quais a autora mostra que uma das principais questões a serem resolvidas no local é a interligação da infraestrutura, tratamento das interseções e sinalização.

Outro apontamento recorrente nas questões abertas foi o desejo dos usuários quanto a intervenções no trânsito da orla para a circulação da bicicleta, como, a interrupção do fluxo de carros na via que circunda a orla (Avenida Otacílio Negrão de Lima). Tais opiniões demonstram a criticidade e reconhecimento desses espaços como um local privilegiado para vivências de lazer e práticas físico-esportivas em detrimento da circulação dos automóveis.

Achados que, por sua vez, vão ao encontro de diversas discussões sobre a incompatibilidade entre espaços destinados ao carro e a diversidade/vida nos espaços públicos (GEHL, 2015; JACOBS, 2011). Segundo Gehl (2015), retirar e inibir a circulação dos carros é uma forma de convidar as pessoas a caminhar, pedalar, permanecer e ter encontros nos espaços públicos: “A conclusão é inequívoca: se as pessoas, e não os carros, são convidadas para a cidade, o tráfego de pedestres e a vida urbana aumentam na mesma proporção” (GELH, 2015, p.16).

²⁴ A autora realizou uma análise técnica da ciclovia da orla com base no “Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta das Cidades” (2007), documento do governo federal que traz diretrizes e normas técnicas para orientar a implementação de estrutura cicloviária.

Belo Horizonte e a Bicicleta

Ao serem indagados, em uma questão aberta, a respeito da estrutura de Belo Horizonte para se pedalar, os entrevistados expressam insatisfação e mencionam diversas barreiras para o uso da bicicleta. As falas giram em torno de problemas relacionados à insegurança de forma geral, abarcando questões como: falta de estrutura, espaço no trânsito e respeito dos motoristas. As respostas mais frequentes foram categorizadas em unidades de análise e esquematizadas na (TABELA 1):

Tabela 1: Avaliação da estrutura dos espaços públicos de Belo Horizonte para se pedalar

Resposta	Frequência
Ruim/péssimo	13
Poucas ciclovias	11
Perigoso/arriscado/tem medo	11
Falta de espaço no trânsito	8
Ciclovias desconectadas	7
Falta de respeito motoristas	6
Poucos locais para vivenciar a prática	6
Relevo de BH como dificultador	5
Percepção positiva da Pampulha	4
Outros	18
Total	89

Fonte: Elaborado pelos autores.

Vale ressaltar que, entre as 89 menções sobre diferentes assuntos abarcados nessa questão, 68 delas - que representa cerca de 76% do total - trataram de percepções negativas dos usuários em relação ao uso da bicicleta em Belo Horizonte.

A questão da segurança interfere profundamente na apropriação dos espaços públicos, mas deve ser analisada com cautela devido à complexidade de fatores

relacionados ao aumento da violência nas grandes cidades (CALDEIRA, 2000). Gehl (2015) discute a segurança a partir da invasão dos carros nas cidades modernas. Os automóveis - além de causarem acidentes e colocarem em risco pedestres e ciclistas - criaram, ao longo de anos de planejamento urbano priorizando esse modal, cidades vazias e desestimulantes para se caminhar e pedalar, contribuindo com a sensação de insegurança de quem circula de forma ativa.

Nesse sentido, Jacobs (2011) discute que apesar da importância do policiamento, iluminação e outras estratégias de segurança pública, o planejamento urbano e a arquitetura influenciam na circulação, permanência e proximidade das pessoas nos espaços públicos, aspectos fundamentais para a segurança real e percebida, dado que as próprias pessoas funcionam como “olhos da rua” - vigiando e gerando segurança inconscientemente:

A primeira coisa que deve ficar clara é que a ordem pública - a paz nas calçadas e nas ruas - não é mantida basicamente pela polícia, sem com isso negar sua necessidade. É mantida fundamentalmente pela rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamento espontâneos presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados (JACOBS, 2011, p.32).

A questão da segurança para o uso da bicicleta envolve uma complexidade de fatores, abrangendo diversos aspectos da realidade belo-horizontina e brasileira. Contudo, destaca-se a falta de segurança no trânsito devido à precariedade de estrutura para a bicicleta, agressividade de motoristas, alta velocidade das vias, além de problemas relacionados à criminalidade, assédio, dentre outros (CAMPOS; TAMPIERI, AMARAL, 2016).

Essa realidade não é uma marca exclusiva de Belo Horizonte: diversas outras metrópoles brasileiras enfrentam tais obstáculos para o uso da bicicleta. Rechia e colaboradoras (2016) apontam que as principais barreiras para uso da bicicleta em

Curitiba foram: “educação no trânsito, fiscalização das normas e leis, manutenção e planejamento da malha cicloviária e uma cultura ainda em processo de consolidação para o uso da bicicleta na cidade” (RECHIA *et al.*, 2016, p.576).

Muitos entrevistados citaram a falta de locais em Belo Horizonte para se pedalar com segurança, o que ressalta a importância da liberação da entrada de bicicletas nos parques da capital. Tais equipamentos podem se configurar como uma opção para aqueles que precisam de melhor infraestrutura e segurança para pedalar, como, crianças, adolescentes e ciclistas poucos familiarizadas com a prática.

A palavra “ciclovias” apareceu em diversas respostas durante as questões abertas. Apesar da construção de ciclovias não ser a solução para a mobilidade por bicicletas, elas são “um indicador das políticas públicas adotadas, pois é a infraestrutura mais cara que beneficia a bicicleta” (CÉSAR, 2010, p.51). Porém, uma implementação adequada deve ocorrer de forma integrada com o transporte público, junto a diversas outras medidas, como moderação de tráfego, trânsito compartilhado e estacionamentos para as mesmas.

Cinco entrevistados apontam o relevo de Belo Horizonte como uma barreira para se pedalar na cidade. Contudo, a capital mineira possui grandes extensões de fundo de vale e rios que, apesar de canalizados e transformados em avenidas sanitárias, são propícios ao uso da bicicleta (CAMPOS; TAMPIERI; AMARAL, 2016). E, apesar de determinadas regiões, como no limite sul da cidade, possuírem alta declividade, 55% da área da cidade possui declividade branda de relevo (entre 0 e 15%), e 35% está entre 0 e 10% de declividade²⁵.

²⁵ Segundo o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta das Cidades (2007), as rampas máximas para rotas de ciclovias e ciclofaixas podem ter até 10% de declividade se o desnível a ser vencido for em torno de 2 metros (DUTRA, 2015, p.43).

Diante deste aspecto, pode-se dizer que grande parte da Capital mineira estaria apta a receber infraestrutura urbana de apoio ao ciclista, principalmente na região da Pampulha, onde a maioria da área está abaixo de 15% de declividade, sendo um contraponto à crença popular apresentada anteriormente (DUTRA, 2015, p.43).

Além disso, pesquisas a respeito do perfil dos ciclistas da capital mineira mostram que o relevo não aparece como uma barreira relevante para o uso da bicicleta, sendo a falta de infraestrutura, falta de respeito dos condutores motorizados e segurança no trânsito as principais barreiras que impedem os ciclistas de pedalam mais (CAMPOS; TAMPIERI; AMARAL, 2016).

Outra pesquisa que corrobora com tal discussão foi realizada por Dias; Silva Júnior e Silva (2015). Os autores contaram com pessoas de diferentes capacidades físicas para pedalar na regional Centro-Sul de Belo Horizonte²⁶, e encontraram - através de parâmetros fisiológicos e da percepção dos participantes - que mesmo os sedentários mostraram e se sentiram capazes de realizar o trajeto. O estudo concluiu que o imaginário dos belo-horizontinos, acerca das dificuldades de se pedalar na cidade, não condiz com a realidade atual, que oferta bicicletas mais leves e com tecnologias para diminuir o esforço na subida.

Contudo, tal questão, além de permear o senso comum, influencia a adoção de políticas públicas de incentivo à bicicleta na cidade:

A realidade da bicicleta em Belo Horizonte está diretamente ligada ao enfrentamento de um discurso muito conveniente para alguns setores políticos: a topografia e o relevo de Belo Horizonte não favorecem o uso da bicicleta. Repetir inadvertidamente esse discurso já ultrapassado é fechar os olhos para a realidade da capital mineira. As bicicletas sempre estiveram presentes na cultura urbana da cidade, que hoje está se organizando de forma rica e diversificada (CORRADI *et al.*, 2015, p. 34).

²⁶ Os participantes pedalarão cerca de 5,2 km subindo cerca de 63 metros no total. Praticamente todo o trecho foi realizado em ciclovia (DIAS; SILVA JÚNIOR; SILVA, 2015).

Na última questão do formulário, os entrevistados poderiam acrescentar outras discussões caso desejassem, o que foi feito por 18 dos 49 entrevistados. Notou-se que muitos continuaram falando sobre temas relativos à estrutura e a palavra “ciclovia” permaneceu recorrente. Dois entrevistados apontaram o tema do meio ambiente e mencionaram tal possibilidade de locomoção como alternativa de “transporte limpo” e que “faz bem para o planeta”. Respostas que por sua vez reforçam as discussões de Rechia e colaboradoras (2016, p.576) sobre o uso da bicicleta: “pedalar no tempo e espaço de lazer pode gerar a consciência da importância que a bicicleta representa para nós mesmos e para o contexto em que estamos inseridos”.

Por fim, pode-se destacar o relato de um visitante que afirmou ir a “todos os pontos turísticos de BH de bicicleta”, indicando o papel que esse instrumento pode adquirir no acesso e apropriação dos espaços e equipamentos públicos da cidade.

Considerações Finais

Os achados da presente investigação revelam a importância da liberação das bicicletas no PEP, assim como em outros parques da cidade. Percebe-se a potencialidade de apropriação do espaço público através desse instrumento, bem como o papel de locais como esse que permitam a vivência da prática com segurança. Uma vez que - no contexto dos grandes centros urbanos, como Belo Horizonte - a insegurança se configura como a principal barreira para o uso da bicicleta.

Além de sua função em relação ao uso da bicicleta, o parque também se configura como uma opção de espaço na cidade que propicia a vivência do lazer em meio a natureza, de caráter público, gratuito e desvinculado das lógicas de consumo e produtividade comumente impostas pela mercantilização dos espaços das cidades.

A orla da Lagoa da Pampulha, com sua ciclovia e fluxo de ciclistas, está intimamente relacionada com o uso e atratividade do PEP. Assim, a liberação da entrada das bicicletas está contextualizada com a localização do parque, potencializando a visita do mesmo por aqueles que se apropriam da orla e de outros espaços da cidade através desse instrumento.

Apesar das percepções, de forma geral, positivas a respeito do PEP e orla da Pampulha como locais para se pedalar, as avaliações a respeito da prática em Belo Horizonte foram predominantemente negativas, ressaltando a importância desses espaços em propiciar o uso da bicicleta na capital mineira. Ademais, elas confirmam a necessidade de políticas mais consistentes e capazes de promover o uso da bicicleta com segurança na cidade: seja para a vivência do lazer, para o treino/atividade física ou para o transporte, uma vez que tais dimensões se inter-relacionam e constituem a cultura da bicicleta.

O presente estudo, além de apontar indícios para futuras ações nesses locais, contribui para discussões e políticas que envolvam o uso da bicicleta e a apropriação de espaços e equipamentos públicos de lazer.

No entanto, mais investigações que abordem tais dimensões em Belo Horizonte, e em outros locais, são necessárias, uma vez que, tendo em vista a intersectorialidade e interdisciplinaridade do tema, diálogos entre diferentes campos e setores da sociedade têm muito a contribuir para as políticas de lazer e de incentivo ao uso da bicicleta.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, W. M. Pampulha: uma experiência dos “turistas moradores” de Belo Horizonte via arquitetura e design. In: REUNIÃO BRASILEIRA DE ANTROPOLOGIA, 29, 2014. **Anais...** Natal. Disponível em:

https://www.29rba.abant.org.br/resources/anais/1/1401917891_ARQUIVO_artigo29rba.pdf Acesso em: 26 mar. 2017

ASSIS, M. C. L.; CAPANEMA, L. M. A gestão do patrimônio no caso da Pampulha e a necessidade de um planejamento turístico integrado e sistêmico. **Fórum Patrimônio: ambiente construído e patrimônio sustentável**. Belo Horizonte, v. 3, n. 2, jul./dez. 2009.

BELO HORIZONTE. **Lei nº 10.863**, de 23 de outubro de 2015. Autoriza a entrada de bicicletas não motorizadas ou elétricas nos parques do Município e dá outras providências. Disponível em: <<https://www.cmbh.mg.gov.br/leis/legislacao/pesquisa>> Acesso em: 28 out. 2015.

_____. **Lei nº 10.285**, de 14 de outubro de 2011. Autoriza o uso de bicicleta de pequeno porte nos parques do Município de Belo Horizonte. Disponível em: <<http://www.cmbh.mg.gov.br/leis/legislacao/pesquisa>> Acesso em: 28 out. de 2015.

_____. **Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável do Município de Belo Horizonte**. Empresa Municipal de Turismo de Belo Horizonte, 2012.

BELO HORIZONTE. Minas Gerais. **Parque Ecológico da Pampulha**. Disponível em: <<http://www.belo Horizonte.mg.gov.br/local/servico-turistico/espaco-para-evento/aberto/parque-ecologico-da-pampulha>> Acesso em: 10 out. 2014.

BH EM CICLO. Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte. **Contagem de ciclistas 2016** – dados inéditos sobre o uso da bicicleta em BH. 4 de outubro de 2016. Disponível em: <<Http://bhemiciclo.org/contagem-de-ciclistas-2016-dados-ineditos-sobre-o-uso-da-bicicleta-em-bh/>> Acesso em: 17 out. 2016

BHTRANS. **Bicicletas no MOVE**. 2016a. Disponível em: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/Onibus/MOVE/Incentivo%20ao%20uso%20de%20bicicletas> Acesso em: 8 abr. 2016.

_____. **Portaria BHTRANS DPR n.º 063/2016**, de 12 de maio de 2016b. Regulamenta o transporte de bicicletas no sistema de transporte coletivo e no move de belo horizonte. Disponível em: <<https://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1162622>> Acesso em: 19 mai. 2016

BIKEBH. **Passes**. [2018]. Disponível em: <http://www.movesamba.com.br/bikebh/mapaestacao.asp> Acesso em: 24 mai. 2018.

BRUHNS, H. T. O corpo visitando a natureza: possibilidades de um diálogo crítico. In: SERRANO, C. M. T.; BRUHNS, H. T. (Org.). **Viagens à natureza: Turismo, cultura e ambiente**. Campinas: Papirus, 2007. p. 125-140.

CALDEIRA, T. P. R. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Ed. 34: EDUSP, 2000. 399 p.

CAMPOS, C. E.; TAMPIERI, G.L.C.; AMARAL, M.C. Perfil e desafios das ciclistas e

dos ciclistas de Belo Horizonte. In: ANDRADE, V. *et al.* **Mobilidade por bicicleta no Brasil**. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2016. p. 21- 50.

CARSALADE, F. **Pampulha**. Coleção BH. A cidade de cada um. Belo Horizonte: Conceito, 2007. 96 p.

CASTELLANI FILHO, L. Gestão Municipal e política de lazer. In: ISAYAMA, H. F.; LINHALES, M. A. (Org.). **Sobre Lazer e Política**: Maneiras de ver, maneiras de fazer. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006. p.119-135.

CAVALCANTE, R. B.; CALIXTO, P.; PINHEIRO, M. M. Análise de conteúdo: considerações gerais, relações com a pergunta de pesquisa, possibilidades e limitações do método. **Inf. & Soc.: Est.**, João Pessoa, v.24, n.1, p. 13-18, jan./abr. 2014.

CÉSAR, Y. B. **A garantia do direito à cidade através do incentivo ao uso da bicicleta nos deslocamentos urbanos**. 87f. 2010. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Geografia) - Universidade de Brasília, Brasília, 2010.

CORRADI, A. C. A. *et al.* Belo Horizonte, MG. In: SOARES, A. G. *et al.* (Org.). **A Bicicleta no Brasil 2015**. São Paulo: D. Guth, 2015, p. 32-39.

DIAS, J.A.; SILVA JÚNIOR, J.A.; SILVA, M. G.; Utilização da bicicleta como modo de transporte em uma cidade montanhosa conforme condição física das pessoas. **UR**. n.8. p. 84-93, jun., 2015.

DUTRA, P. D. V. **Análise das políticas públicas de incentivo aos meios de transporte não motorizados em Belo Horizonte**: reflexões sobre a rede cicloviária da região da Pampulha. 2015. 63 p. Monografia (Curso de Graduação de Engenharia Civil) – Escola de Engenharia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2015.

DEBORTOLI, J. A. O.; MARTINS, M. F. A.; MARTINS, S. **Infâncias na metrópole**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008. 205 p.

DUMAZEDIER, J. **Lazer e cultura popular**. São Paulo: Perspectiva. 1976. 333p. (Debates82: Ciências Sociais).

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2009

GOMES, C. L. Lazer- Concepções. In: GOMES, C. L. (Org.). **Dicionário Crítico do Lazer**. Autêntica: Belo Horizonte. 2004. p.119-125.

_____. **Lazer, trabalho e educação**: relações históricas, questões contemporâneas. 2 ed., rev. amp. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008. 151 p.

_____. Estudos do Lazer e geopolítica do conhecimento. **Licere**, v.14, n.3, set. 2011.

_____; AMARAL, M. T. M. **Metodologia da pesquisa aplicada ao lazer**. Brasília: SESI/DN, 2005.

GONÇALVES, C. A.; MELO, V. A. Lazer e urbanização no Brasil: notas de uma história recente (décadas de 1950/1970). **Movimento**. Porto Alegre, v. 15, n. 03, p. 249-271, jul./set. 2009.

HOUAISS, A.; VILLAR, M. S. **Míni Houaiss dicionário da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004.

JACOBS, J. **Morte e vida das grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2011. 3 ed. (Coleção Cidades). 510 p.

LAGE, L, A. **Novos desafios para a mobilidade urbana sustentável**: o estudo de caso do uso da bicicleta em Belo Horizonte. 2017, 204 f. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável) - Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2017.

LEE, I.; PARK, H.; SOHN, K. Increasing the number of bicycle commuters. **Transport**, v.165, n.1, p. 63–72. Jun. 2011.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001. 144 p.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG. 1999.

MAPES, J. **Pedaling Revolution**: how cyclists are changing american cities. Oregon: Oregon State University Press, 2009.

MARCELLINO, N. C. *et al.* **Espaços e equipamentos de lazer em região metropolitana**. Curitiba: OPUS, 2007. 121 p.

MARTINS, G. A. **Estudo de Caso**: Uma estratégia de pesquisa. São Paulo: Atlas, 2008.

MELO, M. **Esporte e Juventude Pobre**: políticas públicas de lazer na Vila Olímpica da Maré. Campinas: Autores Associados, 2005.

MELO, V. A. A cidade, o cidadão, o lazer e a animação cultural. **Licere**. v.6, n.1, p.82-92, 2003.

MENICUCCI, T. Políticas Públicas de Lazer: Questões analíticas e desafios políticos. In: ISAYAMA, H. F.; LINHALES, M. A. (Org.). **Sobre Lazer e Política**: Maneiras de ver, maneiras de fazer. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006. p.136-164.

MURTA, I. B. D. **O grupo ciclístico Massa Crítica em Belo Horizonte**: relações entre movimentos sociais e lazer. 2015. 149f. Dissertação (Mestrado em Estudos Interdisciplinares do Lazer) – Escola de Educação Física Fisioterapia e Terapia Ocupacional, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2015.

OLIVEIRA, S.N. DOLL, J. O Serious Leisure de Robert A. Stebbins. **Licere**, Belo Horizonte, v.17, n.1, mar, 2014.

PELLEGRIN, A. Equipamento de Lazer. In: GOMES, Cristiane (Org.). **Dicionário Crítico do Lazer**. Autêntica: Belo Horizonte. 2004. p.69-72.

PERES, F. F.; MELO, V. M. Lazer, promoção da saúde e espaços públicos: encontros e desencontros. In: FRAGA, A. B. *et al* (Org.). **Políticas de lazer e saúde em espaços urbanos**. Porto Alegre: Gênese, 2009.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **BH Metas e Resultados**, Pampulha Viva. Disponível em: <<http://bhmetasresultados.pbh.gov.br/content/pampulha-viva>> Acesso em: 28 out. 2015.

_____. **Belo Horizonte ganha mais 14 estações de bicicletas compartilhadas**. Ago. 2014. Disponível em: <<http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/noticia.do?evento=portlet&pAc=not&idConteudo=170734&pIdPlc=&app=salanoticias>> Acesso em: 26 mai., 2016.

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

RECHIA, S.. Planejamento dos espaços e dos equipamentos de lazer nas cidades: uma questão de “saúde urbana”. In: FRAGA, A. B. *et al*. (Org.). **Políticas de lazer e saúde em espaços urbanos**. Porto Alegre, Gênese, 2009.

_____. *et al*. O lazer sobre duas rodas: uma questão de espaço, tempo e ação em Curitiba-PR. **Pensar a Prática**, Goiânia, v. 19, n. 3, jul./set. 2016.

_____.; TSCHOKE, A. Espaços e equipamentos de lazer nas cidades brasileiras: o que a produção científica aponta sobre essa realidade? In: ISAYAMA, H. F.; OLIVEIRA, M. A. T. (Org.). **Produção do conhecimento em estudos do lazer**: paradoxos, limites e possibilidades. Belo Horizonte: Ed. Da UFMG, 2014.

SANTOS, M. **A Natureza do espaço**. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo (EDUSP), 2002. 383 p.

SILVEIRA, A. C. C.; SILVA, R. H. Os espaços de lazer na cidade: a política urbana de Belo Horizonte. **Licere**, Belo Horizonte, v.13, n.3, set. 2010.

SMOLKA, A. L. B. O (im)próprio e o (im)pertinente na apropriação das práticas sociais. **Caderno Cedes**, Campinas, v.20, n.50, abr. 2000.

SURDI, A. C.; TONELLO, J. Lazer e saúde: algumas aproximações em direção à melhoria da qualidade de vida das pessoas. **Visão Global**, Joaçaba, v. 10, n. 2, p. 201-228, jul./dez. 2007.

TEIXEIRA, R. S. **Análise da apropriação pelos usuários de parques urbanos**: estudo de casos na bacia da Pampulha - Belo Horizonte, MG. 2007. 127f. Dissertação (Pós-Graduação em Ciência Florestal) – Universidade Federal de Viçosa – UFV, Viçosa, 2007.

O TEMPO. **Parque Ecológico da Pampulha será reaberto no sábado (5)**. 2017. Disponível em: <<http://www.otempo.com.br/cidades/parque-ecol%C3%B3gico-da-pampulha-ser%C3%A1-reaberto-no-s%C3%A1bado-5-1.1505178>> Acesso em 27, mai.

2018.

VISITCOPENHAGEN. **What are you allowed to bring on public transportation?** [2016]
Disponível em: < <http://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/transportation/what-are-you-allowed-bring-public-transportation>> . Acesso em: 26 maio 2016.

Endereço dos Autores:

Ludmila Miranda Sartori
Rua Desembargador Paula Mota, 146 – 201 – Bairro Ouro Preto
Belo Horizonte – MG – 31310340
Endereço eletrônico: ludsartori@hotmail.com

Luciano Pereira da Silva
Universidade Federal de Minas Gerais
Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional
Av. Pres. Antônio Carlos, 6627 - Pampulha
Belo Horizonte – MG – 31.270-901
Endereço Eletrônico: lpereira45@hotmail.com