

Ludmila Miranda Sartori

**O USO DA BICICLETA NA ORLA DA LAGOA DA PAMPULHA:**

Relações entre requalificações urbanas, o direito à cidade e experiências de lazer  
nos espaços públicos

Belo Horizonte  
Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional/UFMG  
2018

Ludmila Miranda Sartori

**O USO DA BICICLETA NA ORLA DA LAGOA DA PAMPULHA:**

Relações entre requalificações urbanas, o direito à cidade e experiências de lazer  
nos espaços públicos

Dissertação apresentada ao Curso de Pós-Graduação em Estudos do Lazer da Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Lazer.  
Área de concentração: Lazer e Sociedade

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Simone Rechia

Belo Horizonte  
Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional/UFMG  
2018

S251u Sartori, Ludmila Miranda  
2018 O uso da bicicleta na Orla da Lagoa da Pampulha: relações entre requalificações urbanas, o direito à cidade e experiências de lazer nos espaços públicos. [manuscrito] / Ludmila Miranda Sartori – 2018.  
183 f.: il.

Orientadora: Simone Rechia

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional.  
Bibliografia: f. 157-179

1. Lazer - Teses. 2. Bicicletas - Teses. 3. Pampulha, Lagoa da – Teses. I. Rechia, Simone. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional. III. Título.

CDU: 379.8

**Ficha catalográfica elaborada pela equipe de bibliotecários da Biblioteca da Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional da Universidade Federal de Minas Gerais.**

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a minha mãe, Vitória, pela incansável dedicação, lutando sempre para que nós tivéssemos a melhor educação. Essa conquista também é sua. Ao meu pai, Marcelo, por sempre acreditar no meu potencial.

A minha irmã Bárbara, por estar sempre presente, escutando todos os casos do mestrado, e, no final, ainda ler meu trabalho. Ao meu irmão Igor, por me instigar a ser uma pessoa melhor.

Ao meu companheiro e melhor amigo Dan, por ser esse porto seguro, e pela leveza que traz aos meus finais de semana.

À minha orientadora Simone, pela dedicação e motivação durante esse processo. E por ser esse exemplo de profissional: sua paixão e compromisso social com o lazer e a cidade me inspiram.

Aos professores do programa, Silvio, Luciano e Cléber que instigaram meu interesse pelo campo do lazer e área acadêmica.

Aos membros da banca avaliadora, professor Luciano e professor Gilmar, por aceitarem o convite e pelas contribuições.

Aos meninos da secretaria, Danilo e Randley, pela eficiência e disposição que tornaram os processos burocráticos tão mais fáceis.

Aos meus “migos” de turma do mestrado, por compartilharem essa jornada e estarem sempre dispostos a ajudar. Em especial Vitor e Brisinha, pelo companheirismo e pelos divertidos “rolês”. E ao Igor, pelas contribuições valiosas e paciência com minhas confusões.

As minhas amigas cocotas e aos meus afilhados de casamentos, pelas risadas e melhores encontros.

Aos meus tios e tias, pelo carinho e apoio.

E, em especial, aos entrevistados que fizeram parte dessa pesquisa, por deixarem o processo tão interessante. Escutar suas opiniões foi a melhor fase do trabalho.



Fonte: Ludd (2005, p.102)

“A mente que se abre a uma nova ideia jamais voltará ao seu tamanho original”.

Albert Einstein

## RESUMO

O Complexo da Pampulha (CP), um importante espaço de lazer de Belo Horizonte, contou com diversas requalificações urbanas nos últimos anos. Tais intervenções foram realizadas no contexto da Copa do Mundo FIFA de 2014 e do processo de concorrência ao Título de Patrimônio da Humanidade pelo Conjunto Moderno da Pampulha. A partir disso, o presente estudo, de cunho qualitativo, teve como objetivo descrever e analisar tais ações a partir da ótica do direito à cidade, buscando desvendar seus possíveis efeitos na apropriação da orla da Lagoa da Pampulha, em especial em relação ao uso da bicicleta. Para isso, optou-se pela pesquisa documental, observações de campo e entrevistas semiestruturadas. Os documentos e falas dos gestores mostram que as ações realizadas no CP nesse contexto já estavam, há anos, previstas pela gestão municipal, mas foram antecipadas e/ou potencializadas devido a esses marcos. As requalificações de praças e mirantes, pistas de caminhada e bicicleta, melhoras na iluminação e qualidade da água da lagoa podem ser vistas como um convite às pessoas ao espaço público e um incentivo às práticas corporais. A reforma da Praça Dino Barbieri foi uma ação de grande impacto empreendida nesse contexto, uma vez que destinou um novo local - antes uma via de trânsito de automóveis - qualificado para a vivência do lazer. Uma das principais mudanças relatada pelos entrevistados foi o aumento do número e diversidade de pessoas que passaram a frequentar a orla nos últimos anos - questão que também se mostrou relacionada à melhora da segurança e atividade comercial no local. A orla da Lagoa da Pampulha é historicamente reconhecida pela sua propensão para o uso da bicicleta, assim, as ciclovias implementadas e requalificadas em 2013 potencializaram a prática. Tal estrutura veio acompanhada de conflitos e disputas, uma vez que não comporta a diversidade e quantidade de ciclistas que passaram a frequentar o local, principalmente aos finais de semana. Todavia, devido à escassez de locais como esse em Belo Horizonte e a insegurança das ruas, a orla da Pampulha é um dos principais espaços da cidade para se pedalar com segurança. Os depoimentos dos ciclistas mostram que o uso da bicicleta se relaciona com diversos elementos associados ao lazer, como, distração, socialização, contemplação da paisagem/natureza. Ademais, notou-se relações com a saúde/qualidade de vida e à mobilidade urbana. Os entrevistados trazem indícios de como a apropriação da orla pode estar relacionada com sentimentos de pertencimento e proximidade com o local. Contudo, notou-se um distanciamento desses frequentadores com os equipamentos culturais presentes na orla. Conclui-se que tais requalificações - empreendidas na orla da lagoa entre 2013 e 2016 - contribuíram para um maior acesso a esse equipamento nos últimos anos. Apesar dos diversos problemas que caracterizam a estrutura cicloviária da orla e das atuais necessidades quanto à manutenção, é notável que ela contribuiu para a ampliação do uso da bicicleta no local, além de exercer um importante papel na promoção da cultura da bicicleta em Belo Horizonte.

Palavras-chave: Lazer. Requalificações urbanas. Orla da Lagoa da Pampulha. Apropriação. Bicicleta.

## ABSTRACT

The Pampulha Lake Complex (CP), an important leisure place of Belo Horizonte, counted with several urban reforms in the past few years. These interventions happened in the context of the 2014 FIFA World Cup and the pursuit of the World Heritage of Humanity, by the Pampulha Architectural and Landscape Complex. The aim of this qualitative study was to describe and analyze these changes, searching their possible effects in the lake's margins appropriation, especially those related to cycling. To collect information, documental research, field observations and semi-structured interviews were used. These reforms were in the city plans for years, however, they were anticipated or potentialized due to these events. The changes implemented in courts and scenic view spots, walking and cycling tracks, improvements in the illumination and water's lake quality invite people to the public space and encourage them to bodily practices. The Dino Barbieri Court reform brought significant enhancements for the area, as it designated a new qualified spot – which used to be a passage for cars transit – for leisure practices. One of the main changes reported by the interviewees was the increased number and diversity of people who started to visit the lake's margin in the past few years – which is also related with security and commercial activity improvements. The lake's margin is historically known for its bicycle culture, consequently, the cycleways implemented and requalified in 2013 potentialized the bicycle use. The new structure construction was followed by conflicts and disputes: the cycleway struggles to fit the diversity and quantity of cyclists that started to use it, especially on the weekends. However, due to the lack of places like this in Belo Horizonte and the streets insecurity, the lake's margin is one of the main sites in the city to cycle with safety. The cyclists find many ways to cycle and use the structure. Their reports show that the bicycle use is related with many elements associated with leisure, like: distraction, socialization and nature/landscape contemplation. Relations with health/quality of life and urban mobility were also present. The interviewees bring insights of how the lake's margin appropriation can be related with belonging and proximity feelings with the place. Although, their speech shows a lack of interest in the margin's cultural buildings. It was concluded that these reforms – undertaken in the margin's lake among 2013 and 2016 – resulted in a greater access to this leisure equipment in the past few years. Besides the several problems that characterizes the cycleway and the maintenance needs, this structure amplified the bicycle use in the place, furthermore, it plays an important role in promoting the bicycle culture in Belo Horizonte.

**KEYWORDS:** Leisure. Urban requalification. Pampulha Lake's margin. Appropriation. Bicycle.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 -Da esquerda para a direita: Igreja São Francisco de Assis, Museu de Arte da Pampulha, Casa do Baile e Iate Tênis Clube.....	12
Figura 2 - Vista panorâmica da lagoa da Pampulha e seu entorno.....	13
Figura 3 - Mapa da Lagoa da Pampulha. Círculos vermelhos: edifícios arquitetônicos. Verdes: praças, parques e mirantes.....	13
Figura 4 - Trecho da orla da Lagoa da Pampulha.....	14
Figura 5 - Recorte reportagens tratando da ciclovia da orla.....	16
Figura 6 - Mapa esquemático com atrativos da Pampulha e distâncias entre eles ...	21
Figura 7 - Trecho margeado pela vegetação .....	71
Figura 8 - Lixos acumulados nas margens da orla.....	79
Figura 9 - Equipe coletora de lixo das margens .....	80
Figura 10 - Vista aérea da igreja antes (à esquerda) e depois (à direita) da reforma .....	81
Figura 11 - Espaço reformado entre a Praça Dino Barbieri e Igreja da Pampulha .....	84
Figura 12 - À esquerda foto antes da reforma da praça e, à direita, a pavimentação colocada no lugar da via .....	85
Figura 13 - Placa sinalizadora.....	85
Figura 14 - Ciclistas passando na rua entre igreja e lagoa, à esquerda, e, à direita, ciclistas descansando no mobiliário da praça .....	86
Figura 15 - Distribuição dos mirantes.....	90
Figura 16 - Mirantes, da esquerda para a direita: Bem-Te-Vi, Sabiá, Garças e Biguá .....	89
Figura 17 - Ciclistas no Deck do Vertedouro.....	92
Figura 18 - Distribuição Estações de Bicicleta Compartilhada na orla .....	102
Figura 19 - Crianças e bicicleta na orla.....	104
Figura 20 - Distribuição dos diferentes tipos estrutura cicloviária na orla.....	111
Figura 21 - Da esquerda para a direita: ciclovia bidirecional na calçada; ciclovia bidirecional na rua segregada por blocos de concreto; ciclofaixa bidirecional na rua sem segregação; trecho de compartilhamento com o pedestre.....	112

Figura 22 - Blocos quebrados na ciclovia, trecho com balizadores, à esquerda, e trecho sem balizadores, à direita.....	113
Figura 23 - Ciclovia em frente Praça Iemanjá, em novembro, à esquerda e em março, à direita. ....	<b>Erro! Indicador não definido.</b>
Figura 24 - Árvore no meio da ciclovia e caminho alternativo .....	115
Figura 25 - Pictograma de bicicleta na via .....	119
Figura 26 - Tendas de eventos de corrida de rua. Na Praça de Eventos, à esquerda, e na ciclovia, à direita.....	122
Figura 27 - Ciclistas em um dia de corrida de rua na orla .....	123
Figura 28 - Bicicletas na orla.....	140
Figura 29 - Corrente em frente ao MAP .....	147

**LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ADE	Área de Diretrizes Especiais da Pampulha
BH Trans	Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte
BH em Ciclo	Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte
CMP	Conjunto Moderno da Pampulha
CP	Complexo da Pampulha
COEP	Comitê de Ética em Pesquisa
Dossiê	Dossiê de Candidatura do Conjunto Moderno da Pampulha para Inclusão na Lista do Patrimônio Mundial
DIPC	Diretoria do Patrimônio Cultural da Fundação Municipal de Cultura do Município de Belo Horizonte
FIFA	Fédération Internationale de Football Association
IEPHA	Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais
ICOMOS	Conselho Internacional de Monumentos e Sítios
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
PBH	Prefeitura de Belo Horizonte
PDITS-BH	Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável do Município de Belo Horizonte
PEI	Planejamento Estratégico Integrado: Projeto Copa 2014
PRODABEL	Empresa de Informática e Informação do Município de Belo Horizonte
SUDECAP	Superintendência de Desenvolvimento da Capital
UFMG	Universidade Federal de Minas Gerais
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Cultura, Ciência e Educação

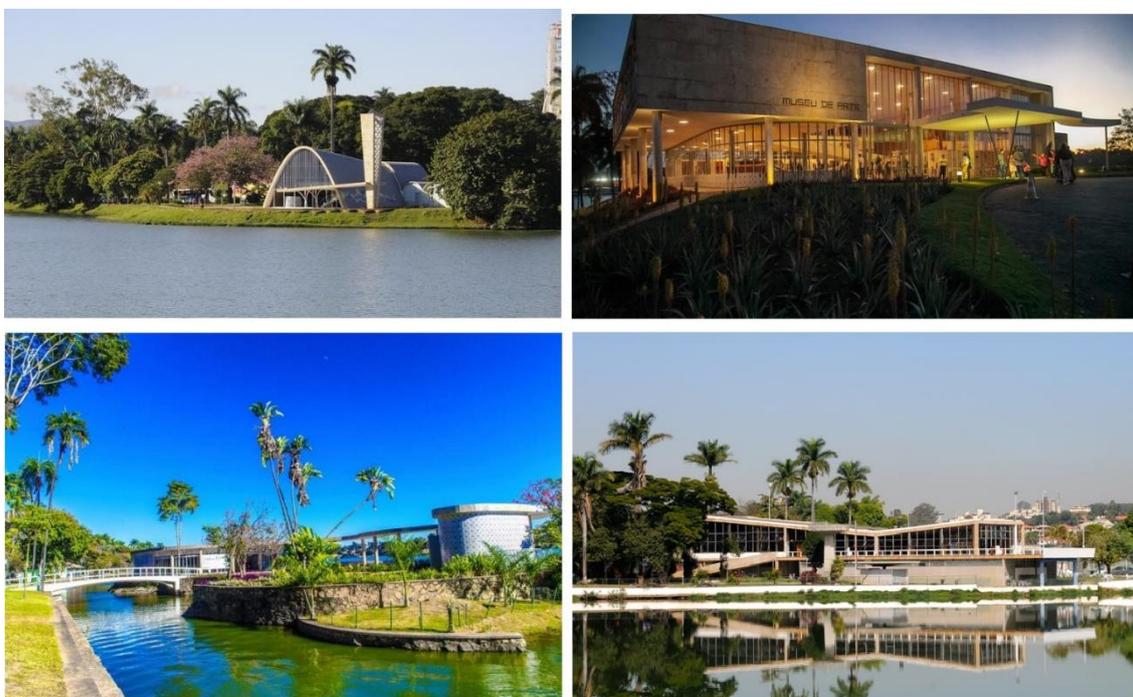
## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>12</b>
<b>2 METODOLOGIA .....</b>	<b>25</b>
<b>3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA .....</b>	<b>33</b>
3.1 Cidade, lazer e bicicleta: interseções .....	33
3.1.1 A problemática da cidade .....	33
3.1.2. Belo Horizonte e a problemática da cidade .....	37
3.1.3 O direito à cidade e o direito ao lazer .....	39
3.1.4. A bicicleta e a ressignificação da cidade .....	43
3.2 O Complexo da Pampulha .....	46
3.2.1 O Conjunto Moderno da Pampulha e as práticas de lazer.....	49
3.2.2 De Conjunto à Complexo: a ampliação das práticas de lazer na Pampulha .....	54
<b>RESULTADOS E DISCUSSÃO .....</b>	<b>56</b>
<b>4 AS MUDANÇAS NO CP .....</b>	<b>56</b>
4.1. A Copa do Mundo de Futebol e o CP .....	56
4.2. O título de Patrimônio da Humanidade .....	61
4.3. As requalificações na orla da lagoa. ....	68
4.3.1. Mudanças na orla: um convite às pessoas .....	68
4.3.2. A despoluição da lagoa.....	76
4.3.3. Praças e mirantes da orla .....	81
<b>5 A BICICLETA NA ORLA DA LAGOA DA PAMPULHA .....</b>	<b>93</b>
5.1. A bicicleta nas cidades brasileiras .....	93
5.2 A cultura da bicicleta no CP .....	99
5.3. A ciclovia da Pampulha.....	105
5.4. Os ciclistas da orla da lagoa da Pampulha .....	123
5.5.A apropriação da orla pelos ciclistas .....	139
5.5.1. Os equipamentos culturais da orla.....	144
<b>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>150</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>158</b>
<b>APÊNDICES .....</b>	<b>172</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Situado na regional da Pampulha<sup>1</sup>, o Complexo da Pampulha (CP)<sup>2</sup> - um dos principais atrativos turísticos da cidade de Belo Horizonte – caracteriza-se pela diversidade de equipamentos específicos<sup>3</sup> de lazer, pelos icônicos edifícios arquitetônicos projetados pelo arquiteto Oscar Niemeyer (Figura 1) e pela lagoa artificial que, por sua vez, representa a paisagem atrativa do local (Figura 2). Na figura 3 visualiza-se um mapa com a extensão da lagoa e alguns dos seus principais equipamentos de lazer.

Figura 1 -Da esquerda para a direita: Igreja São Francisco de Assis, Museu de Arte da Pampulha, Casa do Baile e late Tênis Clube.



Fonte: PBH [2018].

<sup>1</sup> Desde 1983, com o intuito de facilitar a administração, a prefeitura de Belo Horizonte divide a cidade em nove regionais: Barreiro, Centro-Sul, Leste, Nordeste, Noroeste, Norte, Oeste, Venda Nova e Pampulha.

<sup>2</sup> Segundo o Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável do Município de Belo Horizonte (PDITS-BH), o CP engloba o Complexo Arquitetônico da Pampulha e os atrativos naturais e culturais: Zoológico, 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).

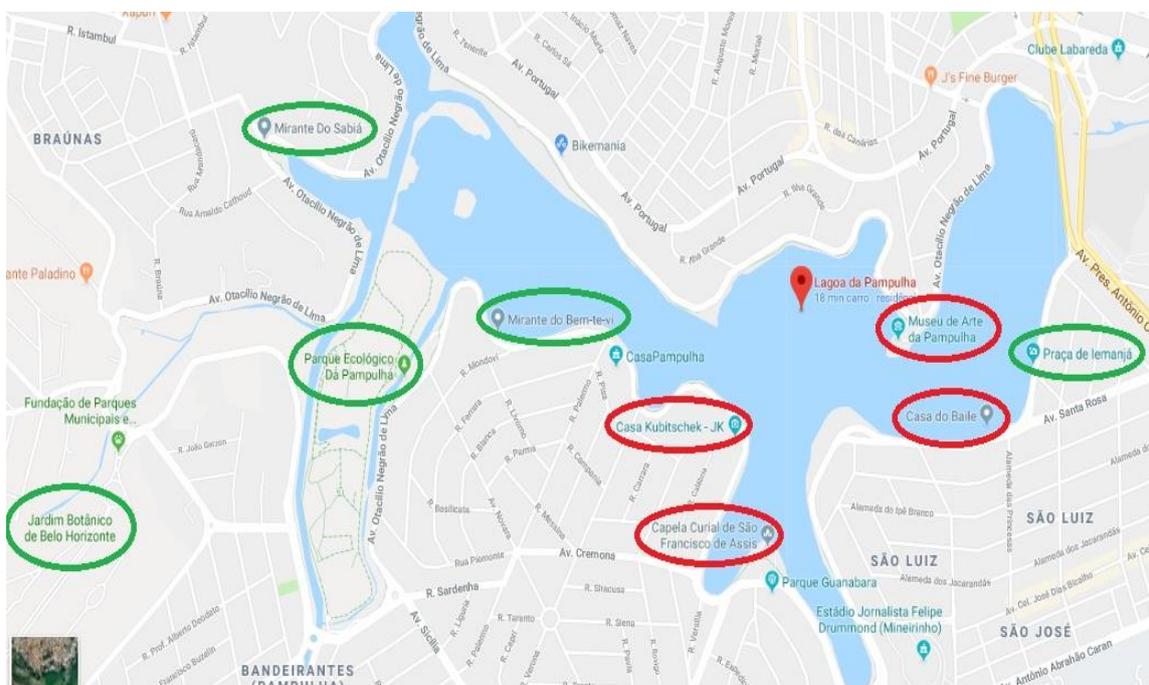
<sup>3</sup> Um equipamento específico de lazer é definido como aquele planejado para que a vivência do lazer ocorra (PELLEGRIN, 2004).

Figura 2 - Vista panorâmica da lagoa da Pampulha e seu entorno



Fonte: Google images

Figura 3 - Mapa da Lagoa da Pampulha. Círculos vermelhos: equipamentos culturais. Verdes: praças, parques e mirantes.



Fonte: Google maps, editado pela autora.

A Pampulha foi uma das principais realizações de Juscelino Kubitschek na modernização da capital mineira, sendo que, desde sua criação - na década de 40 - o local tem se constituído como um importante espaço de Belo Horizonte para a

vivência do lazer<sup>4</sup>. Apesar de diversas mudanças, descontinuidades e rupturas - questões que serão tratadas posteriormente nesse trabalho -, o local tem sido, historicamente, alvo de intervenções públicas municipais intencionadas em promover a imagem da capital mineira através do turismo e do lazer.

Atualmente, o Complexo da Pampulha chama atenção pela sua atração para as práticas corporais<sup>5</sup> na orla da Lagoa da Pampulha (Figura 4), que, devido sua paisagem e extensão – de 18,5 km, passando por diferentes bairros da região –, comporta e atrai um grande número de visitantes.

Figura 4 - Trecho da orla da Lagoa da Pampulha



Fonte: Hoje em dia (2013)

---

<sup>4</sup> Apesar da complexidade de ser conceituar o lazer, o presente estudo irá compreendê-lo como um direito social, bem 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).

<sup>5</sup> Tal termo será utilizado no presente estudo por compreender o movimento corporal por uma perspectiva mais ampla que o tradicional conceito “atividade física”, uma vez que se remete a “manifestações culturais que se explicitam prioritariamente por meio do corpo”. Assim, a expressão abarca - além das finalidades relacionadas à promoção da saúde e cuidado com o corpo – o desenvolvimento do lazer, sociabilidade, educação estética e outros que envolvem o âmbito corporal (SILVA; LAZZAROTTI FILHO; ANTUNES, 2014, p.523).

Os anos compreendidos entre 2013 e 2016 foram marcados por diversas requalificações<sup>6</sup> nesse espaço público de lazer. Durante esse período, Belo Horizonte sediou jogos da Copa do Mundo de Futebol de 2014, sendo que o estádio da cidade – o Mineirão – situa-se próximo à lagoa. Além disso, em 2016, o Conjunto Moderno da Pampulha<sup>7</sup> (CMP) recebeu o título da UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Cultura, Ciência e Educação) de Patrimônio da Humanidade, resultado de um longo processo de candidatura e adequações para tal.

É nesse contexto que o local contou com diversas requalificações, como, despoluição da água da Lagoa da Pampulha, implementação de iluminação na orla e sinalização turística, reforma de praças, entre outros.

Uma mudança que trouxe atenção devido ao seu impacto, polêmica e repercussão midiática<sup>8</sup> foi a implantação de 7 km de ciclovia na Avenida Otacílio Negrão de Lima - pista de rolamento que circunda a orla da lagoa. Assim, um local que já possuía uma estreita relação com o ciclismo - sendo historicamente utilizado por atletas da modalidade, amadores do esporte e usuários da bicicleta como lazer de forma geral – passa a receber ainda mais esse público. Algumas reportagens veiculadas pela mídia (figura 5) trazem indícios da repercussão gerada pela nova estrutura.

---

<sup>6</sup> Entende-se por requalificação urbana, ações voltadas para a “construção e recuperação de equipamentos e infraestruturas e a valorização do espaço público com medidas de dinamização social e econômica” (MOURA, 2006, p.20). A partir disso, as requalificações afetam o valor dos espaços públicos, seja econômico, cultural ou social, trazendo novas formas de utilização e ordenamento do território.

<sup>7</sup> O Conjunto Moderno da Pampulha se trata do trecho composto pela Igreja São Francisco de Assis, pelo Museu de Arte da Pampulha (MAP), pela Casa do Baile, pelo Clube de Golfes e o espelho d’água e a orla do perímetro composto por esses edifícios.

<sup>8</sup> A nova ciclovia foi alvo de reclamações de certos setores - como ciclistas que já treinavam no local – e se tornou tema de discussão em audiências públicas. Na mídia, encontram-se matérias a respeito dos problemas da ciclovia em relação a falta de adequação técnica, bem como do aumento do número de visitantes e turistas devido à nova estrutura para bicicletas. Tais questões serão aprofundadas posteriormente ao longo desse trabalho.

Figura 5 - Recorte reportagens tratando da ciclovia da orla



Fonte: (ALMG, 2014); (O TEMPO, 2015); (O TEMPO, 2014); (O TEMPO, 2013); (ESTADO DE MINAS, 2014); (CMBH, 2013).

A partir disso, é possível questionar o impacto dessas reformas na apropriação do local, levantando novas questões a respeito das atuais requalificações urbanas e seus efeitos na democratização dos espaços e equipamentos públicos de lazer.

Discussões como essa são de grande relevância dentro do cenário atual, no qual a lógica de (re)produção das cidades - caracterizada por processos de especulação, privatização, fragmentação e segregação social do território - ameaça o caráter público e democrático da cidade (ROLNIK, 1998; CARLOS, 2007). Esse contexto também reflete na mercantilização dos espaços públicos de lazer (MELO, 2005).

Faz-se necessário, portanto, problematizar as implicações de tal panorama, visto que - além do tempo disponível - o espaço é de extrema importância para a garantia e democratização do lazer, principalmente nas grandes cidades, nas quais a disponibilidade de locais para a vivência desse direito é uma problemática (MARCELLINO, *et al.*, 2007).

Além disso, experiências significativas no meio urbano estão relacionadas com o desenvolvimento de identidade e pertencimento em relação ao lugar, e, através dessas condições é que se torna favorável a participação e empoderamento da população, facilitando a construção coletiva - sociedade e poder público - dos equipamentos (RECHIA, 2003).

Villano e colaboradores (2008, p.49) argumentam que os megaeventos podem trazer benefícios para a cidade-sede, e mostram que o “aumento da procura de práticas de atividades físicas por parte da população” pode ser um efeito dos mesmos. A partir disso, questiona-se os impactos de tais (re)estruturações nos espaços e equipamentos públicos no lazer dos cidadãos.

Apesar das reestruturações da cidade carregarem intenções, é importante considerar tanto o objeto quanto as ações para se analisar o espaço, já que, segundo Santos (2002, p.86):

Objetos não agem, mas, sobretudo no período histórico atual, podem nascer predestinados a um certo tipo de ações, a cuja plena eficácia se tornam indispensáveis. São as ações que, em última análise, definem os objetos, dando-lhes um sentido. Mas hoje, os objetos "valorizam" diferentemente as ações em virtude de seu conteúdo técnico. Assim, considerar as ações separadamente ou os objetos separadamente não dá conta da sua realidade histórica.

Nesse sentido, o presente estudo também trouxe o olhar dos usuários, cujas percepções sobre o CP e suas mudanças refletem informações relevantes a respeito do local. Segundo Magnani (2008), é de grande relevância investigar os significados atribuídos pelas pessoas aos espaços, de forma a compreender as práticas sociais na complexidade do espaço urbano:

Identificar os movimentos, os fluxos e as diferentes formas de apropriação do universo de significado dos atores é o primeiro passo para chegar a padrões mais gerais, responsáveis pela compreensão dos comportamentos articulados a outras instâncias e domínios mais amplos da vida social (MAGNANI, 2008. p.38).

Ao investigar a apropriação do CP pelos ciclistas<sup>9</sup>, o estudo também buscou encontrar os significados que esses usuários atribuem ao local, para, então, compreender os usos do espaço. Pois, como argumenta Carlos (2007, p.43), é no corpo e cotidiano dos cidadãos que a apropriação irá se dar: “É desta forma que os lugares vão ganhando sentido através das apropriações vividas e percebidas através do corpo e todos os sentidos humanos”.

---

<sup>9</sup> O presente estudo irá considerar como ciclista qualquer indivíduo que utiliza a bicicleta (HOUAISS; VILLAR, 2004), independente da finalidade de uso, seja para o esporte, transporte, lazer e outros.

Nota-se, portanto, a complexidade de se analisar o espaço urbano, pois, ao mesmo tempo que é (re)produzido através das lógicas da produção industrial e do capitalismo, ele é palco de resistências. Nesse sentido, Lefebvre (1999) traz importantes considerações sobre a produção do espaço à nível da cultura e do cotidiano, mostrando que através da apropriação, o valor de uso pode superar o valor de troca, sendo que, a cultura, o lazer e a rua podem desempenhar um papel fundamental nessa superação.

De tal modo, práticas de lazer vivenciadas nos espaços da cidade, podem - de acordo com a atribuição de significados pela comunidade - manter tradições, fortalecer a cultural local, propiciar relações de pertencimento com o bairro e resultar em novas práticas e hábitos (RECHIA, 2003). É nesse contexto que diversas práticas urbanas podem ser investigadas: analisando, de perto, as relações estabelecidas com o espaço.

A partir disso, volta-se o olhar para o uso da bicicleta na realidade dos centros urbanos, uma vez que - devido à histórica prioridade dada à circulação do automóvel individual – inibiu-se a presença de ciclistas, bem como de pedestres, dos espaços das cidades (GEHL, 2015; JACOBS, 2011).

A problemática urbana também está ligada às discussões referentes ao uso da bicicleta na contemporaneidade. Metrôpoles em diferentes locais do mundo vêm incentivando o uso da bicicleta com o intuito de resolver os problemas de urbanização que assolam os grandes centros urbanos. Tal política faz parte de um urbanismo mais humanizado, que beneficia o convívio urbano, a qualidade de vida da população e do meio ambiente (GEHL, 2015). Ademais, o uso da bicicleta nos deslocamentos urbanos é considerado uma das formas de se democratizar o acesso aos diversos espaços da cidade:

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).

Em Belo Horizonte, algumas iniciativas apontam para essa nova tendência nacional e mundial. A criação, em 2003, do programa “Pedala BH”, é um exemplo dessa nova tendência, que timidamente vem ganhando espaço nas políticas públicas

da capital mineira (LAGE, 2017). A implementação de novas ciclovias pelo programa, iniciada em 2010, chegou a cerca de 47 km em um período de quatro anos, nota-se também melhorias na integração com o transporte público<sup>10</sup> (BHTRANS, 2014). Porém, a cidade ainda se caracteriza por possuir uma malha ciclovária insuficiente - já que as ciclovias são poucas se comparadas à rede viária total -, desconectadas e com problemas de manutenção e sinalização (LAGE, 2017).

Importante ressaltar que uma questão que permeia o senso comum e influencia a adoção de políticas públicas de incentivo à bicicleta é o relevo acidentado de Belo Horizonte:

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).

Apesar das diversas barreiras, o número de ciclistas e grupos<sup>11</sup> que utilizam a bicicleta em Belo Horizonte aumenta<sup>12</sup>, sendo que o lazer tem se configurado como a principal finalidade de uso da bicicleta na cidade (CORRADI, *et al.*, 2015).

Por permitir uma relação mais próxima com o espaço público, o uso da bicicleta nos momentos de lazer pode contribuir para uma melhor percepção em relação às problemáticas da cidade, bem como para a maior incorporação desse instrumento na rotina das pessoas. A partir disso, Rechia e colaboradoras (2016, p.570) destacam:

---

<sup>10</sup> A embarcação de bicicletas convencionais é permitida no metrô (com certas restrições de horários), e no sistema BRT - Transporte Rápido por Ônibus implementado desde 2014 em Belo Horizonte. Seus ônibus contam com um local para acomodar bicicleta, permitindo o embarque das mesmas em dias úteis após 20:30, aos sábados após 15h e nos domingos e feriados (BHTRANS, [2016]). Em maio de 2016, uma portaria regulamentou a entrada de bicicletas do modelo dobrável em qualquer coletivo do serviço convencional sem restrição de horários (BELO HORIZONTE, 2016).

<sup>11</sup> Existem diversos grupos que organizam pedaladas na capital mineira, com diferentes objetivos e níveis de dificuldade, entre eles: Bloco da Bicicletinha, Massa Crítica, Mountain Bike BH, Bike Polo BH, Pedal de Salto Alto, Le Velo (MURTA, 2015).

<sup>12</sup> No período entre 2010 e 2016, uma pesquisa da BH em Ciclo (Associação 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 da capital mineira (BH EM CICLO, 2016).

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.

Nota-se, portanto, que espaços como a orla da Lagoa da Pampulha, que possibilitam a vivência da bicicleta nos momentos de lazer, são elementos fundamentais na cidade para estimular a prática, uma vez que, o uso da bicicleta (independente da finalidade) é altamente inibido pela falta segurança<sup>13</sup>.

Dessa forma, discutir o uso bicicleta no CP – por se configurar como um dos principais locais de Belo Horizonte para essa vivência - pode trazer novos olhares a respeito dessa prática na cidade.

Achados de uma investigação anterior - a respeito da apropriação do Parque Ecológico da Pampulha por ciclistas – apontam que o uso da bicicleta, por ser uma prática recorrente na orla da Pampulha, tem o potencial de atrair visitantes para o parque (SARTORI, 2016). Tendo em vista esses indícios, e outros apontamentos na literatura a respeito dos problemas de mobilidade urbana na orla<sup>14</sup>, questiona-se se a bicicleta pode desempenhar um papel complementar nessa questão, contribuindo para o acesso aos atrativos presentes na orla, que, apesar de próximos entre si podem representar uma longa distância para visitantes a pé (como mostrado na figura 6).

---

<sup>13</sup> A questão da segurança é ampla, abrangendo diversos aspectos da realidade belo-horizontina e brasileira, contudo, destaca-se a falta de segurança no trânsito devido à precariedade de estruturas para bicicleta, agressividade de motoristas, alta velocidade das vias, além de problemas relacionados à criminalidade, assédio, entre outros (CAMPOS, TAMPIERI, AMARAL, 2016).

<sup>14</sup> Assis e Capanema (2009) ressaltam a insuficiência do transporte público para o acesso ao CP de diferentes regionais da cidade e a falta de conexão entre os diferentes atrativos do local.

Figura 6 - Mapa esquemático com atrativos da Pampulha e distâncias entre eles



Fonte: Google images

A partir desse contexto, diversas indagações podem ser levantadas: quais as mudanças decorrentes das reformas na orla da lagoa em relação a seu uso e apropriação? Quais os efeitos das requalificações no uso da bicicleta no local? Como os usuários se apropriam desse espaço? Quais as relações entre a bicicleta e o uso dos equipamentos da orla? Qual o papel do CP para a cultura da bicicleta em Belo Horizonte? E, ainda, as experiências que envolvem o lazer e a bicicleta podem contribuir para a apropriação e democratização dos espaços da cidade?

Apesar da relevância do tema, ainda são poucos os estudos que analisam a bicicleta pela perspectiva do lazer e da apropriação de espaços públicos nas cidades brasileiras (SANTANA, 2016; RECHIA, *et al.*, 2016). Assim como em outras capitais do Brasil, nota-se um crescimento dos estudos sobre a bicicleta em Belo Horizonte, principalmente nos campos da arquitetura, urbanismo e engenharia (LAGE, 2017; DUTRA, 2015). Apenas um estudo que investigou a bicicleta pela ótica do lazer na capital mineira foi localizado (MURTA, 2015).

O panorama da produção do conhecimento envolvendo a bicicleta é discutido por Spinney (2009). O autor mostra que, historicamente, esses estudos tendem a se concentrar em questões referentes à mobilidade urbana, através de

métodos quantitativos, relacionando o uso da bicicleta com determinadas variáveis, como custo e tempo. No entanto, tais abordagens encontram certas limitações, uma vez que restringem o movimento humano à dimensão do transporte, desconsiderando a complexidade que o envolve:

Os conhecimentos produzidos através de tais abordagens têm o seu lugar, mas tendem a produzir abordagens estáticas e indiferenciadas da experiência cotidiana, baseada em um limitado número de variáveis 'racionalis' para explicar diferenças [...]. E onde fica o intangível, o efêmero e os significados acumulados no contexto da própria jornada? E os aspectos sensoriais, sinestésicos e simbólicos? Eles não fazem parte da experiência do pedalar? (SPINNEY, 2009, p.821, tradução nossa).

Por conseguinte, a produção de conhecimento sobre a bicicleta ficou comumente restrita à dimensão do transporte e da saúde - outro campo em que ela é comumente investigada -, limitando a compreensão da prática como forma de lazer e sua relação com o espaço público:

Essa concepção do que o uso da bicicleta deveria e não deveria ser resultou em uma escassez de pesquisas relacionadas ao uso da bicicleta como uma forma de lazer urbano. Além dessa exclusão material e discursiva, em suas práticas cotidianas, ciclistas reinterpretam o uso da rua e dos espaços públicos de acordo com suas distintas experiências corporais (SPINNEY, 2009, p.825, tradução nossa).

Novas abordagens, que consideram os aspectos sociais, culturais e políticos que perpassam o uso da bicicleta, vem crescendo<sup>15</sup> e ganhando importância na literatura. Nesse sentido, o presente estudo incluiu os aspectos subjetivos envolvidos no uso da bicicleta, bem como as relações estabelecidas entre os ciclistas e o lugar em questão: a orla da Lagoa da Pampulha.

Diversos estudos que perpassam o Complexo da Pampulha vêm tratando das temáticas do lazer, esporte e turismo (CAMPOS, 2016; FERREIRA, 2015; TEIXEIRA, 2007; ARAÚJO, 2014; VIANA, 2013; BESSA; ÁLVARES, 2010). Contudo, não foram encontradas discussões na literatura acadêmica que abordassem o uso da bicicleta no local.

---

<sup>15</sup> Entre eles: Furness (2005), Schetino (2008), Spinney (2009; 2010; 2011), Falcous (2017), Eichelher, (2017).

Ao avaliar as recentes transformações ocorridas na orla da lagoa e discutir a apropriação do local por ciclistas, novas questões referentes ao uso da bicicleta, bem como em relação ao CP e ao lazer são levantadas. Tais apontamentos podem contribuir para futuras ações públicas, já 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).

A presente investigação contribui para as discussões do campo do lazer e direito à cidade, ressaltando a relevância dos equipamentos públicos na garantia desses direitos.

Além disso, novos elementos para discussões referentes à bicicleta são levantados, contribuindo, não só para a área acadêmica, mas também para outros setores da sociedade que vêm se esforçando para que esse instrumento ganhe maior visibilidade na agenda política brasileira.

Embora longe de responder e encerrar todas as indagações aqui levantadas, o estudo traz um olhar acerca da orla da Lagoa da Pampulha, podendo iluminar certas questões que permeiam a complexidade dos espaços de lazer e do uso da bicicleta nas cidades.

A partir do exposto, delimitou-se como objetivo geral: Investigar os efeitos das requalificações na orla da Lagoa da Pampulha na apropriação do local por usuários de bicicleta. E, como objetivos específicos: (1) Analisar as transformações ocorridas na infraestrutura da orla da Lagoa da Pampulha no período de 2013 até 2016; (2) Identificar as principais mudanças decorrentes das reformas no uso e apropriação do local; (3) Verificar a percepção dos ciclistas sobre o CP e suas mudanças; (4) Pesquisar o uso, apropriação e relações estabelecidas pelos ciclistas com a orla da lagoa e alguns de seus equipamentos.

## **1.1. Estrutura do texto**

A seção anterior apresentou o contexto e os problemas que fomentaram esse estudo, bem como as justificativas para sua realização, seguida dos seus objetivos.

O capítulo dois, a seguir, descreve a metodologia utilizada para a coleta e análise das informações que fomentaram a investigação.

A fundamentação teórica e o detalhamento do objeto de estudo são realizados no capítulo três. Levantando discussões a respeito da problemática da cidade, relacionando-a com certos aspectos do crescimento de Belo Horizonte, com o direito ao lazer e com o uso da bicicleta. Em sequência, a construção e a constituição do Complexo da Pampulha como um espaço de lazer da capital mineira são apresentadas, contextualizando esse equipamento e a região no qual ele se encontra.

Dentro dos resultados e discussões, o capítulo quatro – “As mudanças no CP” – traz discussões referentes à Copa do Mundo de 2014 e ao Título de Patrimônio da Humanidade concedido ao Conjunto Moderno da Pampulha, discutindo, assim, o cenário no qual as requalificações urbanas foram empreendidas no CP. Em seguida, são analisadas as principais mudanças que impactaram na apropriação da orla da Lagoa da Pampulha.

O capítulo cinco – “A bicicleta na orla da Lagoa Pampulha” – inicia com a situação da bicicleta no Brasil, para, em sequência discutir o uso e as políticas de promoção da bicicleta em Belo Horizonte e na orla da Pampulha. A partir disso, a ciclovia implementada na orla é descrita e analisada, levantando as polêmicas que a envolveram e seus efeitos na apropriação do local. Em seguida, são discutidas as relações que os ciclistas estabelecem com a prática e com o local.

Por fim, a seção considerações finais busca responder as principais indagações que fomentaram esse estudo, além de levantar outras possibilidades de investigações que envolvem tais temáticas.

## **2 METODOLOGIA**

### **2.1 Delineamento do estudo**

A pesquisa se constitui como estudo de abordagem qualitativa, a qual permite uma maior aproximação do objeto a ser pesquisado, trazendo as relações e significados estabelecidos entre as pessoas e o espaço em questão, sem separar a subjetividade - dos entrevistados e do próprio pesquisador - da realidade (GOMES; AMARAL, 2005).

Trata-se de uma pesquisa descritiva, a qual possui como “objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou, então, o estabelecimento de relações entre variáveis” (GIL, 2002, p.42). A partir disso, foi possível realizar um estudo com foco na orla da Pampulha e no uso da bicicleta no local.

A seguir, o local do estudo, sujeitos da pesquisa e instrumentos de investigação são detalhados. Ressalta-se que nem todas escolhas e classificações mencionadas foram definidas anteriormente ao trabalho de campo, sendo muitas vezes (re)definidas durante a dinâmica da pesquisa.

### **2.2. Delimitação do espaço pesquisado**

O Complexo da Pampulha é um amplo espaço público: contendo diferentes equipamentos de lazer, como museus, praças, parques e pistas de caminhada e bicicleta. Cada equipamento, apesar das diferentes finalidades, irá contribuir para a composição de um complexo espaço de lazer ancorado na paisagem da lagoa, cujo perímetro é de 18,5 km.

Assim, apesar do CP abranger equipamentos para além da orla da lagoa, a pesquisa se concentrou na orla e nos seus principais equipamentos voltados para práticas corporais. Tal escolha se justifica pelo foco dado às recentes requalificações e pelo uso que os ciclistas fazem do espaço. Desse modo, a pesquisa teve como foco as pistas de caminhada/corrida e bicicleta que circundam a orla, a Praça Dino Barbieri

e os mirantes (Bem-te-Vi, Biguá, Garça, Sabiá e Deck do Vertedouro), que serão detalhados posteriormente.

O estudo também investigou, através de entrevistas, a apropriação e relações que os frequentadores da orla estabelecem com os equipamentos culturais presentes no perímetro da lagoa (MAP, Casa do Baile e Casa Kubitschek). Contudo, devido as especificidades dos mesmos e objetivos da investigação, não foram realizadas observações de campo dentro de tais equipamentos.

### **2.3 Sujeitos da pesquisa**

Participaram da pesquisa ciclistas, comerciantes, funcionários dos edifícios do complexo, gestores e outros envolvidos com a orla da Pampulha e/ou com o uso da bicicleta no local.

Foram realizadas 33 entrevistas no total, sendo 19 ciclistas/frequentadores<sup>16</sup>; seis comerciantes, dois proprietários de estabelecimentos relacionados à bicicleta (um de aluguel e outro de venda); duas funcionárias dos edifícios arquitetônicos; um guarda municipal e um representante de uma associação de bairros da região (O Apêndice 1 traz um quadro com o perfil detalhados dos entrevistados).

Ademais, foram entrevistadas duas servidoras da prefeitura: uma da BH Trans<sup>17</sup>, Coordenadora do Programa Ciclovário de Belo Horizonte (o “Pedala BH”), envolvida na implementação da ciclovia da Pampulha e articulação com ciclistas; e outra da Fundação Municipal de Cultura, gerente do Conjunto Moderno da Pampulha, fez parte da comissão responsável pelo processo de candidatura da Pampulha a Patrimônio da Humanidade, além de ter sido gestora do Museu Casa Kubitschek.

A escolha dos entrevistados se deu de duas formas. Para a maioria dos ciclistas/frequentadores, comerciantes e funcionários, bastava estar no local

---

<sup>16</sup> Todos os 19 foram abordados pelo fato de pedalarem na orla, no entanto alguns deles se identificavam também com outros perfis como moradores, corredores/caminhantes, emitindo, muitas vezes, opiniões a partir de diferentes perspectivas, para além da posição de ciclistas.

<sup>17</sup> Empresa de Transporte de Trânsito de Belo Horizonte, de sociedade de economia mista, composta pelo Município de Belo Horizonte, Superintendência de Desenvolvimento da Capital (SUDECAP) e Empresa de Informática e Informação do Município de Belo Horizonte (PRODABEL) (LAGE, 2017).

pesquisado para ser abordado pela pesquisadora, independentemente de sexo, grau de escolaridade e idade, desde que acima de 18 anos.

Não foram entrevistados aqueles que não conheciam o espaço antes das reformas e que não possuíam o costume de frequentar/trabalhar no local, eliminando, assim, eventuais turistas e usuários esporádicos. Tal critério foi utilizado devido à necessidade de os entrevistados discorrerem sobre as percepções acerca das mudanças, bem como sobre sua relação com o local.

Os demais participantes foram alcançados através de indicações de outros entrevistados ou por meio de informações colhidas na pesquisa documental, como foi o caso das gestoras e do representante da associação de bairros. Os mesmos foram contatados via telefone ou e-mail, sendo entrevistados aqueles que se sentiram à vontade em colaborar com a pesquisa.

#### **2.4. Instrumentos de pesquisa**

A coleta de dados foi realizada através dos seguintes instrumentos: documentos de diversas fontes, observações de campo e entrevistas semiestruturadas.

A pesquisa documental se apoiou em materiais que tratassem das intervenções realizadas no CP e suas repercussões. Tais informações foram localizadas através de materiais midiáticos online (principalmente no portal da Prefeitura de Belo Horizonte e páginas de notícias da cidade<sup>18</sup>) e documentos oficiais divulgados na internet, como, o “Dossiê de Candidatura do Conjunto Moderno da Pampulha para inclusão na Lista do Patrimônio Mundial” e o documento “Planejamento Estratégico Integrado: Projeto Copa 2014<sup>19</sup>” (PEI).

Com o intuito de investigar a apropriação da orla pelos ciclistas, foram realizadas observações na orla da lagoa através de diferentes técnicas de observação. Primeiramente, utilizou-se uma observação considerada intermediária,

---

<sup>18</sup> Foram encontradas informações sobre o CP principalmente nas páginas online do jornal O Tempo e Estado de Minas. Além disso, foram selecionadas informações no site da associação de ciclistas urbanos da cidade, a BH em Ciclo, que tratavam da ciclovia da orla da lagoa da Pampulha.

<sup>19</sup> Tal documento busca integrar as ações das diferentes instâncias do poder público – governo de Minas Gerais e prefeitura de Belo Horizonte, setor privado e terceiro setor para uma melhor organização da copa do mundo.

que, de acordo com Laville e Dionne (1999), se encontra entre a observação estruturada (com um roteiro determinado) e a observação participante (na qual o pesquisador se integra ao grupo pesquisado):

As técnicas de observação variam por seu grau de proximidade entre o observador e o objeto de sua observação: desde o observador que se mantém completamente afastado, munido de uma grade precisa e detalhada, até aquele que se integra em um grupo e em uma situação para selecionar o máximo de informações, podem-se imaginar tantas modalidades de observação quantas se quiser, sendo que o essencial é, ainda uma vez, escolher uma que convenha ao objeto de pesquisa (LAVILLE; DIONNE, 1999, p.183).

Tal observação se mostrou útil para compreender a dinâmica e a rotina do local. Pois, assim como propõe Magnani (2008, p.35), devido à complexidade das práticas presentes nas metrópoles, é importante que exista uma primeira etapa da observação com o intuito de identificar “pontos de referência conhecidos no espaço urbano por sua relação com equipamentos e prática de entretenimento”, e encontrar as manchas<sup>20</sup> de lazer descrevendo seu cenário, atores e regras. O autor menciona a realização de caminhadas e observação direta nessa etapa da pesquisa, buscando o “padrão, a norma do local, e não o inusitado” (MAGNANI, 2008, p.37).

Tendo em vista tal estratégia e os objetivos do presente estudo, voltados para o uso da bicicleta em um amplo espaço de lazer, a pesquisadora realizou observações principalmente enquanto pedalava na orla da lagoa<sup>21</sup>. Os registros das observações se deram de duas maneiras: através de “áudios de campo”, nos quais a pesquisadora gravava no celular achados e impressões enquanto ainda estava no local e as reflexões iam surgindo, possibilitando um registro rápido e evitando esquecimentos<sup>22</sup> após deixar o campo. E, através de registros de imagem e de vídeo (realizados enquanto a pesquisadora pedalava na orla com uma câmera GoProHero3 na cabeça).

---

<sup>20</sup> Magnani (2008, p.40) denomina de mancha “áreas contíguas do espaço urbano dotadas de equipamentos que marcam seus limites e viabilizam (...) uma atividade ou prática dominante”, e se diferenciam do pedaço pela maior diversidade dos frequentadores.

<sup>21</sup> O percurso foi realizado basicamente pela ciclovia existente na orla, tanto no sentido horário quanto anti-horário. Em alguns trechos que não havia ciclovia o percurso foi realizado na rua ou na calçada, buscando a realizar as diferentes estratégias e percursos utilizadas pelos ciclistas.

<sup>22</sup> Ao chegar em casa, a pesquisadora registrava e organizava os achados no computador, com auxílio dos áudios, já levantando as primeiras reflexões e perguntas que iam surgindo das observações.

O uso de vídeos tem se tornado uma das opções metodológicas para investigações voltadas para práticas que são vivenciadas em movimento. Segundo Spinney (2011), o uso do vídeo em estudos com ciclistas tem o potencial de contribuir para a descrição da jornada, incluindo aspectos sensoriais e afetivos, apresentando informações a respeito da fluidez, do ritmo, velocidade, pausas e “*freewheeling*”. A partir disso, essas investigações podem ajudar a desvendar de que forma os usuários de bicicleta desenvolvem subjetividades e significados em seus trajetos.

Tal instrumento se mostrou fundamental para o estudo em questão, uma vez que os ciclistas experimentam e se apropriam do CP através do movimento do pedalar. Pois, assim como Carlos (2014) argumenta, a apropriação do espaço é mediada pelo corpo, através de uma prática socioespacial dos sentidos, da forma de transitar e agir. Assim, a apropriação dos espaços públicos através de um corpo que é um “corpo-bicicleta” irá possuir suas especificidades, uma vez que esse instrumento irá conferir outros sentidos e formas de estar/transitar no espaço.

Os vídeos possibilitaram a apreensão de detalhes referentes à estrutura para a circulação de bicicletas e a descrição dos usos que as pessoas fazem das pistas da orla.

Apesar da observação ter se dado predominantemente em movimento, após algumas observações iniciais, alguns pontos da orla se mostraram significativos para uma observação sistemática, por representarem um ponto de permanência/parada para os ciclistas e outros usuários. Assim, elaborou-se um roteiro de observação<sup>23</sup> (APÊNDICE 2) contendo informações detalhadas a respeito da estrutura desses locais, bem como os usos e situações envolvendo os diferentes usuários (ciclistas e não ciclistas).

Como o espaço não envolve apenas as estruturas físicas presentes, mas também os significados atribuídos através das práticas sociais, os frequentadores se constituem como uma importante fonte para o pesquisador. Nesse sentido, é importante complementar a observação com outros instrumentos de investigação (MAGNANI, 2008).

---

<sup>23</sup> O roteiro foi elaborado tendo como base o Protocolo de Observação de Espaços e Equipamentos de Lazer do GEPLC, e adaptado de acordo com as especificidades do CP.

Diante disso, entrevistas semiestruturadas foram realizadas com determinados usuários e atores envolvidos com o CP. Tal instrumento, apesar de possuir perguntas delimitadas, permite certa flexibilidade, possibilitando que o entrevistador peça esclarecimentos ou melhor elaboração de determinado assunto. Segundo May (2004, p.147) “esses tipos de entrevistas permitem que as pessoas respondam mais nos seus próprios termos do que as entrevistas padronizadas, mas ainda forneçam uma estrutura maior de comparabilidade do que nas entrevistas focalizadas”. Essa técnica permitiu um aprofundamento das informações a respeito das transformações ocorridas nos últimos anos, bem como das formas de uso e apropriação do local pelos usuários e suas percepções em relação ao CP e sua reestruturação.

Foram elaborados diferentes roteiros de entrevista de acordo com cada perfil: ciclistas, funcionários e comerciantes (APÊNDICES 3, 4 e 5). Quanto as gestoras e alguns outros entrevistados contatados anteriormente, elaborou-se um roteiro específico (APÊNDICES 6 e 7).

## **2.5 Duração do trabalho de campo**

As observações se iniciaram em novembro de 2017 estendendo-se até fevereiro de 2018. Sendo realizadas em praticamente<sup>24</sup> todos os finais de semana e feriados, variando entre os diferentes turnos do dia (manhã, tarde e início da noite). Tal escolha se justifica pela maior concentração de pessoas e diversidade de práticas no CP nesses dias. As entrevistas se iniciaram em dezembro de 2017, sendo a última realizada em março de 2018.

Para delimitar o encerramento das entrevistas e das observações utilizou-se a técnica de amostragem por saturação: quando as respostas dos entrevistados começaram a se repetir e as idas à campo não possibilitavam novas deduções a pesquisadora encerrou as coletas (FONTANELLA *et al.*, 2011). Para constatar tal saturação, utilizou-se como base a técnica de Fontanella e colaboradores (2011), na

---

<sup>24</sup> Não foram realizadas observações em dias com tempo desfavorável para práticas ao ar livre, como em dias de chuva. Bem como em dias de grandes eventos na orla, como a Volta Internacional da Pampulha.

qual o autor sugere diversos passos baseados na imersão e categorização dos dados. Assim, à medida que as entrevistas iam sendo realizadas, as mesmas eram transcritas e dava-se início a uma análise preliminar, selecionando trechos importantes de cada uma e definindo os primeiros códigos de análise.

## 2.6 Análise dos dados

Para analisar os dados das diferentes fontes - documentos, observações e entrevistas - e obter um entendimento do todo, utilizou-se o método da triangulação de dados, que consiste na “comparação constante dos dados sobre os fenômenos nos quais o pesquisador está interessado” (MAY, 2004, p.193).

Para isso, trechos dos documentos, falas e observações foram agrupados em unidades de análise de acordo com sua temática. Tais categorias foram definidas tanto *a priori* - tendo em vista os objetivos do estudo -, quanto *a posteriori* - à medida que determinadas questões iam se repetindo<sup>25</sup> nas diferentes fontes. Devido ao grande volume de dados, o programa Nvivo 12 *plus* (versão teste) foi utilizado para organizar os trechos nas diferentes categorias de análise.

A partir disso, foi possível realizar uma 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” (CALVALCANTE; CALIXTO; PINHEIRO; 2014, p.15).

Assim, com a organização de todo o material em unidades de análise, com o cruzamento das informações dos diferentes instrumentos de coletas de dados e com a ajuda do referencial teórico que abrangesse o tema de cada categoria, foi possível caracterizar e interpretar o fenômeno estudado, indicando tendências e ideologias (CALVALCANTE; CALIXTO; PINHEIRO; 2014).

---

<sup>25</sup> Como foi o caso da poluição da água da lagoa, por ter se mostrado uma questão recorrente nos documentos da prefeitura, na mídia e nas falas dos usuários, ela foi categorizada como uma unidade de análise a parte.

## **2.7 Aspectos éticos**

O estudo passou pela aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa (COEP) da UFMG (APÊNDICE 8) e seguiu as diretrizes e normas para pesquisas envolvendo seres humanos. A participação dos entrevistados se deu de forma anônima, e os que aceitaram participar da pesquisa deram seu consentimento para a gravação e utilização de suas falas através de um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) (APÊNDICE 9).

## 3 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

### 3.1 Cidade, lazer e bicicleta: interseções

O modo de vida urbano possui grande relevância e influência no modelo atual de sociedade, “permeando todos os níveis da vida social” (VELHO, 1973, p. 10). A partir disso, é possível discutir as influências desse contexto no âmbito sociocultural. Dentre as diversas possibilidades, estão as conexões entre o fenômeno urbano e o lazer, já que, “se a questão for colocada em termos de vida diária da população, não há como fugir do fato: o espaço para o lazer é o espaço urbano. As cidades são os grandes espaços e equipamentos de lazer” (MARCELLINO *et al.*, 2007a, p.16).

Tal cenário também influencia o uso da bicicleta, uma vez que sua utilização usualmente depende do espaço público e da rua, sendo fortemente afetada por aspectos relacionados à falta de estrutura e segurança (GEHL, 2015). Assim, as práticas de lazer que envolvem o uso da bicicleta estão atreladas aos aspectos relacionados à cidade e a urbanização.

Nota-se, portanto, a indissociabilidade entre o direito ao lazer e o direito à cidade. Assim, as próximas seções irão levantar discussões que consideram as relações entre esses direitos.

#### 3.1.1 A problemática da cidade

Embora existam diferentes definições que perpassam as noções de espaço, cidade e espaço urbano, é possível tratar a cidade como uma obra coletiva. Em cada contexto sócio-histórico ela se transforma, assumindo diferentes características e atendendo a diferentes propósitos e necessidades. Assim, a análise da cidade só é possível através do entendimento de seu contexto social, uma vez que suas representações serão sempre mutáveis (ROLNIK, 1998).

Lefebvre (1999, p.17) propõe o termo “sociedade urbana” para denominar a sociedade pós-industrial, argumentando que existe “um predomínio da cidade sobre o campo”, de forma que as características do urbano se estendem para além da

demarcação dos territórios da cidade. 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), trazendo uma forte dimensão política para suas discussões.

A própria cidade é uma *obra*, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos *produtos*. Com efeito, a obra é valor de uso e o produto valor de troca (LEFEBVRE, 2001, p.12).

Ainda segundo o autor, no contexto da sociedade neocapitalista de diminuição da mais-valia dos bens “mobiliários”, o urbanismo exerce um importante papel na especulação e construção de um novo espaço para expansão do capital: o imobiliário. Assim, ao mesmo tempo que o urbano é (re)construído através das relações de produção, ele se configura como condição necessária para a produção, circulação, troca e consumo (LEFEBVRE, 1999).

Sánchez (2003) também trata dos processos de mercantilização do espaço para analisar as cidades no contexto da globalização. A autora traz o conceito de cidade-mercadoria para ilustrar o papel das cidades nos fluxos globais de capital:

A chamada “reestruturação produtiva” da economia capitalista em sua fase atual está, mais do que nunca, ligada à produção do espaço que é moldado às necessidades da acumulação. Para efeitos de análise específica das sociedades urbanas, esse amoldamento significa que um número crescente de fragmentos da cidade, ou partes dela, está sujeito ao controle, à normatização, à privatização, com grandes impactos na vida social (SÁNCHEZ, 2003, p.43).

O Estado desempenha um papel fundamental nesse processo: através da retenção de terrenos, investimento em infraestrutura e disponibilização do transporte público e outros serviços, ele fomenta a especulação imobiliária. Como consequência, as camadas menos privilegiadas da população são levadas do centro para cada vez mais longe e para regiões cada vez mais precárias (KOWARICK, 1979).

Nota-se, portanto, que o planejamento urbano, ao invés de atuar na diminuição das desigualdades socioespaciais, comumente acentua as mesmas. Os

espaços e equipamentos públicos de lazer também fazem parte desse jogo de especulação imobiliária, contribuindo para o processo desigual da urbanização:

Os momentos de produção do espaço geram centralidades diferenciadas em função do deslocamento do comércio, dos serviços e do lazer. [...]. Por sua vez a “gestão” ao privilegiar determinadas áreas da cidade - abrindo avenidas, destruindo bairros, fechando ruas, impedindo usos e determinando outros - implode a sociabilidade, desloca os habitantes, influencia a valorização/desvalorização dos bairros da cidade e acentua a desigualdade (CARLOS, 2007, p.15).

Caldeira (2000) discute - tendo como pano de fundo a cidade de São Paulo - como a urbanização neoliberal<sup>26</sup> vem afetando a qualidade das experiências na cidade. Segundo a autora, os “enclaves fortificados” das cidades (como os *shoppings centers* e os condomínios fechados) – atrelados a uma construção social em cima da violência que justifica a reclusão de determinados grupos – diminuem as possibilidades de encontro com o diferente no espaço público.

Ao transformar a paisagem urbana, as estratégias de segurança dos cidadãos também afetam os padrões de circulação, trajetos diários, hábitos e gestos relacionados aos usos das ruas, do transporte público, de parques e de todos os espaços públicos. [...] A ideia de sair para um passeio a pé, de passar naturalmente por estranhos, o ato de passar em meio a uma multidão de pessoas anônimas, que simboliza a experiência moderna da cidade, estão todos comprometidos numa cidade de muros (CALDEIRA, 2000, p.301).

Dentre os processos envolvidos na construção desse cenário está a produção do espaço a partir das necessidades de circulação do automóvel individual. A prioridade histórica dada a esse meio de locomoção no planejamento urbano acabou limitando os diversos outros usos possíveis da cidade - como o comércio local e o lazer -, afetando, assim, a diversidade do meio urbano (JACOBS, 2011).

---

<sup>26</sup> Tal termo é justificado pelo fato das cidades se configurarem como foco, terreno e condição para a reprodução do neoliberalismo como um regime institucional, o que irá implicar em transformações socioespaciais dirigidas para o mercado, criando um padrão de regulação da (re)estruturação do urbano (BRENNER; PECK; THEODORE, 2010).

Corroborando com tais questões, Lefebvre (1999, p.29) critica esse padrão de planejamento<sup>27</sup> por negligenciar as diversas funções da rua como “a função informativa, a função simbólica, a função lúdica.” O autor condena o automóvel por prejudicar o caráter de encontro e de espontaneidade da rua:

Não se trata simplesmente de um lugar de passagem e circulação. A invasão dos automóveis e a pressão dessa indústria, isto é, do *lobby* do automóvel, fazem dele um objeto-piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objetivo prioritário, destruidores de toda vida social e urbana. Aproxima-se o dia em que será preciso limitar os direitos e poderes do automóvel, não sem dificuldades e destruições (LEFEBVRE, 1999, p.29).

Nota-se, portanto, que o automóvel não pode ser tratado apenas como uma tecnologia neutra e mero resultado de avanços tecnológicos. Existe uma construção social<sup>28</sup> em torno desse objeto, bem como aspectos políticos e econômicos intrinsecamente relacionados com sua difusão nas cidades (FURNESS, 2010).

Diversas são as consequências negativas que essas políticas de prioridade ao automóvel trouxeram para as cidades brasileiras. Em Belo Horizonte, o aumento exponencial de automóveis nas últimas décadas vem afetando a qualidade de vida da população:

Os impactos sociais e ambientais dessa política predatória do espaço público para circulação de transporte individual motorizado materializam-se na forma de acidentes e perda de qualidade ambiental (poluição atmosférica, ruído etc.). Houve, em oito anos, um aumento do número de mortes no trânsito em Belo Horizonte, passando de 6,6 por 100.000 habitantes, em 2001, para 12,2 por 100.000 habitantes, em 2009, ou seja, quase dobrou (LEIVA, 2015, p.216).

Assim, tal privilégio dado ao automóvel individual - junto à falta de modos alternativos de transporte - traz diversos impactos sociais para a capital mineira:

---

<sup>27</sup> Assim como Jacobs, Lefebvre traz diversas críticas ao padrão de planejamento de Le Corbusier - arquiteto e urbanista francês que exerceu grande influência na arquitetura de cidades de diversos países. Seus projetos foram marcados pelos ideais de Cidades-Jardim: planejamento ancorado na circulação dos automóveis individuais e na segmentação das funções da cidade (JACOBS, 2011).

<sup>28</sup> Furness (2010) discute, através da história estadunidense, a construção da “cultura do carro”, na qual dirigir é como fazer parte de uma comunidade e viver o sonho americano. Segundo o autor, “o termo automóvel se refere muito mais a um fenômeno cultural, carregado de ideologias e símbolos, do que um meio de transporte” (FURNESS, 2010, p.6, tradução nossa).

Em Belo Horizonte, a distribuição da acessibilidade e da mobilidade espaciais tem sido recorrentemente caracterizada pela difusão de iniquidades, o que resulta na estruturação de um espaço de circulação no qual, a despeito da manutenção de privilégios ao transporte individual, os estratos mais vulneráveis (pedestres, ciclistas e usuários de transporte público coletivo) têm sido preteridos nos seus anseios relacionados à circulação (LOBO; CARDOSO; MAGALHÃES, 2013, p.517).

Nota-se, portanto, que a questão da mobilidade urbana e discriminação geográfica se relacionam com o direito à cidade. Tal cenário causa impactos nos diversos aspectos da vida social, entre eles as possibilidades de vivência do lazer.

Importante ressaltar que a construção da capital mineira foi fortemente marcada - desde sua idealização – por tais padrões de planejamento, ancorados nos discursos em torno da modernidade<sup>29</sup>, da racionalidade, do ideal republicano e do higienismo (CEDRO, 2016).

A partir disso, os aspectos da problemática urbana também podem ser analisados através da história de Belo Horizonte e da criação do Conjunto Arquitetônico da Pampulha.

### 3.1.2. Belo Horizonte e a problemática da cidade

Belo Horizonte não escapou às contradições inerentes ao fenômeno da modernização. Como uma cidade que foi construída para se tornar símbolo de um esforço emancipatório, ela ostentava, justamente, aspectos que negavam a civilidade (RODRIGUES, 2006, p. 67).

Inaugurada<sup>30</sup> em 12 de dezembro de 1897 (no local antes denominado Curral Del Rei), Belo Horizonte rompia com o passado que a antiga capital Ouro Preto representava:

---

<sup>29</sup> Giddens (1991, p.11) trata a modernidade como um “estilo, costume de vida ou organização social” que emergiu na Europa a partir do século XVII e se propagou mundialmente. O autor argumenta que características como o acelerado ritmo de mudanças, bem como a extensibilidade e profundidade das mesmas marcam a modernidade e a distingue de períodos precedentes (GIDDENS, 1991, p.11).

<sup>30</sup> Para a construção da cidade criou-se a Comissão Construtora da Nova Capital (CCNC) sob o comando do engenheiro Aarão Reis, através da qual a cidade seria planejada e construída. Nota-se que os trabalhos da CCNC foram influenciados pelas reformas de Haussman em Paris, sendo marcadas pelas noções higienistas e de modernização, bem como pelas desapropriações (RODRIGUES, 2006).

A construção da nova capital mineira estava impregnada pelo simbolismo de conexão entre o progresso, a república, a tradição e a modernidade: Ouro Preto significava raízes; Belo Horizonte a inovação e a união do Estado sob a égide do federalismo republicano (CEDRO, 2016, p.91).

Belo Horizonte foi planejada inicialmente em três zonas: urbana (dentro da Avenida do Contorno), suburbana (para os grupos menos privilegiados) e rural (que abasteceria a cidade).

A área inscrita no perímetro delimitado pela Avenida do Contorno recebeu prioridade na sustentação do discurso de modernidade e contou com investimentos que contribuíram para que a cidade aspirasse o requinte e à sofisticação. Enquanto isso, a periferia não recebeu o mesmo apoio estrutural do poder público e crescia desordenadamente sem o controle adequado do Estado (CEDRO, 2016, p.121).

Desde a inauguração da capital mineira, o Rio Arrudas e a ferrovia que cortavam a cidade já se constituíam como uma barreira que a separava em um lado valorizado – ao sul onde continha o centro – e um desvalorizado, ao norte (VILLAÇA, 2001). Apesar de, nos primeiros anos da capital, as camadas populares terem habitado a região compreendida dentro dos limites da Avenida do Contorno, à medida que as camadas médias e altas foram crescendo, os menos privilegiados foram sendo expulsos dessa área estruturada e para longe do centro.

Em 1920, a ocupação de Belo Horizonte fora da Contorno já ultrapassava a área dentro dessa avenida, e, em 1950, a população ao norte da barreira - Rio-Arrudas/Ferrovia - superava a do sul. Verifica-se que, apesar da capital mineira ter sido planejada, a maior parte de sua população ficou excluída – desde as primeiras décadas de sua criação – da idealizada área estruturada (VILLAÇA, 2001).

Tais contradições também podem ser discutidas através da configuração do esporte e do lazer nas primeiras décadas pós-inauguração da capital mineira (RODRIGUES, 2006). Embora existissem espaços planejados para o divertimento dos belo-horizontinos, como o Parque Municipal, as vivências modernas de lazer se constituíram como forma de diferenciação da classe dominante da nova capital mineira.

E essas diferenciações surtiram impactos nas diferentes esferas da sociedade que ia se constituindo na capital, mas que são destacadas principalmente nas possibilidades de vivências do lazer. Chama atenção o mais importante espaço para o lazer planejado na cidade, o Parque Municipal, que já nos seus anos iniciais acabou se transformando em um espaço no qual era destacada somente uma frequência elegante (RODRIGUES, 2006, p.68).

Atualmente, a problemática dos espaços e equipamentos públicos na capital mineira está intimamente relacionada à distribuição dos mesmos no território da cidade, uma vez que eles se concentram na regional Centro-Sul e Pampulha, além de serem mal distribuídos dentro das próprias regionais (SILVEIRA, 2010). Assim, a distância dos equipamentos somada à deficiência do transporte público limita o acesso daqueles que moram em locais desprivilegiados.

Tal questão não se restringe à Belo Horizonte, Melo (2003) mostra, tendo em vista a cidade do Rio de Janeiro, que as possibilidades de lazer se concentram no Centro e Zona Sul, regiões em que a população de maior poder aquisitivo se encontra:

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).

Assim, embora os bens de consumo coletivo - como equipamentos de lazer e transporte público - sejam fundamentais para a qualidade de vida e direito à cidade, o acesso a eles é prejudicado pela lógica da fragmentação e desigualdade espacial que vem caracterizando as cidades neoliberais.

### 3.1.3 O direito à cidade e o direito ao lazer

Nota-se, a partir desse contexto, a importância de problematizar o direito ao lazer de forma relacionada com o direito à cidade. Segundo Lefebvre (2001), a cidade pode ser vista como uma obra: expressa pelo valor de uso e participação na

vida das cidades, sendo que o direito à cidade envolve as diversas necessidades da natureza humana:

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

Contudo, a lógica da produção industrial e do capitalismo privou historicamente as massas do direito à cidade, moldada, ao longo do tempo, pela elite política e econômica (LEFEBVRE, 2001)

Uma das principais críticas à cidade neoliberal está relacionada ao empobrecimento do espaço público como local de encontro, de manifestações políticas e de lazer. A propriedade privada, a suburbanização, segmentação da cidade e o individualismo enfraquecem o caráter coletivo do espaço e do sujeito urbano. Nesse cenário, “ideais de identidade urbana, cidadania e pertencimento – já ameaçados pela propagação do mal-estar da ética neoliberal – tornam-se mais difíceis de se sustentar” (HARVEY, 2012, p.82).

É fundamental compreender a cidade como algo coletivo, uma vez que tendências de consumo individuais podem ter impactos na configuração do espaço urbano. Do mesmo modo, a propagação de determinados comportamentos de lazer - atreladas ao consumo, ao isolamento e à privatização - impactam na disponibilidade de lazeres de caráter público e gratuito, interferindo no direito ao lazer.

A qualidade de vida urbana se tornou uma mercadoria, assim como a própria cidade, num mundo onde o consumismo, o turismo e a indústria da cultura e do conhecimento se tornaram os principais aspectos da economia política urbana (HARVEY, 2012, p.81).

Assim sendo, os espaços e equipamentos públicos de lazer podem se configurar como parte do jogo do Estado e do mercado na especulação imobiliária.

Notou-se até então que o lazer dentro da problemática urbana pode ser analisado como parte do jogo nas relações de (re)produção do capital, relacionado à

alienação e refém das contradições da cidade neoliberal. Contudo, tais discussões a nível estrutural - apesar de contribuírem para o entendimento de como processos econômicos produzem e são reproduzidos pela cidade – não abarcam toda a complexidade que envolve o espaço urbano e as práticas socioespaciais.

Aitchison (2003) argumenta que durante muito tempo a investigação no campo dos estudos do lazer ficou restrita às formas de influência do capitalismo no lazer ou a metodologias e visões positivistas. A partir disso, aspectos e significados individuais foram negligenciados, desconsiderando o âmbito social e cultural para estudar os sentidos atribuídos ao lazer (AITCHISON, 2003).

Contudo, análises feitas a nível da cultura e do cotidiano também ajudam a compreender os diversos processos que atuam no espaço, especialmente quando pretende-se entender de que forma as práticas urbanas – dentre elas aquelas no tempo/espaço de lazer - encontram linhas de fuga ao que é imposto, subvertendo, através da apropriação, os usos impostos nos espaços (RECHIA, 2003).

É possível considerar que experiências humanas vivenciadas no tempo-espaço de lazer em ambientes urbanos diferenciados, embora tensionadas pelo mundo do trabalho na sociedade contemporânea, podem significar um importante elo de ligação entre a vida cotidiana e a cultura local, não significando com isso um retrocesso, mas apenas a manutenção de algumas formas de convívio e sociabilidade no cotidiano urbano. Entender, portanto algumas experiências de lazer como uma possibilidade de resistência significa compreender, segundo Lefebvre (1991), que no interior das práticas de lazer e por meio delas os sujeitos, conscientemente ou não, podem realizar – na extensão de suas possibilidades – a crítica de sua vida cotidiana (RECHIA, 2003, p.16).

A discussão de Santos (2005) aponta um equilíbrio entre as duas abordagens para pensar a cidade, propondo as noções de “velho e novo”; “externo e interno”; “Estado e mercado”, como variáveis que ajudam a compreender de forma dialética os movimentos no espaço. Desse modo, o autor argumenta que a combinação desses elementos – que ocorrem de forma simultânea no espaço – sempre irá gerar novas situações. Tais considerações contribuem para a compreensão dos diversos vetores que atuam na produção do espaço, considerando a peculiaridade de cada local:

Os lugares se diferenciam pela maneira como os fatores internos resistem aos externos, determinando as modalidades do impacto sobre a organização preexistente. A partir desse choque, impõe-se uma nova combinação de variáveis, um outro arranjo, destinado a se manter em constante movimento (SANTOS, 2005, p.106).

Certeau (1998) traz o cotidiano como fonte de análise, propondo uma investigação das práticas urbanas “de perto e de dentro”. Utilizando o ato de caminhar dos cidadãos como instrumento de análise, o autor discute que os passos dos moradores conferem sentido à cidade: comparando a caminhada com o ato de enunciação das palavras:

O ato de caminhar está para o sistema urbano como a enunciação (*o speech act*) está para a língua ou para os enunciados proferidos. Vendo as coisas no nível mais elementar, ele tem com efeito uma tríplice função ‘enunciativa’: é um processo de *apropriação* do sistema topográfico pelo pedestre (assim como o locutor se apropria e assume a língua) (CERTEAU, 1998, p.177).

Ao observar grandes cidades através dos aspectos informais, lúdicos e de sociabilidade, Stevens (2007) discute que o espaço urbano não é apenas instrumental. Apesar da influência das características espaciais no comportamento e experiência dos indivíduos, a natureza lúdica do ser humano encontra formas de brincar na cidade: “Pessoas são diferentes, e brincam diferentemente. Nenhum livro pode abarcar todas as formas que as pessoas aproveitam as liberdades do espaço urbano aberto” (STEVENS, 2007, p.4, tradução nossa). O autor discute que a brincadeira não deve ser associada apenas à infância, uma vez que o adulto pode experimentá-la na diversidade do espaço público:

O brincar dos adultos pode reconsiderar as formas que o espaço urbano estimula e facilita comportamentos inesperados e impraticáveis, e como o espaço pode ser utilizado para escapar dos significados e usos sérios, criticando a norma e ordem social (STEVENS, 2007, p.27, tradução nossa).

Em diversos períodos históricos, nota-se o protagonismo da rua e das práticas de lazer como parte da luta pela apropriação do espaço urbano:

Na passeata comício ou barricada a vontade dos cidadãos desafia o poder urbano através da apropriação simbólica do terreno público. Nestes

momentos, assim como nas festas populares como o carnaval ou as festas religiosas, as muralhas invisíveis que regulam a cidade, mantendo cada coisa em seu lugar e comprimindo a multidão dia-a-dia, se salientam pela ausência. Quando o território da opressão vira cenário de festa, é a comunidade urbana que se manifesta como é: com suas divisões, hierarquias e conflitos, assim como suas solidariedades e alianças. Na hora do rito, isso vem à tona; mas no dia-a-dia tudo isso está presente, subjacente, nos gestos e palavras cotidianas dos habitantes da cidade (ROLNIK, 1998, p.25).

Assim sendo, diversas práticas urbanas podem ser investigadas de forma a analisar, de perto, as relações estabelecidas com o espaço. Dentre elas estão as constituídas no tempo-espaço de lazer, devido a sua potencialidade de gerar momentos de ludicidade e brincadeira nos quais prevalecem o valor de uso.

O uso da bicicleta também pode ser analisado por essa perspectiva. Rechia e colaboradoras (2016) discutem as relações da prática com a aproximação e sensibilização do indivíduo com a cidade. Ao vivenciar as ruas de forma mais lenta (se comparado ao veículo motorizado), o ciclista pode obter sentimentos de “liberdade, relação mais direta com a natureza, além da possibilidade de olhar ‘de perto e de baixo’ as paisagens da cidade” (RECHIA *et al.*, 2016, p.569).

Relações entre lazer, política e bicicleta podem ser identificadas no movimento ciclístico Massa Crítica<sup>31</sup>. Tais pedaladas noturnas, ao mesmo tempo que reivindicam o espaço para a bicicleta na cidade, são fortemente marcadas pela ludicidade, sociabilidade e ressignificação do espaço público (MURTA, 2015).

A partir disso, investigações<sup>32</sup> que tratam o uso da bicicleta no espaço urbano como uma prática contestatória vêm crescendo, especialmente quando ela se insere em um contexto no qual a norma imposta e a organização da cidade gira em torno do automóvel individual.

#### 3.1.4. A bicicleta e a ressignificação da cidade

---

<sup>31</sup> Movimento apartidário, que envolve encontro de ciclistas em diversas cidades do mundo todo mês, sendo que, “O cunho ideológico do evento é promover o uso da bicicleta como meio de transporte urbano e entre outros interesses, clamar por mais espaço nas ruas e respeito dos demais motoristas de veículos motorizados” (MURTA, 2015, p.66).

<sup>32</sup> Como, por exemplo, Furness (2007, 2010), Spinney (2009, 2011), Eichler (2017), Murta (2015), Lage (2017).

O uso da bicicleta é marcado por diversas manifestações, dependendo da forma que indivíduos e sociedade se apropriam dela, pois, tal tecnologia,

Pertence aos indivíduos, mas potencializa os encontros sociais. Serve tanto ao trabalho (como meio de transporte de mercadorias ou forma de deslocamento pessoal para os locais de labuta) quanto ao lazer (já que permite o ampliar das oportunidades de passeio e o acesso aos novos espaços de diversão, alguns dos quais situados nas redondezas da cidade). Pode ser usada nas situações de contemplação da natureza (algo caro no momento, uma influência do romantismo), mas também na realização de competições (celebrando a ideia de desafio e velocidade) (SCHETINO; MELO, 2009, p.112).

No contexto europeu de transição do século XIX para o XX, esse instrumento marcava o progresso e a modernidade e foi aos poucos modificando o cotidiano e a configuração das cidades modernas (SCHETINO, 2008). Nota-se, portanto, que a bicicleta deve ser vista dentro de uma construção social, já que, “o andar de bicicleta – essa marcante prática cultural – tem seus sentidos e significados transformados pelos sujeitos que a vivenciaram ao longo da história” (SCHETINO, 2008, p.14).

Em diversos períodos da história, a bicicleta se configurou como um instrumento político<sup>33</sup>. O Provos - movimento nascido na Amsterdam de 1965, marcado por ideais anarquistas e anticapitalistas - é um clássico exemplo dessa possibilidade de apropriação da bicicleta: suas manifestações a utilizaram deliberadamente como forma de resistência ao capitalismo e cultura do carro. Uma das marcas do movimento foi o Plano das Bicicletas Brancas<sup>34</sup>, cuja ideia era disponibilizar bicicletas pintadas de branco pela cidade para serem usadas de forma compartilhada (FURNESS, 2005).

Furness (2010) mostra que a bicicleta teve um importante papel dentro do movimento de contracultura<sup>35</sup>, sendo um dos elementos que compunham novas

---

<sup>33</sup> A bicicleta teve um papel fundamental para o movimento feminista na transição do século XIX para o XX, contribuindo para a presença das mulheres no espaço público, bem como para o movimento operário dos EUA na Inglaterra e na Alemanha no final do século XIX, já que possibilitou uma circulação com mais liberdade, auxiliando na mobilização política.

<sup>34</sup> A ideia surgiu do design industrial Luud Schimmelpennick, ele pretendia banir o automóvel individual de Amsterdam e propôs uma ambiciosa proposta ao governo municipal para disponibilizar mais de 20000 bicicletas para a cidade. Apesar do Plano não ter sido aceito pela prefeitura, os próprios integrantes e simpatizantes do Provos disponibilizavam bicicletas (FURNESS, 2005).

<sup>35</sup> O autor irá se referir a essa virada cultural no contexto dos Estados Unidos das décadas de 60-70, momento que movimentos ambientalistas e “anti-carro” cresceram no país (FURNESS, 2010).

atitudes individuais frente ao consumismo e à poluição. O autor também discute as relações entre o uso da bicicleta e a transformação da sensibilidade e perspectiva individual quanto à problemática do transporte nas cidades, uma vez que, ao tentar se locomover, o ciclista encontra diversas dificuldades (principalmente nas cidades dominadas pelo uso do carro como as americanas, de onde o autor fala).

A bicicleta poder ser vista e apropriada como um recurso de empoderamento e prazer, uma máquina pedagógica, um veículo para construção comunitária, um símbolo de resistência contra as indústrias automotivas e de petróleo, e um instrumento para a crítica tecnológica, espacial e cultural (FURNESS, 2010, p.9, tradução nossa).

Atualmente, um exemplo de manifestação política através da bicicleta é o movimento Massa Crítica. Nascido na cidade americana de São Francisco em 1992, atualmente “o Massa Crítica se espalhou por mais de 200 cidades pelo mundo, e suas pedaladas contaram com cerca de 30,000 participantes” (FURNESS, 2007, p.300, tradução nossa). No Brasil, apesar de determinadas especificidades locais, capitais como Porto Alegre, São Paulo, Curitiba e Belo Horizonte também contam com tais pedaladas mensais, algumas delas são denominadas “Bicicletadas” ao invés de Massa Crítica, no entanto, todas são marcadas por um cunho de contestação (MURTA, 2015).

Ainda sobre o caráter contestatório do uso da bicicleta, Eiclher (2017) trata dos processos de subjetivação envolvidos no uso da bicicleta a partir de um grupo de ciclistas que pedalam em bicicletas fixas<sup>36</sup>. O autor nota que a forma que esses indivíduos se apropriam das ruas - através da postura agressiva perante aos carros, impondo a circulação entre eles – está relacionada a uma certa “intimidade com a cidade”. Tais atitudes podem ser vistas como uma prática de resistência às determinações do trânsito em uma cultura dominada pelo uso do carro, exigindo - através do pedalar - o direito à cidade (EICHLER, 2017).

Tal estudo e o de Rechia e colaboradoras (2016), citado anteriormente, sinalizam para a relevância das práticas corporais na (re)significação dos espaços da

---

<sup>36</sup> Bicicleta sem marcha em que a roda não é livre, ou seja, o pedal se move junto com ela, podendo ser usado para parar a bicicleta, por isso muitos desses ciclistas a utilizam sem freio ou apenas com o freio da frente (EICHLER, 2017).

cidade. Assim, a bicicleta pode se configurar como um instrumento nesse processo de subjetivações, que envolve sujeito-bicicleta-espço: “Você age como se a bicicleta fosse uma extensão do seu corpo e seu corpo uma extensão da bicicleta” (EICLHER, 2017, p.7, tradução nossa).

Nota-se, portanto, que certas práticas cotidianas – como aquelas no tempo/espço de lazer ou mesmo na locomoção do dia a dia - podem ser analisadas como formas de resistência e expressão de identidade. Sendo que, o uso da bicicleta deve ser analisado de acordo com o contexto em que se insere.

### 3.2 O Complexo da Pampulha

A Pampulha é uma cidade dentro da cidade. Os que moram nessa vasta região denominada administrativamente Regional Pampulha moram, efetiva e orgulhosamente na Pampulha [...]. Ninguém mora apenas no São Luiz ou no Santa Terezinha, todos moram na Pampulha, esse imenso bairro com 150 mil habitantes que têm em comum um grande amor por esse território centrado na lagoa (CARSALADE, 2007, p.82).

Antes de partir para o objeto em questão, o CP, é importante contextualizá-lo em relação à região em que encontra. A Regional Pampulha se caracteriza por comportar “uma das maiores bacias hidrográficas metropolitanas do país”<sup>37</sup>, e, quando comparada a outras regionais da cidade, ela se diferencia pela quantidade de áreas verdes e pelo seu relevo pouco acidentado (PBH, 2007).

Antes do processo de urbanização e modernização desencadeado na década de 40 na gestão de Juscelino Kubitscheck, a regional se configurava como um conjunto de fazendas que fornecia alimentos para a capital (RIBEIRO, 2011). Nesse sentido, a história dessa regional está entrelaçada ao lago e à criação do Conjunto Moderno da Pampulha.

Como discutido anteriormente, a busca pelo moderno foi uma constante na história de Belo Horizonte. O Conjunto Moderno da Pampulha expressou de forma

---

<sup>37</sup> Sua bacia é composta por 11 afluentes: “córregos Mergulhão, Tijuco, Ressaca, Sarandi, Água Funda, Braúnas, Olhos D'Água, Garças, AABB, Bandeirantes e outros, sem denominação. Os córregos Sarandi, Ressaca e Água Funda são os de maior importância, pois, juntos, são responsáveis pelo aporte de 75% dos sedimentos e da poluição carregados para a Lagoa.” (PBH, 2007).

contundente tal ideal, sustentando “as narrativas de modernidade e progresso da capital mineira a partir da década de 1940” (CEDRO, 2016, p. 241). Assim, tal empreendimento teve um grande significado para a cidade na época: “Juscelino encarou a Pampulha como a principal meta de seu governo. Ali ele via a possibilidade modernizadora que traria paz a seu espírito inquieto” (CARSALADE, 2007, p.26).

As mudanças empreendidas na regional da Pampulha por Juscelino Kubitschek receberam influências norte-americanas e francesas<sup>38</sup>. Seus primeiros bairros foram idealizados para trazer um novo modo de viver na cidade, atendendo as expectativas modernistas da época e corroborando com a prática política e cultural brasileira nesse período de constituição do Estado-nação no governo Vargas (BAHIA, 2011).

A relação entre política e cultura que assume outros contornos no Estado Novo de Vargas, na administração municipal de Kubitschek, a partir de 1940, vai repercutir em ações de efetiva promoção nas artes plásticas, na arquitetura e no urbanismo. A Pampulha é, sem dúvida, a expressão de maior relevância de sua administração desenvolvimentista e modernizadora (BAHIA, 2011, p. 96).

Durante esse processo de modernização, antigos moradores foram desapropriados: havia uma clara intenção de que a região fosse um local de moradia para a elite belo-horizontina. Após os empreendimentos de Juscelino, a região é valorizada. Seu primeiro bairro - nomeado Bandeirantes - é lançado em 1943, com lotes de cerca de 1000 m<sup>2</sup>, de forma que a ocupação dos novos espaços de lazer e dos lotes próximos à lagoa ficou restrita à elite (RIBEIRO, 2011).

Nesse contexto, a região era dividida entre o que era chamado de “Pampulha Velha” e “Pampulha Nova”. A primeira se localizava do outro lado da Avenida Pampulha (atual Antônio Carlos) e deu origem aos bairros: Jaraguá, Dona Clara e Vila Isabel. Do outro lado - área mais valorizada - estava o CMP e o Campus da Universidade Federal de Minas Gerais. Bahia (2011) discute que havia um

---

<sup>38</sup> Convidado por Juscelino, o francês Donat Alfred Agache visitou Belo Horizonte no início dos anos 40, para propor soluções à Pampulha, parte de suas considerações em relação à ideia de cidade-satélite foram utilizadas posteriormente na organização dos bairros da Pampulha, “inaugurando um conjunto de novos usos que a região deveria receber ao longo dos anos” (BAHIA, 2011, p.112).

contraste entre essas “duas Pampulhas” no que concerne aos hábitos da população, condição socioeconômica e estruturação urbana.

[...] os equipamentos urbanos do complexo, principalmente o Cassino e a Casa do Baile, não eram frequentados pelas populações de baixa renda ou pelos moradores da Pampulha Velha, que permaneceram do outro lado do eixo consolidado pela Avenida Antônio Carlos. A nova Pampulha não foi aceita consensualmente, sem conflitos, e o espetáculo moderno reservou-se à elite (BAHIA, 2011, p.113).

A região era considerada longe do centro para as possibilidades de mobilidade da época. Assim, sua ocupação nesses primeiros anos pós-modernização foi lenta, muitos lotes foram comprados e reservados para especulação. Embora houvesse a intenção do setor imobiliário e Estado em ocupar essa região, a preferência da burguesia belo-horizontina continuava sendo em crescer na direção sul (mesmo depois que os bairros dessa região passaram a se instalar em locais topográficos desfavoráveis, subindo a serra) (VILLAÇA, 2001).

A partir da década de 60 e 70, com uma legislação mais flexível e lotes menores, bairros populares surgem na regional. Ressalta-se que, nas últimas décadas, o crescimento de Belo Horizonte tem-se concentrado principalmente no eixo norte da cidade. De acordo com os últimos censos do IBGE, as regionais Pampulha, Venda Nova e Norte foram as que apresentaram os maiores índices de crescimento no período de 1991 à 2010, sendo que, dentre essas três regionais, a regional da Pampulha foi a que contou com os maiores índices<sup>39</sup> (PBH, 2018).

Assim, com seu crescimento acelerado, muitas demandas de melhorias de serviços públicos surgiram na regional. Contudo, o poder público não conseguiu atender às crescentes necessidades de infraestrutura dos novos moradores que ocuparam a regional (RIBEIRO, 2011).

Essa condição fez com que a Pampulha se tornasse uma regional com características urbanísticas e sociais muito diferenciadas. Os bairros distantes do centro da regional (representado pela lagoa) tiveram um desenvolvimento independente do modelo de modernidade e progresso que se estabeleceu lá. Muitos deles possuem vilas com loteamentos irregulares ou com uma infraestrutura precária (RIBEIRO, 2011, p. 28).

---

<sup>39</sup> No período de 1991 até 2000 a taxa de crescimento da Pampulha foi de 3,38%, e de 2,82% de 2000 há 2010. Contra 2,36 e 0,67 em Venda Nova e 2,58 e 0,95 na regional Norte (PBH, 2018).

Nota-se, então, que apesar de possuir a menor quantidade de habitantes da cidade (187.315 habitantes), a regional da Pampulha apresentou um crescimento acelerado a partir da década de 90. Tal contexto traz uma demanda de políticas públicas/ações urbanas para comportar tal crescimento, dentre elas, as de espaços e equipamentos públicos de lazer.

A partir disso, é possível problematizar o papel do Complexo da Pampulha no atendimento da demanda de lazer da população, não só dos habitantes da Pampulha, mas também para suas regionais vizinhas que carecem de espaços e equipamentos de lazer (SILVEIRA, 2010). Indícios dessa questão são levantados por Campos (2016). A autora mostra que a esplanada do estádio Mineirão atrai moradores das regionais vizinhas à Pampulha, como Venda Nova, Norte e Noroeste, configurando-se como uma opção de equipamento de lazer fora da região sul da cidade:

A esplanada do Mineirão, utilizada majoritariamente por residentes das regiões Pampulha e Noroeste, passou a ser uma opção de equipamento de lazer em Belo Horizonte, em uma cidade que apresenta uma distribuição desigual desses equipamentos, tendo a sua concentração na região Centro-Sul e a má conservação dos existentes nas outras regiões (CAMPOS, 2016, p.165).

Assim, o Complexo da Pampulha pode ser visto como um importante local de Belo Horizonte para a vivência do lazer, por se localizar fora do eixo Centro-Sul e contar com equipamentos públicos diversos – como museus, parques, praças, estruturas para práticas corporais, entre outros.

### 3.2.1 O Conjunto Moderno da Pampulha e as práticas de lazer

Mas a Pampulha marcou seu tempo e inventou moda, isso sim. Agradaram-me muito os novos ares que ela trouxe até nós. Respirávamos a modernidade, os novos tempos, o *esprit nouveau*. Fazíamos parte dos roteiros dos shows internacionais, nossas casas deixavam para trás aqueles ares interioranos para assumir parte do novo vocabulário trazido por ela (CARSALADE, 2007, p.53).

A modernização da Pampulha foi primeiramente idealizada pelo prefeito Otacílio Negrão de Lima, que, em 1938, inaugurou a barragem para atender a demanda de um reservatório de água para a cidade. Mas é na gestão seguinte, de Juscelino Kubitschek, que o local se constituiu como um empreendimento do ideal de modernidade (RIBEIRO, 2011). Com a intenção de que o lago artificial se tornasse um centro turístico e de lazer e passasse a ideia de progresso, o jovem arquiteto Oscar Niemeyer é convidado para projetar quatro unidades arquitetônicas. O Conjunto Arquitetônico da Pampulha é então inaugurado em 1943<sup>40</sup>, composto pela Capela de São Francisco de Assis (popularmente conhecida como Igrejinha); pelo Cassino - atual Museu de Arte da Pampulha (MAP); pela Casa do Baile e pelo late Golf Clube (VIANA, 2013).

Com a união entre arte e arquitetura inovadoras<sup>41</sup> os edifícios do CMP deram visibilidade nacional e internacional para Belo Horizonte, contribuindo para a promoção da imagem da capital mineira no contexto das cidades modernas (BAHIA, 2011; CEDRO, 2016).

O Conjunto Moderno da Pampulha carregava diversas intenções relacionadas à promoção de hábitos de esporte e lazer considerados modernos. Assim, após sua inauguração, o local passa a se configurar como uma centralidade<sup>42</sup> de Belo Horizonte na década de 40 devido a sua posição simbólica como referência de modernidade, de hábitos de lazer e de sociabilidade da capital.

Com exceção da Igreja de São Francisco de Assis, todos os outros edifícios do Complexo Arquitetônico foram criados para práticas de lazer. O Cassino, para sediar jogos de azar, a Casa do Baile para a promoção de bailes dançantes, e o *Yatch Golf Club* para esportes refinados, como, o remo, a vela e o tênis (VIANA, 2013).

---

<sup>40</sup> Sua inauguração, no dia 15 de maio de 1943, foi tão emblemática que contou com a presença do então presidente Getúlio Vargas, no entanto, algumas obras ainda estavam inacabadas, a igrejinha, por exemplo, foi concluída apenas em 1945 (CEDRO, 2016).

<sup>41</sup> Além de Oscar Niemeyer, diversos artistas renomados participaram da construção do CMP, a Igreja da Pampulha, por exemplo, conta com um painel expressionista de Cândido Portinari, objetos esculpidos por Alfredo Ceschiatti, jardins de Burle Marx, mosaico de Parlo Werneck e pinturas internas de Santa Rosa e José Morais (CEDRO, 2016).

<sup>42</sup> O autor ressalta que a noção de centralidade não se refere apenas a questões de localização, economia e concentração populacional - quesitos que não se aplicariam à Pampulha - e sim pelos significados que a sociedade atribui ao local (CEDRO, 2016).

Importante ressaltar que as práticas esportivas permitidas pelo *Yatch Golf Club* estavam fortemente ligadas aos ideais modernos e civilizatórios da época, nos quais o cuidado com o corpo e saúde eram incentivados através de determinados hábitos: “Tal propósito alinhava-se ao projeto político-cultural estado-novista de valorização do corpo como uma das maneiras de atingir o equilíbrio físico e espiritual de fortalecimento do cidadão brasileiro” (CEDRO, 2016, p.265).

Viana (2013) discute a relevância da Lagoa da Pampulha ter possibilitado a prática de esportes náuticos como o remo, uma vez que eles já eram praticados no Rio de Janeiro – cidade que representava o ideal de modernidade e que influenciou outras capitais brasileiras.

Esta intervenção na paisagem urbana pareceu encontrar no Rio de Janeiro uma referência para algumas ações na cidade mineira, não só pela construção da barragem – o mar de Minas e suas práticas náuticas – e seu entorno, mas pela adoção de nomes dos notórios bairros cariocas na região da Pampulha, como Leblon e Copacabana (VIANA, 2013, p.7).

O Cassino e seus jogos tiveram um importante papel na agitação da Pampulha na época, enquanto que a Casa do Baile o completava: “Com o Cassino foi feita em dueto, para que tivessem espaço para a festa aqueles que não podiam ir ao Palácio de Cristal, complementava, portanto, a grande festa na Pampulha” (CARSALADE, 2007, p.37).

Uma prática não prevista com a construção do CMP foi a pesca, proibida desde 1938 no local, em 1948 foi legalizada e estimulada para ser praticada aos domingos, sob o discurso da recuperação das energias do trabalhador (VIANA, 2013). Enquanto isso, as novas práticas de esporte e lazer realizadas nos edifícios arquitetônicos do complexo ficaram restritas à elite belo-horizontina: servindo como hábitos de distinção de classe. Já a orla era apropriada por classes menos privilegiadas através da pesca e passeios de final de semana (VIANA, 2013).

Com a crescente poluição e proibição do uso das águas da lagoa em 1968, a pesca voltou para a ilegalidade e marginalidade de forma que a utilização da orla pelas classes populares ficou comprometida. Esse momento também foi marcado pela

tendência de privatização<sup>43</sup> e criação de clubes de lazer, de forma que, as classes favorecidas continuaram frequentando a Pampulha (VIANA, 2013).

Todas as práticas ligadas à lagoa que antes, pareciam propostas ao espaço público, logo ficaram restritas aos espaços privados dos clubes. O fechamento e/ou venda destes equipamentos públicos de lazer culminaram na ausência de manutenção dos espaços com os propósitos iniciais. As fontes sinalizaram que a modernidade em Belo Horizonte permaneceu restrita ao âmbito privado, a exemplo das sociabilidades e consumo de estilos de vida, neste período, diferente da cidade do Rio de Janeiro que tornou cada vez mais público determinados hábitos e comportamentos à beira-mar (VIANA, 2013, p.29).

Nota-se, portanto, que a Pampulha teve um importante papel na promoção de determinadas práticas de esporte e lazer que se enquadrassem no ideal das cidades modernas. No entanto, durante esse processo, o ideal do novo que a Pampulha e suas práticas de lazer representavam encontrou resistência com o velho: muitos habitantes não se identificavam com os novos hábitos (VIANA, 2013). Apesar do apelo para os novos e modernos lazeres propostos pelo complexo, as práticas dos antigos moradores continuaram existindo: “Enquanto *locus* de resistência sociocultural, a Pampulha Velha deu continuidade à sua tradição através das festas religiosas, do cinema mudo, do Teatro São Tarcísio e da festa do Boi da Montã” (CARSALADE, 2007, p.51).

Pois, como discute Santos (1988, p. 108), cada lugar irá estabelecer diferentes relações entre o velho e o novo: “muitas vezes o novo expulsa logo o velho, às vezes este resiste por muito tempo”. Assim, cada lugar apresenta diferentes movimentos e relações dialéticas entre essas influências, criando sempre uma situação única.

Apesar do discurso de exaltação do espaço público e dos hábitos modernos associados à Pampulha, o acesso e adesão ao *glamour* desse novo espaço não foi uma realidade para muitos cidadãos belo-horizontinos. Diversas eram as barreiras para o uso dos novos edifícios, não só em relação ao acesso, mas também sociais: havia um constrangimento por parte daqueles que não se inseriam nos padrões de

---

<sup>43</sup> Em 1961 o *Yatch Golf Club* foi leiloadado (e nome alterado para Iate Tênis Clube), tornando-se um clube privado, deixando, assim, a sua função original de atrativo turístico e equipamento para o usufruto da população belo-horizontina (BESSA; ÁLVARES, 2010).

requite e elegância que caracterizavam esses novos espaços (CEDRO, 2013). Segundo Carsalade (2007, p.54), “A Pampulha era propositalmente elitista, pois era isso que a fazia atrativa e que fazia correr dinheiro, como era seu intento”.

Contudo, diversos acontecimentos comprometeram as festas e o *glamour* da Pampulha: a proibição dos jogos de azar em 1946, o rompimento da barragem em 1954<sup>44</sup> e o atraso para o reconhecimento da Igreja São Francisco de Assis pela Igreja Católica<sup>45</sup>. “Cassino fechado, igreja fechada (quase excomungada por não sagrada), explosão da esquistossomose. [...] O projeto Pampulha passou por maus momentos” (CARSALADE, 2007, p.55).

Assim, nas décadas seguintes, os edifícios arquitetônicos perdem seu protagonismo. Porém, o local não perdeu seu caráter de lazer para a cidade, principalmente através de empreendimentos privados<sup>46</sup>. Importante ressaltar que três dos quatro edifícios arquitetônicos do CMP tiveram seus usos originais ressignificados: em 1957, o Cassino foi transformado no “Museu de Arte da Pampulha” (MAP), a Casa do Baile no “Centro de Referência de Arquitetura, Urbanismo e Design”, e em 1961, o late Golfe Clube é privatizado e adaptado para práticas esportivas não dependentes da água da lagoa.

Nas décadas de 80 e 90, com o crescimento acelerado da urbanização da capital e região metropolitana<sup>47</sup>, as águas da lagoa passam por um período de poluição e assoreamento. Junto a essa degradação da água, os edifícios arquitetônicos também sofriam com a deterioração devido à falta de manutenção e restauração.

Era tanto descaso com os prédios que sua degradação não saía dos jornais e, em função disso, vieram, pelos órgãos de patrimônio, os tombamentos estadual de 1984 e federal de 1994 (o municipal só viria em 2003, mantendo

---

<sup>44</sup> Que será reinaugurada em 1958 (CARSALADE, 2007).

<sup>45</sup> A Igrejinha fugia do padrão de outras igrejas católicas: era moderna demais para o catolicismo da época. Apenas em 1959 que a Igreja foi reconhecida pela religião e passou a realizar missas (CARSALADE, 2007).

<sup>46</sup> Além dos clubes privados distribuídos pela orla da lagoa, outros estabelecimentos na orla agitavam a lagoa, como, por exemplo, o famoso restaurante “Mangueira’s”, inaugurado em 1965 próximo à Igrejinha, e o Parque Guanabara, inaugurado em 1970 e existente até hoje (CARSALADE, 2007).

<sup>47</sup> A bacia da Pampulha ficou refém de certas obras como o CEASA, o Distrito Industrial de Contagem, a BR-040 e outras rodovias, dificultando sua preservação. Além disso, seus principais afluentes (rio Ressaça e Sarandi) “passam por muitas áreas pobres e bastante pressionadas pela urbanização e falta de saneamento básico” (CARSALADE, 2007, p.73).

quase uma curiosa periodicidade de dez anos, talvez coincidente com os ciclos de degradações) (CARSALADE, 2007, p.78).

A partir da década de 90, com as diversas intervenções do poder público, os esforços para a recuperação da lagoa podem ser vistos como uma saga belo-horizontina. O ano de 1998 foi um marco nesse processo devido à elaboração do PROPAM<sup>48</sup>, programa que articula os municípios de Belo Horizonte e Contagem – já que a bacia da Pampulha faz parte de ambos – para promover a recuperação e preservação do local.

Na Lei Orgânica do Município, a recuperação da água da lagoa aparece como um dos objetivos para se fomentar a prática esportiva no seu entorno (FERREIRA, 2015). Tal preocupação em relação a orla da lagoa e seu uso para as práticas corporais é constatada através de intervenções realizadas a partir de 2000, sinalizando para um novo papel que o local passa a assumir na cidade.

### 3.2.2 De Conjunto à Complexo: a ampliação das práticas de lazer na Pampulha

Não tem jeito, aqui é um ponto de lazer da cidade, não tem como falar que não é, é e será. Sempre será, não tem outro. E ele é democrático, não quer saber se você é rico ou pobre, não faz diferença, porque tem ônibus que traz na porta, tem o Mineirão do lado, que vai pobre vai rico, vai tudo. (H20, ciclista e representante associação de moradores).

Ao longo dos anos o CP passou por diversas mudanças que trouxeram um aspecto diferente do que foi na década de 40 - marcado pelas festas dos edifícios arquitetônicos e frequentado essencialmente pela elite. Além da flexibilização da legislação urbanística e maior ocupação da regional, outros aspectos significaram uma outra feição para o local em termos de apropriação.

Entre eles, está a implementação de novos equipamentos de lazer na Pampulha: o Jardim Zoológico no fim da década de 1950; o Estádio Governador Magalhães Pinto (conhecido como Mineirão) em 1965; o Ginásio Jornalista Felipe

---

<sup>48</sup> Programa de Recuperação e Desenvolvimento Ambiental da bacia da Pampulha. O programa é dividido em subprogramas, que abarcam questões referentes à recuperação e preservação da bacia da Pampulha, educação ambiental e a revitalização da orla (ÁGUAS DA PAMPULHA, 2017).

Drumond (o Mineirinho) em 1980; o Parque Ecológico Promotor José Lins do Rego<sup>49</sup> (ou Parque Ecológico da Pampulha) e dos diversos mirantes distribuídos pela orla, em 2004. Segundo Bessa e Álvares (2010, p.11): “Esses novos equipamentos foram fundamentais para a mudança de apropriação de uso daquele espaço. De natureza mais popular, levam à Pampulha grande número de pessoas, contribuindo para sua maior utilização e fruição”.

O ano de 2004 será marcado por investimentos voltados para a promoção de práticas corporais na orla, como, implementação de pistas de *cooper* e de bicicleta, sanitários e revitalização de praças e mirantes (BESSA; ÁLVARES, 2010), e, posteriormente, cinco “Academias a Céu Aberto”<sup>50</sup> foram instaladas na orla (PBH, 2017).

Bessa e Álvares (2010) - ao realizarem um estudo de campo, em 2004, com turistas no local – irão discutir tais mudanças. Segundo as autoras, os edifícios do conjunto arquitetônico – antes os principais atrativos da Pampulha - deixaram de ter tanta relevância na atração de turistas, sendo que o ambiente natural e a paisagem da orla da lagoa se constituem como os principais atrativos para se visitar o CP (BESSA; ÁLVARES, 2010).

Tais apontamentos vão ao encontro do relato de um comerciante que trabalha na orla a cerca de 39 anos vendendo água de coco: “Olha esse aumento veio crescendo desde 2004 mais ou menos entendeu? Foi aonde que deu uma arrancada assim que aumentou muito o pessoal” (L26, comerciante trailer). Assim, as possibilidades de fruição da orla e paisagem da lagoa foram mudanças relevantes para a apropriação do local.

É nessa direção que um “novo ciclo” de intervenções foi empreendido no local entre 2013 e 2016: período marcado pela Copa do Mundo de Futebol de 2014 e conquista do título de Patrimônio da Humanidade pelo CMP, no qual diversas ações de requalificação foram realizadas.

---

<sup>49</sup> Parque construído através dos acúmulos de resíduos sedimentares depositados ao longo dos anos na lagoa (PBH, 2015).

<sup>50</sup> Estruturas implantadas em praças e parques de Belo Horizonte compostas de equipamentos de ginástica de fácil execução voltados para a terceira idade (PBH, 2017).

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

### 4 AS MUDANÇAS NO CP

Entre 2013 e 2016 o CP contou com diversas intervenções voltadas para a fruição do lazer. Como mencionado anteriormente, tal período foi marcado pela Copa do Mundo de 2014<sup>51</sup> e concorrência ao título de Patrimônio da Humanidade pelo Conjunto Moderno da Pampulha.

Além de ser um ícone turístico da capital mineira, a Lagoa da Pampulha encontra-se próxima ao Estádio Governador Magalhães Pinto (Mineirão) - que sediou jogos da Copa - concentrando parte das intervenções urbanísticas realizadas na capital mineira em detrimento do megaevento.

A partir disso, os próximos tópicos irão discutir o que representou a vinda desse megaevento e a concorrência/conquista do novo título para a Pampulha, buscando analisar os efeitos dessas mudanças na apropriação da orla da lagoa.

#### 4.1. A Copa do Mundo de Futebol e o CP

Com a realização da Copa de 2014, Belo Horizonte contou com diversas intervenções marcadas pela busca do “moderno” - noção que irá permear os empreendimentos realizados nesse contexto. No documento “Planejamento Estratégico Integrado” (PEI), tais conceitos aparecem no projeto “Modernização do Mineirão” e em outros relacionados à infraestrutura e mobilidade (LAGES, 2012). Pois, assim como argumenta Berman (1986), a busca pelo moderno é uma constante na história da humanidade:

[...] aqueles que estão à espera do final da era moderna deverão aguardar um tempo interminável. A economia moderna provavelmente continuará em expansão, embora talvez em novas direções, adaptando-se às crises crônicas de energia e do meio ambiente que o seu sucesso criou (BERMAN, 1986, p.329).

---

<sup>51</sup> Evento de futebol masculino – com times de diversos países - organizado pela FIFA (Fédération Internationale de Football Association) a cada quatro anos, que atrai grande exposição midiática e investimentos (CAMPOS, 2016).

Segundo Harvey (2012), as (re)estruturações urbanas empreendidas nas cidades modernas dentro do contexto das políticas neoliberais exercem um papel fundamental para a acumulação e circulação do capital. O processo de “destruição criativa” é um dos aspectos inerentes da modernidade, necessário para a criação de novos canais para a movimentação dessa economia (HARVEY, 2012). Nesse sentido, Reader (2011), ao tratar do Rio de Janeiro no contexto dos Jogos Pan Americanos, mostra que os megaeventos esportivos - com seus grandes projetos urbanos - fazem parte do ordenamento territorial das cidades para a acumulação e modernização capitalista.

Tais intervenções também podem ser analisadas como parte das estratégias de “*city marketing*” tratadas por Sánchez (2003). Conforme a autora, as cidades precisam promover sua imagem para se inserirem no mercado mundial, e as (re)estruturações urbanas têm se configurado como o principal instrumento<sup>52</sup> para vencer essa luta simbólica e atrair a atenção da mídia e de grandes investidores.

A competição por aqueles eventos de maior prestígio, como as Olimpíadas, a Copa do Mundo, exposições internacionais ou grandes festivais tornou-se tão importante quanto a competição pela atração de empresas ou investimentos substanciais (SÁNCHEZ, 2003, p.528).

Alguns elementos que caracterizam esses eventos são: parcerias público-privadas, desapropriações e investimentos públicos em setores que serão apropriados privadamente: “a hegemonia do neoliberalismo é visível na forma e no conteúdo de como o espaço urbano está sendo rapidamente modificado, nas cidades-sede da Copa de 2014” (RODRIGUES, 2013, p. 22). A autora ainda ressalta que as intervenções empreendidas nesse contexto falham em relação à participação popular - quesito de extrema importância para determinar se as reformas estão de acordo com a demanda local. Assim, características e anseios da população são comumente

---

<sup>52</sup> Sánchez (2003) demonstra tais questões através das práticas urbanas realizadas nas cidades de Curitiba e Barcelona, principalmente na década de 1990, uma vez que ambas as cidades utilizaram de forma contundente estratégias de *city marketing* com base na promoção de um modelo ideal de planejamento e intervenções urbanas.

negligenciados em detrimento das padronizações, como é o caso dos modelos exigidos pela FIFA na Copa (RODRIGUES, 2016).

Tal questão também pode ser discutida para o caso de Belo Horizonte. O planejamento do megaevento pela gestão municipal e estadual não contou com uma perspectiva de participação popular, tendo como foco as demandas da FIFA e necessidades dos turistas (LAGES, 2012)<sup>53</sup>.

Nota-se, portanto, que os megaeventos esportivos podem ser analisados pela perspectiva da (re)produção do espaço urbano e pelos preceitos da cidade neoliberal discutidos anteriormente. Contudo, tais empreendimentos já faziam parte da política de muitas cidades brasileiras antes da realização dos megaeventos, de forma que eles apenas acentuam tais medidas, como é o caso de Belo Horizonte:

A política urbana municipal vem sendo posta a serviço de uma nova rodada de modernização conservadora e elitista – sustentada politicamente por uma aproximação estreita entre Prefeitura e Governo do Estado –, evidente nos grandes projetos de remodelação urbana, na flexibilização circunstancial da legislação urbanística, nos esforços voltados à manutenção da hegemonia da cidade do carro, e na intensificação de medidas para disciplinamento e higienização do espaço público. A realização da Copa do Mundo se acopla a esse projeto e o aprofunda (TONUCCI FILHO; SCOTTI; MOTTA, 2014, p.28).

Apesar dos interesses dos organizadores dos megaeventos serem usualmente priorizados em detrimento das necessidades dos moradores, alguns autores discutem possibilidades dos cidadãos se beneficiarem de tais intervenções. Conforme Reader (2011), a discussão não deve ser pautada em sediar ou não o megaevento e sim em como ele deve ser organizado, uma vez que, “se não fossem os Jogos, outros recursos seriam realizados para fazer os ajustes espaciais demandados pelos processos de modernização capitalista – como inclusive ocorre na maior parte do mundo” (READER, 2010, p.145).

Dependendo de como forem feitos, os grandes projetos urbanísticos realizados nesse contexto têm a capacidade de gerar um novo ordenamento territorial para a cidade, diminuindo desigualdades sócio espaciais (READER, 2010). Além

---

<sup>53</sup> O autor discute a participação popular na cidade antes da realização da Copa de 2014 através da fala de gestores envolvidos no processo e pelos documentos: projetos Modernização do Mineirão, Mobilidade Urbana e Estádios Alternativos, do Planejamento Estratégico Integrado da Copa do Mundo de 2014 do Estado de Minas Gerais e da Prefeitura de Belo Horizonte (PEI) (LAGES, 2012).

disso, com a promoção da imagem do país e da cidade-sede é possível construir um “capital simbólico” que pode se constituir como um legado<sup>54</sup>, uma vez que tal projeção tem o potencial de atrair outros eventos, empreendimentos, turismo e capital (PREUSS, 2008).

Rodrigues (2016) – ao tratar das intervenções urbanas realizadas nas cidades de Curitiba e Porto Alegre no contexto da Copa de 2014 – discute que as requalificações dos espaços e equipamentos públicos de lazer situados próximos aos estádios sede de jogos podem ser um incentivo para práticas corporais e vivências de lazer.

Dentre as principais intervenções realizadas em Belo Horizonte durante a Copa do Mundo de Futebol está a reforma realizada no Mineirão. Campos (2016) analisou a sua apropriação após a mudança e mostra que a esplanada do estádio se tornou uma importante opção de espaço de lazer para a capital mineira. O equipamento vem atraindo a população para práticas corporais como a caminhada, brincadeiras infantis, skate e patins: “a esplanada se tornou um espaço disponível à existência de outras práticas corporais físico-esportivas que, por sua vez, existiam de forma esparsa, tanto pela falta de incentivo, quanto de espaços disponíveis e adequados” (CAMPOS, 2016, p.222).

Nesse sentido, as reformas realizadas em espaços e equipamentos públicos de esporte e lazer podem trazer legados para a cidade sede do megaevento:

Ações voltadas tanto para a melhoria como para a produção de espaços públicos são essenciais nesse cenário, além disso é bastante factível se ter como legado o estímulo ao desenvolvimento de laços de solidariedade a partir de práticas esportivas que promovam o encontro de diferentes grupos sociais (RAEDER, 2010, p.46).

Além do Mineirão, diversas outras intervenções – que serão aprofundadas em itens posteriores – foram realizadas no CP. No documento PEI, um dos objetivos estabelecidos para a o megaevento é “Revitalizar e ampliar as atrações turísticas do Município de Belo Horizonte, patrocinando e incentivando a adoção de projetos que garantam a atração permanente de turistas” (MINAS GERAIS; BELO HORIZONTE,

---

<sup>54</sup> Segundo Preuss (2008), enquanto os impactos ocorrem apenas durante o período do evento, legados são aqueles que perduram após a sua realização.

2009, p.34). O documento também coloca a despoluição da Lagoa da Pampulha como um dos projetos a ser realizado para o evento.

O Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável do Município de Belo Horizonte (PDITS-BH), documento publicado em 2012, coloca a Copa de 2014 como uma das justificativas para o projeto de requalificação da orla da Lagoa da Pampulha:

Descrição da ação: requalificação urbanística na região da Lagoa da Pampulha, o que inclui recuperação das calçadas, incremento da arborização e iluminação complementar, tratamento urbanístico de penínsulas e proposição de mobiliário urbano [...].

Justificativa: [...] O desenvolvimento de projeto e obras de requalificação deste importante espaço sociocultural da cidade torna-se essencial para uma melhoria urbanística da região, principalmente em decorrência da realização da Copa do Mundo FIFA 2014, que contará com inúmeras atividades nesta área (localização do Estádio Mineirão, palco dos jogos) (BELO HORIZONTE, 2012, p.601).

Nota-se, portanto, que intervenções que já estavam planejadas pelo poder municipal para o local foram potencializadas e/ou antecipadas devido ao megaevento. Dentre essas realizações, destacam-se as ações de despoluição da Lagoa da Pampulha e obras de mobilidade urbana<sup>55</sup> para o melhor acesso à regional Pampulha (FERREIRA, 2015). Tal questão da antecipação é confirmada pelos documentos investigados:

Vale ressaltar que muitos desses investimentos já estavam contemplados nos planejamentos de médio e de longo prazo do Governo de Minas Gerais e da Prefeitura de Belo Horizonte. Serão, no entanto, antecipados, diante da oportunidade de o Estado e a capital mineira sediarem um evento de tamanha importância (MINAS GERAIS; BELO HORIZONTE, 2009, p.11).

As gestoras entrevistadas também discutem essa questão, mostrando que o CP já se configurava como um alvo potencial para ações municipais:

Todos nossos projetos foram implantados nesse momento, a gente não podia estar em obra em 2014, a gente tinha que concluir tudo antes. A gente

---

<sup>55</sup> Dentre elas a implantação do corredor BRT (Transporte Rápido por Ônibus) na Avenida Antônio Carlos – importante artéria de trânsito para acesso à regional da Pampulha (FERREIRA, 2015).

antecipou o que a gente tinha de previsão para aquela região para que estivesse concluído antes da Copa, mas com certeza a Copa influenciou nesse processo por conta disso, por conta dos prazos, mas a gente não teve nenhum recurso para a ciclovia. [...] Porque até tinha uns PAC Copa, do governo federal. Para a ciclovia não veio nada, a gente tinha pra BRT, para os corredores de transporte e tal, mas para a ciclovia a gente não tinha recurso da Copa não. Foi mais em relação ao prazo (Gestora BH Trans).

Tem muita coisa que já estava no plano da prefeitura, ou que a gente já sabia que teria que ser feito por causa da Copa e que nós aproveitamos na matriz de responsabilidade da Pampulha (Gestora CMP).

O CP possui um papel imprescindível na promoção da imagem da capital mineira. Pois, como discute Sánchez (2003), renovações urbanas em áreas de lazer, turismo e atrações culturais têm se configurado como importantes estratégias dentro do contexto de *city marketing* e competitividade entre municípios. No entanto, essa imagem e inserção no mapa mundial não são definitivas, as cidades precisam estar continuamente se renovando e trabalhando em novos símbolos para manter sua visibilidade (SÁNCHEZ, 2003).

Assim, dois anos após o megaevento, o Conjunto Moderno da Pampulha recebe o título da UNESCO de Patrimônio Cultural da Humanidade, o que também irá trazer visibilidade para a capital mineira.

#### **4.2. O título de Patrimônio da Humanidade**

Em julho de 2016, o Conjunto Moderno da Pampulha (CMP) - composto pela Igreja São Francisco de Assis, pelo Museu de Arte da Pampulha, pela Casa do Baile, pelo Iate Golfe Clube e Casa Kubitscheck<sup>56</sup>, pelo espelho d'água e orla do trecho composto por esses edifícios - recebeu o título da UNESCO de Patrimônio Cultural da Humanidade devido sua arquitetura, paisagem e valor histórico e cultural (BRASIL, 2016).

O processo de concorrência a esse título também trouxe mudanças para o local. Constatou-se através da análise de documentos - especialmente dos materiais midiáticos - que as ações implementadas no CP nesse período se misturam: ora são

---

<sup>56</sup> Com a revisão do Dossiê de Candidatura, em 2016, realizada após certas exigências técnicas, a Casa Kubitscheck foi retirada do perímetro de tombamento pela UNESCO por não fazer parte da concepção inicial dos edifícios projetados por Oscar Niemeyer (PBH, 2016).

atribuídas ao megaevento, ora à candidatura ao título de patrimônio. Tal questão foi esclarecida pela gestora do CMP, mostrando a confluência entre as intervenções:

Não necessariamente tem uma separação também. Por exemplo tem uma sinalização interpretativa que foi instalada na orla toda, pela Belotur, na véspera né, como preparação para a Copa do Mundo, que é uma sinalização interpretativa que atende a gente também, do ponto de vista do Patrimônio, né, ela não está dentro do padrão de sinalização da UNESCO [...]. Mas é uma ação que veio junto dessa carta talvez de compromisso da Copa e alguma coisa nesse sentido, mas que nos atende também, né (Gestora CMP).

Eu acho que a gente aproveitou alguns momentos da divulgação do período de Copa e Olimpíadas, que coincidiram com momentos da Candidatura que eram importantes, para fazer a promoção da Pampulha, mas é, não entrou, por exemplo, recursos extraordinários assim, [...]. Eu acho que foi uma confluência muito positiva entendeu (Gestora CMP).

A ciclovia implementada na orla da Pampulha em 2013 é comumente associada as ações de requalificação do local realizadas pelo programa “Pampulha Viva”<sup>57</sup> (PBH, 2016). Contudo, a ciclovia é originária do programa “Pedala BH”, o que pode ser confirmado pelos relatórios de prestação de contas da BH Trans e pela explicação da gestora:

É uma coisa normal entre os órgãos da prefeitura, você incorpora aquilo para dentro do seu programa [...] Se o Programa Pampulha Viva é valorizar a Pampulha, independente da BH Trans ter implementado a obra lá ou não, o bônus fica para o projeto, mas o recurso ele é todo oriundo da BH Trans (Gestora BH Trans).

O processo de candidatura ao título da UNESCO se iniciou em 2012 quando a Fundação Municipal de Cultura retoma sua candidatura, que desde 1996 estava na lista do Brasil de indicações para patrimônio mundial. A partir disso, criou-se uma comissão para a elaboração do Dossiê de Candidatura, que foi entregue ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Então a gente começou ali no final de 2012 quando o prefeito de Belo Horizonte, na época o Márcio Lacerda, junto com o Leônidas que era o presidente da Fundação, foram à Brasília conversar com a Jurema Machado que era a presidente do IPHAN sobre essa intenção da prefeitura de retomar

---

<sup>57</sup> Programa que está dentre os 12 programas-eixo que guiam a ação da gestão municipal a médio e longo prazo, sendo que a busca pelo título de patrimônio da humanidade era um dos objetivos do Pampulha Viva (BELO HORIZONTE, 2016).

a candidatura. E ela imediatamente também se animou com a ideia e propôs que todos cooperassem né para que essa candidatura fosse levada adiante, e fosse vitoriosa. E aí começam os trabalhos naquele momento efetivamente (Gestora CMP).

Nota-se, portanto, que apesar da conquista do título ter se concretizado em 2016, a Fundação Municipal de Cultura já estava, desde 2012, passando por diversos processos técnicos e articulações políticas:

Já em dezembro de 2012 a gente teve a nomeação por portaria, da comissão de acompanhamento e gestão da candidatura, do Conjunto Moderno da Pampulha, que é uma comissão de notáveis, de pessoas com peso político e relevância na área cultural e artística na preservação do patrimônio, que a gente entendia que essas pessoas elas poderiam apoiar essa candidatura, o que também é muito importante, além dos aspectos técnicos, e esses aspectos políticos são relevantes [...].E acompanhados por IEPHA, IPHAN, Secretaria de Meio Ambiente, uma série de pessoas né, e órgãos que aí se mobilizaram a partir de 2013 para que a gente conseguisse produzir o Dossiê (Gestora, CMP).

Após visitas de técnicos representantes do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS), ligado à UNESCO, um relatório com determinadas exigências técnicas é entregue à prefeitura, resultando no Dossiê revisado e em um Plano de Intervenção para o Conjunto Moderno da Pampulha (o quadro 1 a seguir resume o processo de candidatura).

Quadro 1 - Linha do tempo: processo de candidatura do Conjunto Moderno da Pampulha à Patrimônio da Humanidade

Ano	Situação
Dez/2012	Candidatura retomada pela Prefeitura de Belo Horizonte, por meio da Fundação Municipal de Cultura. Criação de uma comissão de notáveis para elaboração do Dossiê de Candidatura.
Abril/2013	Visita de técnicos do IPHAN para definir cronograma de ações para candidatura.
Dez/2014	Entrega do Dossiê ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).
Mar/2015	Candidatura de Belo Horizonte é aceita pela UNESCO.
Mar/2015	Criada Comissão de Gestão, que envolve diversas secretarias com o objetivo de articular ações na Região da Pampulha. PBH dá posse ao Comitê Gestor do Conjunto Moderno da Pampulha, “responsável por promover a gestão compartilhada e a articulação entre as políticas municipal, estadual e federal e monitorar a efetividade das ações governamentais de proteção ao patrimônio.”
Set/2015	
Set à out /2015	Visita técnica da representante do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS)
2016	Entrega do Dossiê revisado
Julho/2016	Recebimento do título de Patrimônio da Humanidade

Fonte: Elaborado pela autora a partir do portal da prefeitura (PBH, 2016)

Importante ressaltar que ainda existem adequações a serem feitas para atender às recomendações<sup>58</sup> da UNESCO. Notou-se, através dos materiais midiáticos e falas de alguns entrevistados, que existe um entendimento do senso comum de que o título será perdido caso as reformas não sejam feitas dentro do prazo, contudo a gestora explica:

Todo mundo sabe que existem esses prazos, mas ah, então tem que demolir o iate até o final de 2019? Não é exatamente assim, a gente tem que dar soluções, apontar caminhos e mostrar pra UNESCO que nós estamos trabalhando, se a gente até o final de 2019 conseguir demolir, requalificar mudar o anexo do iate, muito bom. Mas se a gente mostrar para ela que a gente está nesse caminho, mas a obra não está concluída ainda, também não é um problema (Gestora CMP).

<sup>58</sup> Dentre elas, encontra-se pendente a demolição do anexo do late Tênis Clube - construído na década de 70, ele descaracteriza o projeto de Oscar Niemeyer - é o ponto mais polêmico e delicado das adequações. O clube foi desapropriado pela prefeitura, mas as negociações para a adequação ainda estão em andamento. Além disso, a Praça Dino Barbieri, recém-reformada, precisa de mudanças no paisagismo (MG1 Belo Horizonte, 2018).

Inicialmente, o lançamento da candidatura contava apenas com os edifícios arquitetônicos para o tombamento, entretanto, as revisões técnicas consideraram que além dos edifícios, a paisagem que os compõe também deveria fazer parte do patrimônio:

Aí o comitê do patrimônio mundial através de seus órgãos consultivos entendeu que a inscrição da Pampulha não era na categoria de patrimônio cultural, e sim de paisagem cultural, nós estamos inscritos não só com os bens arquitetônicos de Niemeyer, jardins de Burle Marx, mas com a paisagem da Pampulha, é uma categoria muito mais complexa, que envolve uma gestão e um monitoramento muito mais complexos (Gestora CMP).

Assim, o título representa uma maior proteção, não só dos edifícios arquitetônicos, mas também da água da lagoa, das pistas da margem e do paisagismo da orla que compõe tais equipamentos.

Importante ressaltar que o local também é protegido por outros órgãos: a nível federal pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), estadual pelo IEPHA (Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais) e municipal pelo DIPC (Diretoria do Patrimônio Cultural da Fundação Municipal de Cultura do Município de Belo Horizonte), que já estabeleciam certas normas para a proteção da orla e seu entorno.

A lei municipal (nº 9037, 2005) regulamenta a Área de Diretrizes Especiais da Pampulha (ADE - formada pelos bairros do entorno da lagoa) instituindo diversos parâmetros de urbanização, como taxa máxima de ocupação, altura máxima de edificações e regulamentação de atividades comerciais<sup>59</sup> (BELO HORIZONTE, 2005; CARSALADE, 2007).

Com o novo tombamento, é estabelecido uma “zona de amortecimento”, que consiste em um perímetro entorno do CMP dividido em nove subzonas de amortecimento. O intuito dessa delimitação é proteger a paisagem urbana que dá unidade ao Conjunto, além de estabelecer um plano de gestão e articulação das diferentes instâncias governamentais responsáveis pelo local: “A proposição das

---

<sup>59</sup> Antes da regulamentação, em 2005, atividades econômicas no local não eram permitidas, a partir dessa lei são autorizados estabelecimentos ligados à cultura, lazer e turismo, desde que alocadas na Avenida Otacílio Negrão de Lima e avenidas de penetração dos bairros: “preservando-se, entre elas, grandes bolsões residenciais. Nenhuma padaria ou farmácia, nenhum supermercado, só lazer, cultura e turismo. Verticalização, nem pensar” (CARSALADE, 2007, p.85).

zonas de amortecimento ligadas à presente candidatura avança com relação as existentes no sentido de que as integra em uma gestão compartilhada e propõe medidas complementares” (BRASIL, 2014, p.45). Assim, o novo título representa um maior comprometimento com a preservação do local pelo poder público:

Porque as pessoas às vezes acham que ser patrimônio da humanidade é só uma honraria, um título, mas não é. Isso tem uma força muito maior, é o governo brasileiro, é o estado brasileiro, perante a comunidade internacional, uma responsabilidade de manter a Pampulha. [...] Eu me comprometo perante a comunidade internacional a preservar e dar acesso a esse bem (Gestora CMP).

É válido salientar que a história dessa região é marcada por disputas de diferentes segmentos da sociedade: de um lado, alguns reivindicam sua flexibilização urbanística (há anos existe uma pressão do setor imobiliário para a construção de prédios nos bairros do entorno da lagoa), e de outro, aqueles - principalmente moradores - que defendem a manutenção das características originais da Pampulha (CARSALADE, 2007). O representante de uma das associações de moradores da região menciona tal questão:

É ótimo, se se torna Patrimônio Cultural da Humanidade, por exemplo, tudo que está no entorno tem que ser preservado, tanto a orla quanto os bairros em torno, aí não vai poder fazer prédio, como não pode fazer hoje. Porque sempre há uma intenção dos caras que tem terreno na lagoa, que são os vereadores, esses “ricão” aí de fazer uma mudança na forma de adensamento populacional. [...] Se construir um prédio de oito andares por exemplo, vai atrapalhar a visualização do Conjunto Arquitetônico (H20, ciclista e representante associação de moradores).

Nota-se, portanto, que tal título pode representar mudanças - principalmente a longo prazo - em termos de proteção contra os efeitos e pressões da urbanização. Além disso, ele pode aumentar a atratividade turística do local, pois, como argumenta a gestora do CMP, tal título tem o potencial de incluir Belo Horizonte nas rotas turísticas mundiais daqueles que visitam tais patrimônios:

A Pampulha ela se tornou o que para os turismólogos né, pessoal do *tread* turístico chama de produto estrela, tem pessoas que viajam para conhecer

patrimônios da humanidade, tem pessoas que mudam suas rotas, esses roteiros de viagem, para ir nesses lugares, então agora a gente entende que tem um potencial de atração econômica muito diferenciado e maior [...]. Significa mais dinheiro circulando na cidade, uma cidade mais reconhecida com uma economia que pode sair desse vínculo às vezes do turismo de negócios e abrir novas portas (Gestora CMP).

Apesar do CP ser comumente tratado pela perspectiva do turismo, faz-se necessário discutir suas relações com o cotidiano dos cidadãos, pois, como argumenta Marcellino e colaboradores (2007b, p.23): “não se pode considerar a visão simplória de que o turismo é para fora e o lazer é para dentro”, já que os equipamentos precisam, primeiramente, ser atrativos para os moradores para, assim, atrair turistas. Segundo Jacobs (2011, p.163) o turismo contribui para a diversidade do espaço urbano e vice-versa: “Os visitantes farejam os locais que há vida e os procuram para compartilhar dela, alimentando-a ainda mais”.

Nesse sentido, um dos objetivos da candidatura do CMP é potencializar sentimentos de identidade e pertencimento<sup>60</sup> nos moradores em relação a esse patrimônio, valorizando o local como espaço para o lazer e contemplação dos cidadãos (BRASIL, 2014). Tais sentimentos - adquiridos principalmente a partir da proximidade e apropriação cotidiana - são fundamentais para a reivindicação e preservação de locais como esses na cidade por parte dos moradores (MARCELLINO *et al.*, 2007b; RECHIA, 2003).

Conclui-se que Belo Horizonte - ao sediar a Copa em 2014 e concorrer ao título de patrimônio mundial - se insere nas estratégias de empreendedorismo urbano discutidas, sendo que o CP tem um papel fundamental na cidade para esses processos. Diversas intervenções urbanísticas foram realizadas no local em detrimento desses dois marcos, ações que, por sua vez, misturam-se e se complementam.

A partir disso, os próximos tópicos irão discutir algumas das requalificações empreendidas nesse processo, tendo em vista seus possíveis efeitos no cotidiano e na apropriação do local.

---

<sup>60</sup> No Dossiê de Candidatura, dentro do plano de comunicação, uma das metas é: “Potencializar o sentimento de orgulho e de autoestima dos cidadãos, intensificando e valorizando o sentimento de pertencimento” (BRASIL, 2014, p.352).

### 4.3. As requalificações na orla da lagoa.

A seguir, as modificações mais marcantes empreendidas na orla da Lagoa da Pampulha são descritas e analisadas. Embora a investigação tenha primeiramente se ancorado nos dados de documentos e reportagens, as observações de campo e entrevistas serviram para complementar tais informações, apresentando - além das alterações estruturais - indícios de mudanças na apropriação, bem como as percepções de certos atores envolvidos com o local.

Primeiramente, descreve-se algumas das modificações empreendidas na orla de forma geral, como iluminação, segurança, comércio. Em seguida certas mudanças em pontos específicos da orla – como na Praça Dino Barbieri e mirantes – são discutidas.

#### 4.3.1. Mudanças na orla: um convite às pessoas

Algumas mudanças no perímetro da orla da lagoa representaram melhorias em termos de apropriação das suas pistas e seus pontos de permanência.

Dentre elas, destaca-se a iluminação das pistas de caminhada e bicicleta do seu entorno. Tal questão foi citada por vários entrevistados, mostrando que, apesar de não ter tido tanta repercussão quanto outras reformas, representou uma significativa melhoria para a fruição e ampliação do horário de permanência no local.

Já havia uma iluminação nas pistas desde 2011, mas, em abril de 2016, as antigas lâmpadas foram substituídas por lâmpadas de LED, que, além de economizarem energia, possuem melhor luminosidade:

Uns dois anos atrás eles colocaram é a lâmpada clara, LED é, melhorou também, porque era muito amarelo, aí ficou mais azul, mais branco né. Melhor (R28, proprietário de estabelecimento aluguel de bicicletas).

Passei mais a ir de noite, eu não ia de noite, depois que colocou a luz, melhorou demais o nosso bairro né (C19, ciclista e moradora, 53 anos)

Eu acho que isso atraiu mais pessoas, questão da iluminação [...]. Porque você vê essa movimentação começar 6h da manhã e você pode passar lá até

oito da noite que tem gente caminhando (P29, museóloga, ex-funcionária equipamentos culturais da orla).

Positivo é iluminação e ciclovia, é segurança que mudou (L26, comerciante trailer)

A iluminação pública possui um importante papel para a cidade, pois além de contribuir para a segurança real e percebida, melhora a qualidade visual e orientação nos espaços urbanos (GEHL, 2015).

A melhoria da segurança na orla foi mencionada pelos entrevistados, não só associada à iluminação, mas também devido ao maior número de pessoas circulando no local e serviço de segurança pública: “Segurança ficou melhor, antigamente não tinha muita segurança não, policiamento” (J9, homem, ciclista, 59 anos). “Foi bem melhor porque agora nós temos mais segurança, tem alguns guardas municipais aqui” (A21, funcionária Casa JK).

Um dos guardas municipais que trabalha na orla explica que o policiamento no CP aumentou desde o megaevento:

Depois da Copa do Mundo que teve um aumento considerável aqui de efetivo de guarda na região, policiais também, com algumas bases comunitárias, mais nas praças né, principais. Antes da Copa do Mundo a gente até tinha uma base, porém o efetivo era bem reduzido, até porque era uma base muito pequena. Na verdade, se eu não me engano foi perto da Copa das Confederações, a Guarda ela ganhou uma casa aqui na orla da lagoa bem em frente ali o late Tênis Clube. Então acabou que proporcionou um aumento aqui dos efetivos de guarda. Então teve um investimento de viatura, de 2013 pra cá, aí foi crescendo (L22, guarda municipal e ciclista).

Outro aspecto que contribuiu para a melhoria da segurança foi o aumento do número de pessoas circulando na orla: “a gente inclusive sente mais segurança né, porque você vê assim tem mais gente e tal, então é melhor” (F10, homem, ciclista, 78 anos). “Acho que o que mudou mais aqui assim foi em termo de segurança né. Hoje tem mais tranquilidade para se andar aqui do que uns anos atrás aí. Mais gente frequentando. Hoje você anda bem mais seguro” (A8, homem, ciclista, 56 anos).

Essa movimentação no local também pode ser associada com o aumento<sup>61</sup> do número de ciclistas, uma vez que - devido ao extenso perímetro da orla - trechos

---

<sup>61</sup> Tais indícios relacionados ao uso da bicicleta serão abordados no capítulo seguinte.

distantes das áreas de maior adensamento populacional ou com menos equipamentos atrativos acabam sendo pouco frequentados por pessoas a pé. Com a bicicleta, distâncias mais longas da orla podem ser percorridas: muitos ciclistas realizam uma ou mais voltas na lagoa, o que pode contribuir para a movimentação nesses pedaços vazios.

Mudou o movimento, tem muito mais gente pedalando hoje do que tinha naquela época, isso é notável. Antes às vezes eu passava um longo trecho [...]. Porque era mais deserto, do zoológico até ali perto do AABB, aquele pedaço ali era mais deserto, hoje não, hoje dá pra você passar tranquilo. Agora, tem aquele pedaço antes de chegar, logo depois do zoológico tem um pedacinho que é mais deserto, você tem que passar mais rápido. Mas comparando com antes melhorou demais (C19, ciclista e moradora, 53 anos).

Importante ressaltar que a falta de segurança interfere profundamente na apropriação dos espaços públicos, mas deve ser analisada com cautela devido à complexidade de fatores que envolvem o aumento da violência nas grandes cidades (CALDEIRA, 2000). Estratégias individuais para o aumento da segurança pessoal - como aumento da altura dos muros, uso de cercas elétricas e reclusão nos condomínios fechados - possuem um efeito negativo na qualidade das experiências nos espaços públicos da cidade. Moradias desse padrão transmitem uma mensagem de medo e insegurança para quem passa do lado de fora: “Como poderia a experiência de andar nas ruas não ser transformada se o cenário é formado por altas grades, guardas armados, ruas fechadas e câmaras de vídeo no lugar de jardins, vizinhos conversando[...]” (CALDEIRA, 2000, p.301).

Tal questão é notável na orla da Pampulha, uma vez que a Avenida Otacílio Negrão de Lima e suas ruas adjacentes são marcadas pelas mansões com altos muros e lotes vagos<sup>62</sup>, o que desencoraja, principalmente em determinados horários do dia e trechos, o caminhar e o pedalar: “Como a orla da lagoa é cercada por moradias de alto luxo, em geral cercadas por muros, isso gera insegurança aos pedestres para realizarem um longo percurso a pé numa via que só tem automóveis” (ARAÚJO, 2014, p.12).

---

<sup>62</sup> Nos trechos mais distantes da área turística - mais valorizada, onde ficam os edifícios arquitetônicos - existem muitos lotes vagos de cerca de 1000 a 2000 m<sup>2</sup>.

Assim, a questão da segurança pode variar muito de acordo com cada trecho da orla. Dentre eles, destaca-se o trecho do bairro Braúnas, após o Jardim Zoológico, local com pouco adensamento populacional<sup>63</sup> em que a orla não é acompanhado pelo espelho d'água, e sim por uma vegetação<sup>64</sup> (Figura 7). Além disso, existe uma possibilidade de desvio do fluxo de carros por dentro do bairro, o que diminui a circulação pela Otacílio Negrão de Lima. Dois entrevistados mencionam esse trecho: “Na verdade é um brejo, que é bem abandonado, então ali tem muito furto de celular de gente andando, tem demais ali. É uma área que quase não passa carro, pessoal corta caminho” (R28, proprietário de estabelecimento aluguel de bicicletas). “Ainda existem áreas um pouco ermas né, que é vazio. Que é próximo ao zoológico ali, então você tem uns 6 km ali de uma área um pouco mais perigosa” (L22, guarda municipal e ciclista).

Figura 7 - Trecho margeado pela vegetação



Fonte: Fotografada pela autora durante trabalho de campo

Outro trecho citado pela falta de segurança é o compreendido entre a barragem e o clube PIC (Pampulha late Clube): “já tomei várias corridas de pivete aqui perto da barragem, de ter que ir pedalando que você vê que o cara tá te seguindo” (P11, ciclista, corredora e instrutora corrida de rua, 29 anos). “Quando cliente aluga

---

<sup>63</sup> Segundo o Dossiê de Candidaútra (BRASIL, 2014, p.50), tal trecho do Bairro Braúnas e arredores ainda possui “grandes áreas sem parcelamento definitivo e com características praticamente rurais, o que faz com que tal região seja pouco adensada e com taxa de ocupação baixa, diferenciando-se dos demais trechos”.

<sup>64</sup> Tal vegetação cresceu no lugar do original espelho d'água devido à evolução do assoreamento da lagoa ao longo dos anos.

muito tarde da noite eu sempre aviso ‘ô cuidado. Cuidado na barragem’, porque tem os pontos já conhecidos né” (R28, proprietário de estabelecimento aluguel de bicicletas). O Guarda Municipal menciona tal insegurança, relacionando-a com a presença de casas de prostituição no local.

Hoje para mim o que mais prejudica a lagoa é o ponto de prostituição, acaba que a prostituição atrai a droga, que a atrai crime, isso é fato, qualquer área de prostituição tem essas marcas, aqui mesmo né próximo ao museu, todas essas ruas adjacentes aqui são áreas de prostituição [...]. E um pouco mais adiante, próximo ali do clube PIC, é uma área que começa a ficar um pouco mais pesado, uma área perigosa, eu não recomendo. Muito furto, é um ponto vermelho vamos dizer, que é justamente dali até o zoológico, que coincidentemente é uma área com prostituição, uma área mais escura, tudo isso influencia muito (L22, guarda municipal e ciclista).

Chuvinha leve, 11h. Poucas pessoas na orla apesar de ser sábado. Indo em direção ao MAP senti uma certa insegurança depois de passar na barragem, parecia que uma das esquinas era um ponto de prostituição, várias moças de biquíni. E depois vi um garoto que parecia estar vendendo drogas (Diário de campo, sábado, 25/11/2017).

Apesar desses locais já reconhecidamente inseguros, alguns entrevistados mencionam a desigualdade do policiamento na orla, que, segundo eles, concentra-se nos locais turísticos e mais movimentados: “Cinco (*policiais*) às vezes ali, perto da Casa do Baile, perto da Igrejinha fica um tanto e às vezes um lugar sem, então às vezes um espaço falta segurança” (C19, ciclista e moradora, 53 anos). “Então não adianta você ter oito bicicletas<sup>65</sup> e ficar as oito lá na igrejinha não” (R28, proprietário de estabelecimento de aluguel de bicicletas).

Os guardas que atuam como sentinelas, eles têm um perímetro que eles caminham, é uma dupla, todos os dias, durante 12h, no período diurno, período noturno já não tem, então já é uma falha, mas ainda assim não cobre todo o perímetro da orla da lagoa. Principalmente essa parte entre zoológico e museu até aqui, acredito que é o perímetro mais perigoso, e menos seguro mesmo (L22, guarda municipal e ciclista).

Jacobs (2011) argumenta que, apesar da importância do policiamento, iluminação e outras estratégias de segurança pública, o planejamento urbano e a

---

<sup>65</sup> Existe uma equipe de patrulhamento de policias de bicicleta.

arquitetura influenciam fortemente a circulação, permanência e proximidade das pessoas nos espaços públicos, aspectos relevantes para a segurança real e percebida, já que as próprias pessoas atuam como “olhos da rua” vigiando inconscientemente e gerando segurança:

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).

Contudo, para que haja essa circulação e presença de pessoas é fundamental que se estimule a multifuncionalidade dos bairros, caso contrário, a movimentação se restringe a determinado público e horário do dia<sup>66</sup> (JACOBS, 2011). Nesse contexto, “Lojas, bares e restaurantes, os exemplos principais, atuam de forma bem variada e complexa para aumentar a segurança nas calçadas”, já que, além de atrair as pessoas, os próprios lojistas agem como “olhos da rua” (JACOBS, 2011, p.37). Assim, os estabelecimentos comerciais podem ser vistos tanto como um estímulo para atrair pessoas, quanto como consequência da movimentação e potencial do local para atrair consumidores, retroalimentando a diversidade do lugar:

A rua? É o lugar (topia) do encontro, sem o qual não existem outros encontros possíveis nos lugares determinados (cafés, teatros, salas diversas). Esses lugares privilegiados animam a rua e são favorecidos por sua animação, ou então não existem (LEFEBVRE, 1999, p.29).

A partir disso, é possível discutir outra mudança mencionada pelos entrevistados: o aumento do número de estabelecimentos comerciais<sup>67</sup> na orla. Um dos entrevistados, empresário que abriu o primeiro estabelecimento de aluguel de bicicletas na lagoa (em 2010), menciona tal questão: “Aumentou número de

---

<sup>66</sup> Apesar do foco dado aos finais de semana, notou-se que, durante dias de semana, certos trechos são marcados pelo esvaziamento, principalmente fora dos “horários de pico” das práticas corporais: início da manhã e final da tarde/início da noite. Inclusive muitos estabelecimentos comerciais não abrem ou possuem horário reduzido durante a semana.

<sup>67</sup> Lembrando que as diretrizes urbanísticas da região permitem apenas estabelecimentos comerciais ligados a serviços de lazer, cultura e turismo, como lanchonetes, restaurantes e outros relacionados (CARSALADE, 2007).

lanchonete, aumentou número de aluguel de bicicleta, para você ver que, a orla praticamente não tinha nada, hoje tem muita opção. E os próprios ambulantes também”.

Importante ressaltar que o aumento da circulação de ciclistas e pedestres está associado com melhorias no comércio local. Segundo Jacobs (2011, p.161), inibir os carros e dar mais espaço às pessoas e bicicletas fomenta pequenos comerciantes: “Onde quer que existam locais cheios de vida e atraentes nas cidades, os pequenos são muito mais numerosos que os grandes”. Tal questão pode ser notada na orla, através da presença dos ambulantes e dos estabelecimentos que surgiram nos últimos anos.

Agora tem mais pessoas pedalando pela orla e mais pessoas na orla ajuda a consumir, apesar de ser muito pouco, mas tem bares, lanchonetes, carrinhos que vendem coco, bala, açaí, aí as pessoas pedalando no momento de lazer acaba movimentando a economia local (R1, homem, ciclista, 30 anos).

Teve mudança né, aumentou o fluxo de gente né, aí melhora pra gente (L26, comerciante trailer).

Nota-se, portanto, que apesar da característica residencial e exclusividade de estabelecimentos voltados para o lazer – o que dificulta a movimentação em dias de semana e horários desfavoráveis para práticas corporais –, as últimas mudanças no local irão contribuir para uma maior movimentação e segurança do local. E, embora a insegurança ainda ser uma realidade em certos trechos, indícios das entrevistas apontam para uma melhora nesse aspecto.

Assim, uma das questões mais mencionadas pelos entrevistados - ao serem indagados a respeito das mudanças percebidas após as requalificações - foi em relação ao aumento do número e diversidade de frequentadores no local:

Eu acho que o público mudou, hoje você consegue ver assim, família frequentando mais, antigamente era mais atleta treinando ou pessoas tipo querendo metas, vou emagrecer, hoje não, você vê diversos públicos, turistas, você vê crianças (A14, mulher, ciclista, 33 anos).

Eu acho que praticamente é tudo positivo né, a única coisa negativa é que está aumentando muita gente, sábado e domingo já é quase inviável da gente ir, quando tem corrida e tem evento fica muita gente, mas também não vejo

isso como negativo não, isso é muito bom, sempre cheio (C19, ciclista e moradora, 53 anos).

Ficou mais conhecido e vem muita gente. Vinha menos, muito menos pessoas, agora tá mais frequentado (A12, mulher, ciclista, 24 anos).

Mudou muito. Hoje a orla da lagoa é muito utilizada né, criança né, idoso, todas classes, todo mundo usa a orla da lagoa (L26, comerciante trailer).

Nota-se que o fluxo de pessoas na orla da Pampulha está intimamente relacionado com as práticas corporais, além da tradicional e marcante presença de praticantes de caminhada, corrida e bicicleta, aos finais de semana, a orla conta com aqueles que andam de patins, skate, entre outros.

Antes a gente até vinha e caminhava, mas agora é bem propício né, para fazer exercício. [...] Muita gente que vem passa o final de semana andando de *bike* com o filho, caminhando com a família, você vem aqui no sábado e no domingo é até difícil de andar, então é algo que realmente mudou (L22, guarda municipal e ciclista).

Aumentou demais né, aumentou as pessoas que faz caminhada, pessoas com bicicleta, corredores, visitantes, trouxe muita gente para orla da lagoa (L26, comerciante trailer).

Aumentou mesmo de uns dois anos para cá, aumentou bastante o fluxo de pessoas, visitantes, estrangeiros. [...] Hoje tá tendo mais assessorias no ponto que eu fico, tem também muitas pessoas que estão praticando outros esportes, como patins que não tinha muito, já tem bastante, aqueles que estica (*slack-line*), tá tendo aqui direto no final de semana, treinamento de boxe ao vivo, esses são os esportes que tem praticado mais, e o ciclismo direto né, aumentou também (C24, corredora e trabalha com massagens).

Agora, tem o que, o acesso de mais gente, que antes não vinha aqui. Inclusive para uma classe média metida que tem aí dentro, classe média alta [...] Tem gente que não aceita que a lagoa seja compartilhada, então todo mundo quer manter esse status de ter esses casão, não combina com popularização do ambiente, pobre, preto, fui bem claro? (H20, ciclista e representante associação de moradores).

Tais depoimentos levantam indícios de que houve um maior acesso e democratização do ambiente da orla nos últimos anos.

Para compreender o uso e a apropriação de determinado espaço, fatores estritamente estruturais são insuficientes. Diversos são os processos envolvidos na mudança de hábitos da população e nos significados atribuídos ao espaço, pois assim como mostra Santos (2002, p.43): “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”.

Assim, as reformas empreendidas na orla podem ser vistas como um incentivo para a maior utilização dos seus espaços, mas que também dependem da cultura e de percepções individuais frente aos espaços públicos da cidade e suas possibilidades de fruição nos momentos de lazer.

A seguir, são descritas outras mudanças empreendidas na orla que também representaram um incentivo para a apropriação do local.

#### 4.3.2. A despoluição da lagoa

As ações de despoluição da Lagoa da Pampulha realizadas nesse período obtiveram grande repercussão: tanto pelo investimento levantado quanto pelo seu simbolismo. Pois, como discutido anteriormente, a deterioração da água da lagoa é um problema antigo da cidade, alvo de constantes intervenções da gestão municipal na tentativa de recuperar a qualidade da água. O depoimento de um vendedor que trabalha no local desde a década de 70 ilustra a saga da despoluição da lagoa:

Essa água ela tem os altos e baixos dela, tem época que eles tratam dela e ela fica clarinha, depois ela volta. Ela começou a ficar verde, não está clara como ela ficou, ela ficou uma época aí clarinha, agora está ficando verde, depois que fica verde assim costuma dar uma crosta [...] Aí é um mau cheiro que ninguém suporta, mas se eles tratarem direto, sem deixar ter esses altos e baixos, uma época trata, outra não, aí pode melhorar sim (J30, comerciante, ambulante).

A partir de 2013, operações mais contundentes se iniciaram no local. É nesse ano que a prefeitura abre uma licitação para o projeto de desassoreamento<sup>68</sup> da lagoa - com o intuito de remover os sedimentos de seu leito, bem como para o

---

<sup>68</sup> Segundo o Portal da Prefeitura, “a dragagem para desassoreamento da Lagoa da Pampulha consistirá na retirada de materiais orgânicos e inorgânicos sedimentados, carreados ao longo dos anos pelos afluentes da Bacia Hidrográfica da Pampulha.[...] A intervenção complementa as ações de saneamento integrado, em implementação pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte e pela COPASA, no âmbito do Programa Pampulha Viva, que integra o PROPAM.”. Os serviços foram orçados em R\$ 108.551.825,58 (PBH, 2014).

tratamento da água através de tecnologias como “a bio-remediação, o sequestro de fósforo e a oxigenação/ozonização” (PORTALPBH, 2017).

Ao investigar reportagens veiculadas pela mídia, nota-se que tais ações de despoluição da lagoa são por vezes atribuídas à Copa do Mundo e outras à concorrência ao título de patrimônio<sup>69</sup>. Porém, em um dos documentos investigados referentes ao megaevento, o PEI, localizou-se que um de seus projetos objetivava: “Realizar obras de meio ambiente, promovendo ações de despoluição da Lagoa da Pampulha” (MINAS GERAIS; BELO HORIZONTE 2009, p.31).

No final de 2013 e início de 2014, véspera do megaevento, diversas máquinas começam a retirar entulhos do fundo da lagoa<sup>70</sup>. A fala da museóloga que trabalhou nos museus do CP nesse período trata dessa questão, indicando a relevância do megaevento para a despoluição da água:

A draga por exemplo que eles colocaram em 2013/2014 para limpeza para desassoreamento da Pampulha, que acho que não estava nem nessa coisa da qualidade da água foi só para desassorear para tirar a terra, foi FIFA, foi Copa. Aí veio a candidatura e aí a água já estava um pouco melhor, o aspecto da lagoa já estava um pouco melhor (P29, museóloga, ex-funcionária equipamentos culturais da orla).

Outros entrevistados também mencionam a melhoria da água lagoa: “o fedor diminuiu bem né, influenciava bem, porque já cansada tem que respirar aquele cheiro horroroso” (B6, ciclista, mulher, 26 anos). “Antigamente tinha lagoa fedorenta e não tinha pista (*ciclovía*), hoje a lagoa já está melhor né” (C19, ciclista e moradora, 53 anos).

Assim, apesar dos esforços para a despoluição da lagoa da Pampulha serem antigos, a vinda do megaevento mobilizou recursos expressivos para tal, questão citada pelo Dossiê de Candidatura da Pampulha:

Relatórios de monitoramento do PROPAM realizados trimestralmente desde (2005) e que tem demonstrado melhoria progressiva da qualidade das águas da Lagoa da Pampulha, especialmente nos últimos 6 meses, em função das

---

<sup>69</sup> Em uma reportagem de 2012 do jornal O Tempo online a manchete diz: “Lagoa da Pampulha começa a ser despoluída para a Copa”. Já uma reportagem do jornal online Estado de Minas de 2013, trata da despoluição como uma ação proveniente da concorrência ao título de patrimônio.

<sup>70</sup> Uma reportagem mostra que, em janeiro de 2014, as máquinas passaram a trabalhar quase que 24 horas por dia, incomodando os moradores da orla devido ao barulho (ESTADO DE MINAS, 2014).

obras de saneamento implantadas na bacia como parte dos investimentos vinculados à Copa FIFA 2014 (BRASIL, 2014, p.371).

Como resultado dessas ações, a prefeitura anuncia - em março de 2017 - o enquadramento da qualidade da água como “Classe 3”<sup>71</sup>, que possibilita a utilização da lagoa para a pesca amadora e prática de esportes náuticos novamente (PBH, 2017). Tal mudança teve grande repercussão na mídia: diversas páginas de notícias online da cidade divulgaram tal pronunciamento da prefeitura<sup>72</sup>.

Apesar da possibilidade - em termos da qualidade da água -, tais práticas que utilizam a água da lagoa ainda não foram regulamentadas, um dos impasses é a necessidade do remanejamento das capivaras e jacarés presentes no local. Além disso, estudos ainda são necessários para saber se os peixes estão adequados para consumo (PBH, 2017). Contudo, durante o trabalho de campo foi notável a presença de diversos pescadores<sup>73</sup> no perímetro da orla. Uma reportagem da mídia trata do aumento da prática devido as melhorias das condições da água:

Manhã de domingo de sol, temperatura agradável e muita gente na orla da Lagoa da Pampulha. Além dos ciclistas, adeptos da caminhada, entusiastas da corrida, mulheres desfilando sobre patins, o que chamava a atenção ontem era o número de pescadores – como há muito tempo não se via, conforme eles mesmos afirmaram (ESTADO DE MINAS, 2017).

A partir disso, o esforço adicional para a despoluição empreendido em detrimento do megaevento - tendo como marco o alcance da “classe 3” em 2017 – pode ter significado um novo ciclo na história da lagoa em relação à pescaria amadora e outras práticas de lazer na orla.

Contudo, trabalhos para a manutenção da qualidade da água continuam sendo fundamentais, uma vez que o local é um alvo constante de deposição de lixo e esgoto<sup>74</sup>:

---

<sup>71</sup> Tal classificação, dada pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente, significa que a água pode ser consumida por animais, além de possibilitar o contato humano secundário (PBH, 2017).

<sup>72</sup> Foram encontradas reportagens sobre a questão no jornal “O Tempo”, “Estado de Minas” portal “G1”, “BHAZ”.

<sup>73</sup> Apesar do indício do aumento da pescaria no local outras investigações são necessárias para analisar tal mudança, uma vez que o presente estudo teve como foco a investigação das práticas corporais, em especial o uso da bicicleta.

<sup>74</sup> Tais questões de despoluição envolvem, além do próprio desassoreamento, diversos processos como a interceptação e tratamento de esgotos, remediadores químicos na água, entre outros (PBH, 2017).

Mesmo com o enquadramento da água da Lagoa da Pampulha na Classe 3, ela continuará sujeita a variações em sua qualidade, pois se trata de um lago urbano, que sempre será afetado por fontes poluidoras, como a poluição difusa em função da lavagem do solo pelas chuvas, eventuais vazamentos no sistema de esgotamento sanitário, lançamento de efluentes domésticos ou industriais clandestinos, que podem superar a sua capacidade de autodepuração (PBH, 2017).

Nesse sentido, apesar da limpeza e melhora empreendidas nos últimos anos, muitos entrevistados ainda se mostram insatisfeitos com a qualidade da água:

Nossa, o sonho era melhorar aquela água né, a qualidade da água, já pensou praticar esporte náutico ali mesmo, de verdade poder né. Olha eu acho que agora melhorou muito a água, já melhorou demais (C19, ciclista e moradora, 53 anos).

Em relação a lagoa da Pampulha, sobre a limpeza, não está 100%, tem muito a desejar ainda. Tanto que quando a gente está em certos pontos da lagoa tem o mau cheiro, até para nós que somos atletas, passar o cheiro é insuportável (C24, corredora e trabalha com massagens na orla).

Então quando chove ali ô, você percebe ali está só um pouquinho, mas aqui fica completamente imundo. Foi segunda feira, aqui estava lotado de urubu para você ter uma base, por causa do lixo que desce com a chuva (E18, ciclista e moradora, 45 anos).

Durante o trabalho de campo, notou-se diferentes aparências do espelho d'água, que varia de acordo com o dia e trecho da orla. Dias posteriores a chuvas, a paisagem fica prejudicada devido à presença de lixos nas margens da lagoa e pela cor amarronzada da água. Certos trechos, principalmente nas curvas, acabam concentrando a sujeira e trazendo um aspecto de poluição (Figura 8).

Figura 8 - Lixos acumulados nas margens da orla



Fonte: Fotografadas pela autora durante trabalho de campo

Percebe-se, portanto, que a manutenção da qualidade água envolve um esforço constante. Assim, pequenos barcos coletores são vistos na lagoa realizando o serviço de limpeza dessas margens.

Figura 9 - Equipe coletora de lixo das margens



Fonte: Fotografada pela autora durante trabalho de campo

A discussão da despoluição da Lagoa da Pampulha vai além da questão do mal cheiro. A qualidade visual é um aspecto fundamental para propiciar a contemplação da paisagem, o que pode contribuir para a atração e permanência das pessoas nos espaços públicos (GEHL, 2015).

Segundo Marcellino e colaboradores (2007b), a cidade bela se constitui como um importante espaço para as vivências de lazer da população: a possibilidade de contemplação estética deve ser considerada - principalmente no contexto atual marcado pela constante degradação dos espaços da cidade:

Em nome da economia e da funcionalidade, muito se tem feito “enfeando” a paisagem urbana. O empobrecimento da paisagem urbana que vem se verificando, praticamente anula a gratificação pela contemplação dos espaços urbanos (MARCELLINO *et al.*, 2007b, p.18).

Assim, a melhora da qualidade da água da lagoa é um dos aspectos envolvidos na mudança da apropriação do local: podendo ser analisada como um legado das ações realizadas a partir de 2013. Junto a isso, a disponibilidade de locais na orla – como praças e mirantes - irá contribuir para a permanência e contemplação da paisagem da lagoa.

### 4.3.3. Praças e mirantes da orla

Como parte da requalificação da orla da Pampulha, praças e mirantes<sup>75</sup> localizados no seu perímetro receberam certas intervenções, como, reformas na pavimentação, paisagismo, iluminação, sinalização interpretativa, entre outros. Devido à extensão da orla, o estudo se concentrou nos locais que receberam grandes mudanças nos últimos anos ou naqueles em que a presença de ciclistas mostrou-se marcante: a Praça Dino Barbieri, os quatro mirantes de estrutura similar (Bem-te-vi; Sabiá; Garça e Biguá) e o Deck Vertedouro.

#### *Praça Padre Dino Barbieri: um convite às pessoas*

Dentre as requalificações realizadas na orla, uma reforma significativa foi a realizada no local compreendido entre a praça da Igreja São Francisco de Assis e a Praça Padre Dino Barbieri<sup>76</sup>. Iniciada em março de 2014 e concluída em dezembro de 2015, a intervenção se caracterizou pela reestruturação do trânsito (o fluxo de carros foi transferido para a rua atrás da praça de forma a conectar os dois pontos - Figura 10) e renovação do local através de revitalizações no paisagismo, pavimentação e mobiliário (PBH, 2015).

Figura 10 - Vista aérea da igrejinha antes (à esquerda) e depois (à direita) da reforma



Fonte: Google Images.

<sup>75</sup> As requalificações mais recentes foram realizadas na barragem e em quatro praças nas proximidades da orla (dentre elas a Praça Dino Barbieri e Praça do Vertedouro). Tais obras se iniciaram em março de 2014 e terminaram em dezembro de 2015, representando um investimento de R\$ 7.124.304,31 (PBH, 2015).

<sup>76</sup> Antes denominada Praça São Francisco de Assis, desde 2003 a praça recebe o presente nome em homenagem ao padre italiano Dino Barbieri, “responsável pela Capela São Francisco de Assis, desenvolvendo forte relação com a comunidade” (Informativo da placa localizada na própria praça).

A relevância e a visibilidade atribuída a essa reforma pode ser explicada pelo simbolismo do espaço em questão: além de ser um dos principais pontos turísticos de Belo Horizonte, sua requalificação estava entre as ações planejadas para a concorrência ao Título de Patrimônio da Humanidade (BRASIL, 2016). A gestora do CMP menciona o significado da reforma:

Para mim a ação que já tá finalizada assim, que teve um grande impacto ali, foi a questão do fechamento do tráfego entre as praças da Igreja São Francisco de Assis e a praça Dino Barbieri, eu acho que aquele fechamento daquele trecho de tráfego ali que foi desviado pra trás da praça Dino Barbieri foi muito importante, na época foi muito impactante (Gestora CMP).

Além da repercussão gerada na mídia<sup>77</sup>, tal reforma chama atenção por ter disponibilizado um espaço - antes destinado à circulação de automóveis - às pessoas. Esse tipo de operação urbanística faz parte de um novo paradigma de planejamento urbano, voltado para a permanência das pessoas nos espaços público (GEHL, 2015). Conforme o autor, intervenções como essas são fundamentais para promover espaços de qualidade, uma vez que, retirar e inibir a circulação dos carros é uma forma de convidar as pessoas à 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).

As observações e as falas dos entrevistados trazem indícios de como a requalificação da praça e a disponibilização desse novo espaço pôde incentivar a circulação e permanência de pessoas no local: proporcionando a apropriação de um novo espaço público - antes uma via de passagem para carros. Um dos ciclistas entrevistados, ao falar sobre as mudanças na orla nos últimos anos, destaca tal reforma:

---

<sup>77</sup> Apesar da informação fornecida pela prefeitura, reportagens vinculadas na mídia mencionam que houve atraso para o início da reforma, tendo começado apenas em meados de 2015 (ESTADO DE MINAS, 2015; O TEMPO, 2015). Assim, diversos canais de notícias mencionam a reforma do local, tratando dos atrasos nas obras e da inconveniência causada pelos desvios no trânsito (ESTADO DE MINAS, 2015; G1 MG, 2015; FERREIRA, 2015).

As pessoas estão indo mais na Pampulha, principalmente por causa dos pontos, da praça, aquela praça da igreja está muito bom. Antigamente passava carro ali em frente, era horrível [...]. Esse é um ponto que mudou significativamente, na minha opinião, a pracinha da Igreja (R2, homem, ciclista, 28 anos).

As observações realizadas aos finais de semana mostram que o local conta com um grande fluxo de pessoas e diversidade de práticas: muitas famílias com crianças (andando de bicicleta, patins, patinete<sup>78</sup>), pessoas passeando com cachorros de estimação, tirando fotos; jogando Pokémon GO<sup>79</sup>, sentadas nos bancos ou na grama de frente pra lagoa, entre outros.

A paisagem e a estrutura da praça são convidativas à permanência dos visitantes: a maioria dos bancos<sup>80</sup> se encontram em locais com sombra e com vista tanto para a igreja como para a lagoa, o que é complementado pela diversidade de pessoas que passam pelo local. A figura 11 ilustra o cotidiano da praça aos finais de semana.

Um dos reflexos dessa movimentação é a presença de diversos comerciantes ambulantes no local, além dos tradicionais carrinhos de água de coco, aparecem os vendedores de algodão doce, pipoca, picolé, entre outros. A fala de um comerciante, que trabalha na praça há 30 anos, trata do impacto da requalificação para o seu trabalho: “melhorou muito, aumentou o turista, aumentou muito o público e acho que assim, para mim, pro vendedor foi ótimo, aumentou as vendas” (A25, comerciante ambulante, praça Dino Barbieri).

---

<sup>78</sup> Tais práticas são possibilitadas pelas rampas construídas na transição entre as praças, já que possuem pavimentação lisa e pequena declividade.

<sup>79</sup> Jogo virtual de celular no qual o jogador precisa ir até determinados lugares para evoluir, sendo que a Praça Dino Barbieri e a Igreja da Pampulha são pontos em que o jogador pode pegar determinados itens e avançar no jogo.

<sup>80</sup> Gelh (2015) ressalta a importância do mobiliário urbano – como a presença de bancos confortáveis e organizados de acordo com o microclima do local - para incentivar as pessoas a permanecerem mais tempo no espaço público. A disposição dos bancos deve considerar a possibilidade de se ver a paisagem e assistir as pessoas passando.

Figura 11 - Espaço reformado entre a Praça Dino Barbieri e Igrejinha da Pampulha



Fonte: Fotografadas pela autora durante trabalho de campo.

Importante ressaltar que a conexão entre as duas praças interrompeu a ciclovia original construída em 2013 (figura 12). Apesar de haver uma placa sinalizadora (figura 13) e um pavimento de cor escura que poderia significar a continuação da ciclovia, na prática, a diferença de cor no pavimento não representa uma separação efetiva entre ciclistas e outros usuários. A gestora da BH Trans menciona tal questão:

Então o espaço ali, principalmente aquele espaço atrás da igrejinha da Pampulha, virou um grande largo e tal, então ali ainda é um pouco confuso a divisão de fluxo entre ciclista e pedestres, cria confusão, e o que a gente aguarda é que a gente tenha recurso pra investir lá pra que a gente possa de fato implementar o projeto que tinha sido proposto, pra ver se a gente consegue minimizar esses conflitos.

Figura 12 - À esquerda foto antes da reforma da praça e, à direita, pavimentação colocada no lugar da via



Fonte: Google imagens e fotografada pela autora, respectivamente

Figura 13 - Placa sinalizadora



Fonte: Fotografada pela autora durante trabalho de campo.

As observações mostraram que, no geral, os ciclistas que pedalam em altas velocidades continuam o percurso por fora da praça, junto aos carros, uma vez que a quantidade de pessoas no trecho pode impedir a manutenção da velocidade, além de colocar os pedestres em risco. Outros ciclistas passam por dentro da praça. Alguns realizam o caminho “mais longo” (entre a igreja e a lagoa) para contemplar a paisagem ou param para descansar nos bancos da praça.

Figura 14 - Ciclistas passando na rua entre igreja e lagoa, à esquerda, e, à direita, ciclistas descansando no mobiliário da praça



Fonte: Fotografadas pela autora durante trabalho de campo.

Contudo, um comerciante que trabalha no local se queixa da velocidade de alguns ciclistas que passam no local, o que coloca outros frequentadores da praça em risco:

Eles podem andar normal, mas quando chegar nessa parte aqui, já vi criança ser atropelada aqui. Poderia conscientizar eles que se for passar aqui passar com mais atenção né, e se eles quiserem andar, não perder tempo né, bater o recorde de dar a volta na lagoa então que passasse lá, para não atrapalhar o pessoal (J30, comerciante ambulante).

Tal fala ilustra a necessidade de conscientização a respeito do compartilhamento desse espaço que é, ao mesmo tempo, passagem e local de permanência de uma diversidade de pessoas, de crianças à idosos, e práticas.

Durante o trabalho de campo, a praça estava aparentemente bem mantida e conservada: como sua reforma é relativamente recente, o espaço ainda apresenta um aspecto de novo. Contudo, os jardins carecem de manutenção, faltam mudas e o mato cresce com aparência de abandono em certos pontos. Notou-se, ainda, alguns lixos como embalagens de picolé no local. O vendedor que trabalha na praça há décadas reclama da falta de manutenção: “Teve uma melhora, mas pode ser melhor né, porque o jardim, não tem jardim. Isso aqui na década de 70, isso aqui era muito bonito, pessoal fica deslumbrado até hoje com isso aqui, mas já foi melhor, já foi mais bonito” (J30, comerciante ambulante).

Um problema relevante do local é a indisponibilidade de banheiros públicos<sup>81</sup>. Tal questão se mostrou recorrente durante as observações e entrevistas, uma vez que os frequentadores dependem de estabelecimentos privados próximos à praça (o que nem sempre é uma opção devido ao horário de funcionamento dos mesmos e a cobrança de tarifas). Um dos comerciantes ressalta:

Aqui precisa muito de banheiro. (...) E a gente atende muita mulher grávida, senhora de idade aqui procurando banheiro e não tem. Então a pessoa tem que ir embora porque não tem um banheiro. Pessoal estava pagando para usar o banheiro e a prefeitura tirou. No parque a pessoa tem que pagar dois reais para entrar (A25, comerciante ambulante, praça Dino Barbieri).

A problemática dos banheiros públicos não se aplica apenas à praça mencionada, sendo um problema da orla como um todo. A Praça Geralda Damata Pimentel (conhecida como Praça Nova da Pampulha ou Praça de Eventos<sup>82</sup>), localizada nas proximidades da Praça Dino Barbieri, conta com uma estrutura com vários banheiros, porém, os mesmos não estavam em condições de uso por falta de manutenção. Outro comerciante, que trabalha próximo ao Parque Ecológico, ressalta tal questão: “porque banheiro na orla da lagoa não tem. É o principal. Mudou tudo, mas isso aí poderia trazer muito mais gente se tivesse banheiro aqui” (L26, comerciante trailer).

Ao realizar uma manifestação a respeito do assunto no portal da ouvidoria do município, a prefeitura relata que existe um projeto para implantação de banheiros públicos na orla e reabilitação dos já existentes, mas que “não há verba prevista para a execução dos módulos nesta Secretaria (*Subsecretaria de Planejamento Urbano*) e que existem alguns banheiros públicos na orla, cuja gestão é feita pela Regional Pampulha”. Apesar das localizações sinalizadas pela ouvidoria, as investigações mostram que não existe sinalização para tais banheiros, algumas delas não se encontram necessariamente na orla - representando uma distância ou não

---

<sup>81</sup> Apesar de existir uma estrutura com banheiros no coreto da Praça Dino Barbieri, desde a reforma da praça até a realização do presente estudo os mesmos se encontravam desativados.

<sup>82</sup> Dois entrevistados denominaram a praça dessa forma devido à praça sediar vários eventos aos finais de semana, principalmente de corridas de rua. A praça é ampla e de grande extensão, o que propicia tais eventos.

conhecimento sobre as mesmas -, e outras em locais sujeitos a horários de funcionamento restritos.

No perímetro da orla existem quatro mirantes – que serão descritos no próximo tópico –, cada qual como uma marquise e um banheiro, cuja responsabilidade é do comerciante que vende no local e pode cobrar a taxa de um real para uso<sup>83</sup>. Na época da observação um dos quatro não estava em condição de uso<sup>84</sup>, além disso, alguns usuários frequentes da orla não se dão conta de tais banheiros: “eu acho que eles só tinham que abrir mais os banheiros. Porque normalmente os banheiros ficam fechados” (B6, ciclista, mulher, 26 anos). “É banheiro, que não tem, você dá a volta na Pampulha toda e não tem banheiro” (P5, homem, ciclista, 66 anos). “Devia ter mais banheiro, porque os banheiros que tem é trancado, igual aquele lá ô (*acena para o banheiro do mirante do Biguá*). Eu bebi um pouquinho se eu beber mais eu estou ferrada” (R7, ciclista, mulher, 50 anos).

Apesar da prefeitura relatar a disponibilidade de banheiros públicos na orla, os relatos dos usuários mostram uma insatisfação em relação a tal infraestrutura - dez entrevistados se queixaram de tal questão. Assim, é inegável que essa é uma grande demanda dos frequentadores e comerciantes da orla, seja pela precariedade, inexistência em determinados trechos (tendo em vista a grande extensão da orla), pagamento de taxas ou falta de sinalização e informação.

#### *Os mirantes da orla: pontos de apoio, contemplação e ginástica*

A extensão da orla da Pampulha conta com diversos mirantes que - apesar de já existirem antes da requalificação - receberam algumas reformas nos últimos

---

<sup>83</sup> A chave do banheiro fica sob responsabilidade desses comerciantes licenciados para vender na orla. Contudo, notou-se durante o trabalho de campo que em dias de semana, ou em determinados horários do final de semana menos movimentados (como sábado à noite), nem sempre os comerciantes estão no local.

Um dos comerciantes desses pontos relata que a taxa de um real não é suficiente para manter a adequada manutenção do banheiro, já que eles mesmos é que realizam a limpeza e compra dos produtos de higiene. Segundo o vendedor, muitos acabam usando sem pagar a taxa.

<sup>84</sup> No período de observação o banheiro do Mirante Bem-te-vi estava interditado (havia uma sinalização escrita à mão explicando a possibilidade do teto cair). Nos outros mirantes (Sabiá, Garça e do Biguá) estavam funcionando normalmente.

anos como, sinalização interpretativa<sup>85</sup>, iluminação, pintura e reforma do piso. Embora existam vários mirantes sinalizados pelas placas, nos quais é possível obter alguma vista da paisagem da lagoa e dos edifícios arquitetônicos, cinco deles foram destacados devido à infraestrutura e atratividade que exercem para a permanência.

Os mirantes Bem-Te-Vi, Sabiá, Garças e Biguá, contam com um padrão de infraestrutura: bicas com água potável, bancos, equipamentos de ginástica, vagas destinadas aos carros e uma pequena marquise com um banheiro (Figura 15).

Figura 155 - Mirantes, da esquerda para a direita: Bem-Te-Vi, Sabiá, Garças e Biguá



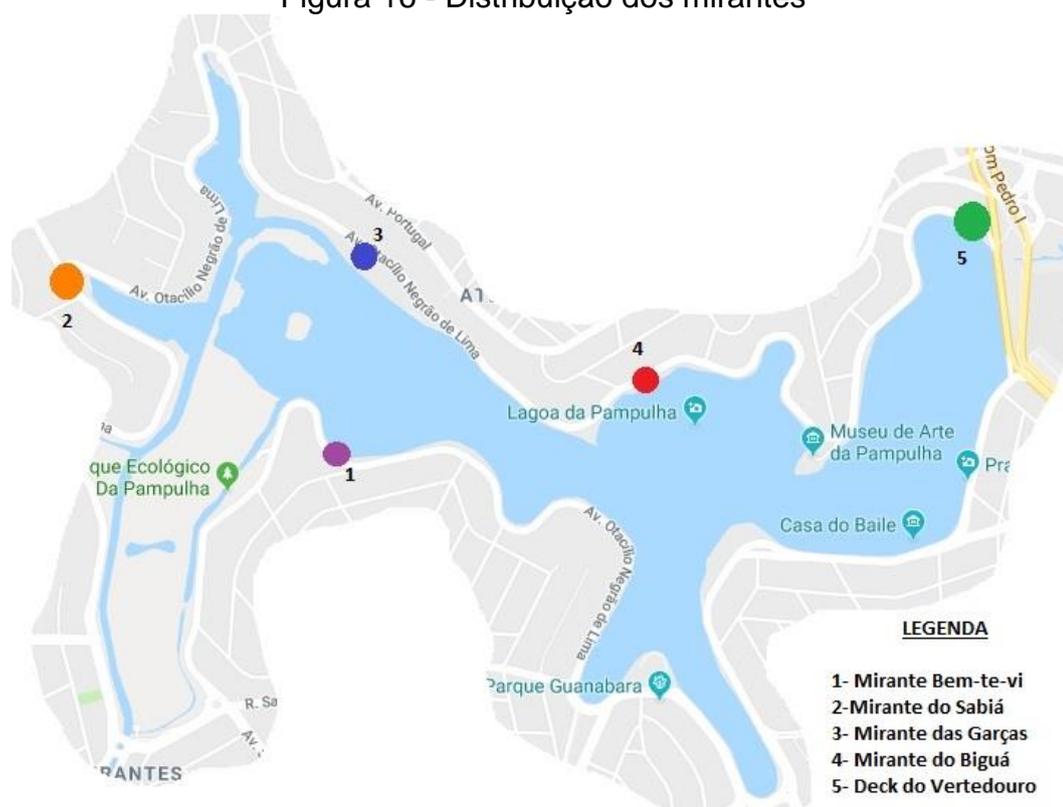
Fonte: Arquivo da autora, tomadas durante trabalho de campo

Além desses quatro mirantes, antes da barragem da lagoa existe um deque com uma ampla área com vista para a lagoa, bancos, *playground* para crianças – recém requalificado - e equipamentos de ginástica. Apesar de não possuir a mesma infraestrutura de marquise/banheiro, tal local também é um ponto de permanência na orla. A figura 16 a seguir mostra a distribuição desses pontos no perímetro da orla:

---

Segundo o Dossiê de candidatura foram instaladas “68 placas que permitem aos turistas e moradores a obterem informações sobre os atrativos e locais de interesse turístico do Conjunto Moderno da Pampulha” (BRASIL, 2014, p.353).

Figura 16 - Distribuição dos mirantes



Fonte: Google maps, modificado pela autora.

As observações mostram que os frequentadores usam tais locais para contemplar a vista da lagoa, consumir algum produto<sup>86</sup>, alongar e exercitar nos equipamentos de ginástica. Tais mirantes podem ser considerados como um “ponto de apoio” para os que se exercitam nas pistas da orla: muitos corredores e ciclistas param para beber água antes de continuar o percurso (desde 2012 cada um dos quatro mirantes recebeu uma bica de água potável).

Os quatro mirantes e o deque possuem - além das tradicionais barras de ginástica para a prática de calistenia<sup>87</sup> - equipamentos de ginástica da “Academia ao

<sup>86</sup> O estacionamento de cada mirante, bem como do deque, possui um comerciante licenciado para vender produtos alimentícios em uma Kombi. Importante ressaltar que existe um certo rigor para obter o licenciamento para vender nos pontos da orla da Pampulha: desde 2014 a lei proíbe a comercialização em veículos motorizados estacionados na orla, além de regulamentar a venda dos ambulantes, que devem ser instruídos como guias turísticos (FERREIRA, 2015)

<sup>87</sup> Exercício físico que utiliza o peso do próprio corpo para o treinamento e fortalecimento dos músculos.

Céu Aberto”<sup>88</sup>. Voltados para a terceira idade, tais aparelhos são adaptados para propiciar maior segurança e conforto na atividade física através do peso do próprio corpo (ABADE, 2016).

Tais equipamentos representam um incentivo para a apropriação do espaço nos quais eles se instalam. Abade (2016)<sup>89</sup> mostra – ao fazer um levantamento com usuários de três dessas academias localizadas em diferentes praças de Belo Horizonte - que a maioria dos seus usuários passaram a frequentar o local após a instalação dos equipamentos, de forma que, “A construção de equipamentos nas praças pode ser mais uma possibilidade de uso e apropriação do espaço por parte da população” (ABADE, 2016, p.89).

Os equipamentos de ginástica estavam, no geral<sup>90</sup>, em boas condições. Contudo, a grama em que eles se encontram estava desgastada, formando poças e lama embaixo dos aparelhos em períodos de chuva: “estamos precisando de uma areia aqui ô, ou uma brita, para nivelar o chão, para essa água pelo ou menos ela escorre para lá ao invés de ficar empoçando entendeu” (M17, ciclista e morador, 52 anos).

A presença das bicicletas é marcante nesses pontos, seja em movimento ou encostadas. A ciclista A14 costuma sentar nos bancos do Mirante Bem-te-vi para descansar e ver a paisagem: “Agora eu parei aqui, eu já terminei a primeira volta, parei aqui para contemplar mesmo, dar uma olhada na paisagem.” O ciclista R1, que utiliza a ciclovia da orla para ir até o trabalho, e às vezes como passeio aos finais de semana, para nos mirantes para beber água:

Paro para descansar e geralmente escolho os lugares mais bonitos, a igreja, ou o mirante no Bandeirantes (*mirante Bem-Te-Vi*), aí paro, tomo água, dou uma respirada, mas às vezes nem desmonto da bicicleta, dou uma parada, aí descanso, alongo.

---

<sup>88</sup> Também conhecido como “Academias ao Ar Livre”, “Academias da Terceira Idade”, “Academias da Saúde”. Tais equipamentos fazem parte do programa vinculado à Secretaria Municipal Adjunta de Lazer (SMAL) e tem como objetivo promover a saúde através do exercício físico e revitalizar espaços ociosos da cidade (ABADE, 2016).

<sup>89</sup> A autora investigou o perfil dos frequentadores de três Academias à Céu Aberto da cidade – dentre elas, a Praça Geralda da Mata Pimentel, na Pampulha, através de 243 questionários, observações e entrevista com gestores.

<sup>90</sup> Alguns aparelhos estavam precisando de manutenção no emborrachado de apoio das mãos, ou na pintura para evitar ferrugem.

O ciclista F10 (engenheiro aposentado, 75 anos), que pedala na orla há cerca de vinte anos, costuma dar uma volta na lagoa quase todos os dias da semana e parar no Deck Vertedouro: “sempre paro, todo dia eu paro aqui e faço um exerciciozinho”. Desde 2014, o deque contou com requalificações que incluíram a revitalização do acesso de pedestres, remoção da pavimentação e implantação de novo paisagismo, fornecendo mais espaço para pedestres e ciclistas em detrimento dos automóveis. Como a vista do deque para a lagoa é ampla, muitos ciclistas param no local para contemplar a vista e tirar fotos:

Figura 16 - Ciclistas no Deck do Vertedouro



Fonte: Fotografada pela autora durante trabalho de campo

Nota-se que tais intervenções - despoluição da lagoa, requalificação de praças, iluminação, entre outros – representaram um convite para o uso e permanência das pessoas nesse espaço público. Apesar da diversidade de usos que marca a orla aos finais de semana, é notável que as práticas corporais predominam no local, principalmente a caminhada/corrída e o uso da bicicleta. A respeito dessa última prática, diversos foram os incentivos – tendo como marco os anos de 2013 e 2014 – para a sua circulação na orla, o que também acarretou mudanças na apropriação do local.

## 5 A BICICLETA NA ORLA DA LAGOA DA PAMPULHA

O presente capítulo irá discutir o uso da bicicleta na orla da Pampulha. Primeiramente, questões a respeito da implementação da nova ciclovia serão levantadas, abarcando os problemas e conflitos envolvidos com a estrutura, bem como aspectos relacionados à apropriação do local pelos ciclistas e seu papel para a cultura da bicicleta.

Antes de levantar tais discussões, apresenta-se o contexto da bicicleta nos centros urbanos, problematizando as políticas de promoção à mesma no contexto das cidades brasileiras e em Belo Horizonte.

### 5.1. A bicicleta nas cidades brasileiras

Para investigar a história da bicicleta no Brasil é preciso considerar determinadas especificidades nacionais e regionais. Diferentemente dos países Europeus, na transição do século XIX para o XX, o uso da bicicleta ainda ocorria de forma tímida nas cidades brasileiras: a disponibilidade de bicicletas era escassa na época, pois dependia da importação, ficando restrita às elites (SCHETINO, 2008). No Rio de Janeiro, a primeira loja foi aberta em 1894, importando bicicletas da francesa *Bicyclettes Clement*. Apenas em 1948 que as primeiras fábricas passaram a ser instaladas no Brasil (SCHETINO, 2008).

Devido à influência do modo de vida europeu – e sobretudo do francês – a bicicleta e o ciclismo passaram a ser ideais modernos de lazer e aquisição para a elite brasileira. No Rio de Janeiro, a cultura da bicicleta se difundiu inicialmente devido ao estreito intercâmbio cultural entre a cidade carioca e a França (SCHETINO, 2008).

Esse desejo da sociedade brasileira de incorporar a bicicleta pode ser identificado na própria construção de Belo Horizonte. Rodrigues (2006, p.101) mostra que a planta inicial da cidade já previa um velódromo no Parque Municipal, sendo que “Após a inauguração da capital, o ciclismo tornou-se moda, ‘fez-se chic’ e era ‘exercitado por moços, velhos, senhoras e senhoritas da melhor sociedade’. Possuir uma bicicleta era investimento aristocrático”.

Nos primeiros anos pós-inauguração da capital mineira, a bicicleta era um artefato exclusivo da elite<sup>91</sup>, contudo, as competições sediadas no Parque Municipal atraíam diversas camadas da sociedade belo-horizontina da época: “Em Belo Horizonte, o ciclismo foi uma prática esportiva que movimentou a cidade nos seus primórdios. Ele foi, por um tempo, a sua principal diversão nos fins de semanas e feriados” (RODRIGUES, 2006, p.101).

Atualmente, a bicicleta assume outras feições e significados. Pois, como discutido anteriormente, no contexto da “cultura do automóvel”, a bicicleta representa uma alternativa que questiona tal imposição (LIBERATO, 2004). Assim, o uso da bicicleta nos atuais centros urbanos é permeado pela problemática da cidade, uma vez que ela foi, ao longo dos anos, sendo inibida e expulsa das ruas devido à necessidade de espaço e velocidade de circulação dos carros (GEHL, 2015).

Durante todo esse período de invasão de veículos, as cidades tentaram remover o tráfego de bicicletas das ruas. O risco de acidentes com pedestres e ciclistas tem sido grande durante a escalada do tráfego de veículos, e o medo de acidentes ainda maior (GEHL, 2015, p.92).

O autor ainda argumenta que a grande quantidade de carros impacta negativamente no prazer de pedestres e ciclistas em se deslocar pela cidade, defendendo a necessidade de se criar condições para se pedalar para que, assim, apareçam mais ciclistas. A cidade de Copenhague, apesar de reconhecida pela cultura da bicicleta, possui um longo histórico de incentivo ao uso desse instrumento e inibição do automóvel<sup>92</sup>. Na década de 70, o número de carros na área central da capital dinamarquesa era consideravelmente maior que de bicicletas, apenas em 2005 - após décadas de políticas consistentes voltadas para a mobilidade ativa - o número de bicicletas ultrapassou o de carros. Assim, o autor conclui que “A medida que melhoram as condições para os ciclistas, surge uma nova cultura da bicicleta” (GEHL, 2015, p.11).

---

<sup>91</sup> Registros do Museu Histórico Abílio Barreto mostram que um dos engenheiros da Comissão Construtora da Capital (Dr. Fernando Esquerdo) era o único, nesses anos iniciais da cidade, a possuir uma bicicleta em Belo Horizonte, o engenheiro foi um dos incentivadores do ciclismo na capital mineira (RODRIGUES, 2006).

<sup>92</sup> Gehl (2015) mostra que, desde 1962, a cidade conta com medidas para estimular a bicicleta e inibir o uso do carro, como através da diminuição da rede viária e de estacionamentos no centro da cidade.

A promoção do uso da bicicleta como meio de transporte está associada à promoção de cidades mais sustentáveis. Além de ser uma das alternativas frente à poluição causada pelos combustíveis fósseis e emissão de carbono pelos automóveis, a bicicleta não ocupa tanto espaço: “Em apenas uma vaga de automóvel há espaço para 10 bicicletas” (GEHL, 2015, p.105). Tal aspecto é crucial no contexto dos grandes centros urbanos, nos quais o espaço ocupado pelos carros inutiliza o espaço público para outros usos.

Nota-se, portanto, que a cultura da bicicleta precisa ser incentivada nos centros urbanos através de políticas públicas de longo prazo. Contudo, muitas cidades ainda insistem em políticas que priorizam o automóvel individual. Muitas vezes, o uso da bicicleta é atribuído a uma suposta e inerente cultura europeia, mas que, como discutido, é fruto de uma longa história de planejamento urbano nessa direção (GEHL, 2015).

Na América Latina, essa tendência - apesar de relativamente nova - vem se proliferando através de alguns governos locais. No entanto, de forma geral, tais políticas ainda não têm aumentado o número de ciclistas urbanos de forma contundente. Tais ações são caracterizadas por estruturas inconsistentes - como ciclovias desconectadas -, consequência da falta de orçamento permanente para a construção e manutenção das mesmas (PORCEL *et al.*, 2017).

No Brasil, alguns avanços na legislação foram alcançados. Desde 1997, o Código Brasileiro de Trânsito estabelece normas e reconhece a circulação das bicicletas nas cidades, o que significou “um marco para o reconhecimento da bicicleta como veículo, incorporando algumas de suas especificidades e imputando a correta hierarquia de prioridades na circulação, a partir das relações de força no trânsito” (CORRADI *et al.*, 2015, p. 18).

Outros marcos legislativos representaram avanços em termos de planejamento urbano e possibilidade de incorporação da bicicleta na agenda política. Como, através da criação do Estatuto da Cidade<sup>93</sup> (lei 10.257), em 2001, e da Política Nacional de Mobilidade Urbana, em 2012 (lei 12.587). Ambas estabelecem objetivos e diretrizes nacionais para o desenvolvimento urbano, orientando os municípios na

---

<sup>93</sup> Lei voltada para o crescimento sustentável das cidades brasileiras. Obriga municípios com mais de 20 mil habitantes a elaborarem o “Plano Diretor”, importante instrumento para o planejamento e desenvolvimento urbano (BRASIL, 2001).

elaboração de suas políticas urbanas. O avanço dessa última política está na priorização dos modos ativos e coletivos de transporte: “A promulgação desta Lei fornece segurança jurídica para que os municípios adotem medidas para, por exemplo, priorizar os modos não motorizados e coletivos de transporte em detrimento do transporte individual motorizado” (BRASIL, 2013, p.7).

Destaca-se, ainda, o “Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades”. Elaborado pelo Ministério das Cidades, em 2007, o documento fornece informações para facilitar a implementação de medidas de promoção ao uso da bicicleta nos deslocamentos urbanos (BRASIL, 2007).

Contudo, anos após tais avanços legais, o que se vê na maioria das cidades brasileiras é um planejamento urbano que privilegia o automóvel individual, resultando em diversos problemas relacionados à poluição, mobilidade e democratização dos espaços urbano. Somado a isso, muitos projetos para o incentivo ao uso da bicicleta ainda estão no papel e encontram dificuldade de execução (INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE, 2010).

Em Belo Horizonte, além das dificuldades relacionadas ao contexto brasileiro para a implementação de políticas de incentivo a bicicleta, existe a questão do relevo acidentado da cidade, que acaba sendo utilizado como justificativa para a não implementação de políticas para esse instrumento. Porém, certos estudos - e a própria mobilização de quem já pedala na cidade - vêm contestando essa noção.

Embora determinadas regiões (como no limite sul da cidade) se caracterizarem pela alta declividade, 55% da área da cidade possui declividade branda de relevo (entre 0 e 15%) e 35% está entre 0 e 10% de declividade<sup>94</sup>.

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).

---

<sup>94</sup> 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).

Além do mais, 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).

Pesquisas a respeito do perfil dos ciclistas da capital mineira mostram que o relevo não se constitui como uma barreira relevante para o uso da bicicleta, e - assim como em outras capitais brasileiras - a falta de infraestrutura, falta de respeito dos condutores motorizados e segurança no trânsito são as principais barreiras que impedem os ciclistas de pedalar 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 Horizonte<sup>95</sup> 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 não condiz com a realidade atual que oferece bicicletas mais leves e com tecnologias para diminuir o esforço na subida.

Importante ressaltar que, historicamente, independente do relevo da cidade, diversas outras metrópoles brasileiras apresentam resistência à implementação de políticas de incentivo ao uso da bicicleta. Na cidade do Rio de Janeiro, por exemplo, quando tais políticas começaram a ser adotadas – como foi o caso de uma ciclovia implementada no centro - diversas críticas surgiram, existia uma noção no senso comum de que a capital carioca teria o clima muito quente para se pedalar (SIRKIS, 2000). Contudo,

Aqueles familiarizados com o clima chuvoso, inverno e ventos frios do norte da Europa percebem que tais argumentos não fazem sentido, e que as condições climáticas brasileiras são bem mais favoráveis para o uso regular da bicicleta - para pequenas e médias distâncias (até 15 km) - do que na Europa (SIRKIS, 2000, p.87).

Um exemplo recente das barreiras políticas para o incentivo ao uso da bicicleta nas grandes cidades é o caso de São Paulo. A cidade que, na última gestão,

---

<sup>95</sup> 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).

contou com diversos incentivos para o uso da bicicleta, atualmente tem estabelecido certos impasses para a sua promoção, como, remoção de ciclovias, aumento da velocidade de circulação de carros nas marginais da cidade e aprovação de uma lei que aumenta a rigidez para a implementação de novas ciclovias na cidade<sup>96</sup>.

Assim, apesar das determinações legais, a bicicleta ainda é, na prática, uma política de governo e não uma política de Estado. Muitas cidades brasileiras ainda precisam passar por disputas políticas e convencer a opinião pública para legitimar tais políticas:

Nas cidades brasileiras, [...] as condições são bem diferentes, estando intimamente relacionadas com uma constante disputa política para afirmar a pertinência dos meios de transportes não-motorizadas, além de lidar com obstáculos burocráticos e restrições no orçamento (SIRKIS, 2000 p.89, tradução nossa).

Nota-se, através do exemplo da implementação de políticas de incentivo ao uso da bicicleta no Brasil, a complexidade de execução de uma política pública<sup>97</sup>, já que envolve questões jurídicas-administrativas, jogos de interesse de diferentes grupos que pressionam as instâncias governamentais, programas orçamentários, projetos e ações (CASTELLANI FILHO, 2006).

A partir disso, problematiza-se o contexto das políticas ancoradas na produção das cidades para o automóvel individual. Através da história norte-americana, Furness (2010) discute a estreita relação do Estado com grandes corporações multinacionais - como os conglomerados de petróleo e a indústria automobilística -, o que resultou em políticas caracterizadas pelo incentivo ao uso do automóvel individual durante décadas.

No Brasil, também é possível observar a influência da indústria automobilística nas diversas dimensões da sociedade, o que engloba a infraestrutura das cidades brasileiras e aspectos políticos e socioeconômicos (MARTINS, 2014).

---

<sup>96</sup> A nova lei da Câmara municipal de São Paulo estabelece novas regras para implantação de ciclovias, como a necessidade de estudo prévios de demanda e impactos viários e audiências públicas (G1 São Paulo, 2017).

<sup>97</sup> Segundo Rúa (1997), é preciso ter cautela ao falar de políticas públicas (*policies*) e de atividade política, pois a primeira é resultante da segunda, que por sua vez envolve um conjunto de decisões políticas.

Como através do monopólio do modelo rodoviarista - que marcou as políticas implementadas na década de 50 durante o governo de Juscelino Kubitschek –, políticas de flexibilizações de leis trabalhistas, concessões fiscais e diminuição dos impostos sobre os produtos automobilísticos nos anos 90. Tal cenário atraiu a implantação de multinacionais ligadas a esses setores em diversos estados brasileiros, permitindo uma grande expansão da indústria de automóveis (MARTINS, 2014). Com a virada do século, políticas de favorecimento a esse setor continuam no país, como a redução do IPI (Imposto sobre produtos Industrializados) em 2008 e facilidades de crédito bancário para consumidores (MARTINS, 2014).

É nesse contexto que a cultura do carro foi construída. Propagandas publicitárias passaram a associar esse instrumento de locomoção a sentimentos de felicidade, liberdade e status. Assim, o automóvel se tornou um bem de consumo almejado por grande parte da sociedade (FURNESS, 2010). Contudo, o autor problematiza tais noções de liberdade e escolha individual associadas ao carro, já que, em cidades dominadas por tal cultura, outras possibilidades de se locomover que fogem dessa lógica são inibidas ou não existem.

Assim, tal cultura do carro impactou negativamente na manutenção e no desenvolvimento da cultura de uso da bicicleta (FURNESS, 2010). A partir disso, faz-se importante discutir o papel de ciclovias e espaços públicos que possibilitam o pedalar nos grandes centros – principalmente naqueles já dominados pela lógica de produção do espaço ancorada no automóvel individual.

## 5.2 A cultura da bicicleta no CP

Estamos ali antes mesmo de Mineirão, de futebol, antes mesmo de tudo. Existe o ciclismo ali muito antes disso daí. É história. (P23, ciclista, mediador pelotões<sup>98</sup> e proprietário loja de bicicletas)

---

<sup>98</sup> O termo pelotão é utilizado para caracterizar um grupo de ciclistas que pedala em conjunto de forma coordenada.

Apesar da ausência de estudos a respeito do uso da bicicleta na orla da Pampulha, relatos dos entrevistados mostram que a cultura do ciclismo faz parte da história do local:

Desde a década de 40 se anda de bicicleta na Pampulha, na década de 50 já existia competições. [...] Virou patrimônio né, o ciclismo, se você pegar foto que eu tenho ali, ciclismo é um patrimônio da Lagoa da Pampulha, pelotões, é patrimônio. [...] Então, assim, existem os grupos porque não tem como acabar, entendeu, porque é história, eu frequento pelotão da lagoa tem 24 anos já (P23, ciclista, mediador pelotões e proprietário loja de bicicletas).

Alguns relatos mostram a antiga relação dos entrevistados com esse local e a bicicleta:

Antigamente, quando era mais jovem pedalava todo final de semana, nosso sonho era querer pedalar um dia com o pessoal do batalhão (*pelotão*) da Pampulha, a gente tinha eles como exemplo, e aí a gente pedalava e contava tempo. [...] Que menino de 14 anos vai acordar 6h da manhã para pedalar na Pampulha (R2, ciclista, homem, 28 anos).

Desde sempre viu. Eu pedalo desde pequenininha com meus pais nos domingos, mas aí com 18 anos, desde 18 anos venho com mais frequência e sozinha (A14, ciclista, mulher, 33 anos).

Eu tenho muitos anos (*que pedala na lagoa*), desde nova, desde uns, 8, 9 anos, que meu pai já trazia a gente (B6, ciclista, mulher, 26 anos).

Tal propensão para o uso da bicicleta condiz com as próprias particularidades do local: a regional da Pampulha, de forma geral, possui características físicas favoráveis - como topográficas e condições de vias - para o ciclismo, além de ser a regional com maior extensão de ciclovias, boa parte concentrada no perímetro da lagoa (PINTO *et al.*, 2015).

Essa combinação de características favoráveis para o uso da bicicleta – bem como a paisagem do espelho d’água - faz da orla da lagoa um local de referência para se pedalar na capital mineira: “São 18km e 250m, então é um espaço bacana que não dá para ficar tão monótono. E é plano, dá para fazer vários tipos de treinamento” (P11, ciclista, corredora e instrutora corrida de rua, 29 anos). “Eu acho que as pessoas quando pensam em pedalar em BH pensam em primeiro lugar a lagoa” (R1, homem, ciclista, 30 anos). “Vamos falar que é o melhor lugar para andar de bicicleta em Belo Horizonte, para quem não faz trilha né, o melhor lugar é a

Pampulha. Tanto que antes de abrir aqui eu fiz uma pesquisa, demorei muitos meses para abrir aqui” (R28, proprietário estabelecimento de aluguel de bicicletas).

Nesse contexto, as requalificações, a implementação e a restauração de cicloviárias na orla potencializaram o uso da bicicleta no local.

O ponto positivo (*da ciclovia nova*) que eu vejo assim é a questão mesmo de expandir um pouco o ciclismo, muita gente vai lá e ‘ah tem uma ciclovia, vou pedalar’, bacana, aí chama as pessoas que não tem tanta assim, vamos dizer, treina mesmo e quer ir lá fazer um passeio mesmo e vai lá porque tem a ciclovia, eu acho que expande um pouco o ciclismo (P11, ciclista, corredora e instrutora corrida de rua, 29 anos).

A estrutura fomentou a prática principalmente entre usuários iniciantes, famílias com crianças e outros que não sentem segurança em dividir o espaço com os automóveis:

Nessa época na verdade eu não vinha aqui porque tinha muita gente correndo, fazendo caminhada e você tinha que ficar desviando das pessoas e dos carros, eu comecei a vir por causa da ciclofaixa. A ciclofaixa que me trouxe para cá (A2, homem, ciclista, 29 anos).

Antes da reforma sempre existiram né, pessoas que praticam atividade na região né. Mas para mim o número de pessoas, de atletas, mesmo que seja de amadores, eu mesmo fui um dos ciclistas que comecei a pedalar depois da reforma, com a ciclovia, foi algo que me inspirou, e acho que não só eu (L22, guarda municipal e ciclista).

Aumentou muito mais, antes não tinha pessoa de bicicleta na orla da lagoa né, só os que fala que é profissional né, os outros tinham medo de andar na lagoa né, depois da ciclovia, entendeu, trouxe essas pessoas (L26, comerciante Kombi).

Quem assim vai pedalar por lazer tem mais segurança de pedalar quando tem uma ciclovia então eu acho que aumentou (P11, ciclista, corredora e instrutora corrida de rua, 29 anos).

O aumento do número de estabelecimentos na orla que alugam bicicletas é um reflexo dessa tendência, ao mesmo tempo que a retroalimenta. Aparentemente, até 2010 não havia nenhum e, atualmente, existem cerca de nove pontos<sup>99</sup> no perímetro da orla que contam com esse serviço. Conversando informalmente com

---

<sup>99</sup> Dentre eles muitas lanchonetes que já existiam ali passaram a incorporar o serviço de aluguel de bicicletas.

alguns proprietários, notou-se que um deles abriu seu empreendimento no final de 2013 (logo após a implementação da ciclovia). Um proprietário de uma sorveteria conta com um serviço terceirizado que faz o aluguel e manutenção das bicicletas desde 2014.

A implementação de seis estações do sistema de bicicletas compartilhadas<sup>100</sup> distribuídas na orla da lagoa (Figura 18) também foi um incentivo para a prática no local. O trabalho de campo mostrou que existe uma grande demanda por tais bicicletas aos finais de semana: nos domingos de manhã, por exemplo, é difícil encontrar bicicletas disponíveis nas estações. E, segundo a gestora da BH Trans, “as estações da orla da lagoa são umas das estações mais usadas de Belo Horizonte”.

Figura 17 - Distribuição Estações de Bicicleta Compartilhada na orla



Fonte: BikeBH [2018]

Uma das entrevistadas conta que antes de pedalar praticava caminhada na lagoa, mas que, ao experimentar a bicicleta compartilhada e sentir segurança na ciclovia, sentiu-se motivada a comprar uma própria:

Antes eu não tinha minha bicicleta, quando eu vinha, tem os pontos de alugar, então eu vinha, alugava, não andava como ando hoje, mais tempo, porque tem que pagar por hora. Então sempre eu vinha, alugava [...]. Aí me incentivou, com a ciclovia e essas coisas, aí comprei a minha, aí você começa a praticar, praticar aí você quer ir mais longe mais longe, até que eu estou acostumada de vir do meu bairro para cá.

<sup>100</sup> 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).

Os estabelecimentos de aluguel existentes na orla usualmente cobram a partir de 10 reais a hora por uma bicicleta, além disso, possuem horários de funcionamento restritos – muitos não abrem durante a semana. A partir disso, tais estações de bicicletas compartilhadas podem ser vistas como um facilitador para a vivência dessa prática entre aqueles que não possuem uma bicicleta e querem utilizá-la por um preço acessível<sup>101</sup>:

Ter disponibilidade de vir com pessoas, de vir com amigos que não tem bicicleta e agora tem possibilidade de pegar bicicleta aqui.[...] Poder proporcionar a outras pessoas que não tem bicicleta e ter a oportunidade de pegar essa do Itaú<sup>102</sup> (A14, mulher, ciclista, 33 anos).

Incentivaram muito as pessoas a virem, quem não tem bicicleta o aluguel é muito acessível, porque se você for alugar uma bicicleta aqui é 30 reais, 40 reais a hora. Aí incentiva muito as pessoas a virem (A12, mulher, ciclista, 24 anos).

Nota-se, portanto, que o local exerce um importante papel para a cultura da bicicleta na cidade. O que se justifica não só pelas características e infraestrutura da orla e da Pampulha, mas também pela dificuldade de se encontrar lugares na capital com estrutura e segurança adequada.

Apesar das reclamações em relação aos motoristas, alguns ciclistas – que pedalam fora da ciclovia - mencionam que na orla da Pampulha os condutores respeitam mais os ciclistas em comparação com o resto da cidade. Um dos entrevistados que pedala em vários locais de Belo Horizonte e Região Metropolitana ressalta essa questão: “Respeita mais, porque aqui é lugar próprio para isso né. Mas já onde não é não, veículo não está nem aí. Cuidado tem que ser seu, já aqui não” (A8, ciclista, homem, 56 anos).

Porque aqui é um lugar onde que os carros mais respeitam o ciclista, o meu trajeto que vou do Padre Eustáquio até aqui, os ônibus passam colado na gente, carro, eles não tão nem aí pro ciclista. Aqui pelo ou menos eles têm ciência que tem muito ciclista então eles saem um pouco da gente (A12, ciclista, mulher, 24 anos).

---

<sup>101</sup> 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).

<sup>102</sup> As bicicletas levam o nome Itaú pois é um projeto da prefeitura realizado através de um Termo de Concessão de Uso entre a empresa Serttel e tal banco (BIKEBH, 2018).

Tal sensação de segurança na orla corrobora com os apontamentos de Gehl (2015). O autor discute que quanto maior o número de ciclistas nas ruas maior é a segurança em relação aos automóveis, uma vez que a quantidade de bicicletas na via faz com que os motoristas se acostumem e tenham mais atenção ao dirigir.

Assim, a questão da segurança para pedalar – que será discutida nos próximos tópicos – representa outro aspecto relevante na atratividade do local para o uso da bicicleta. O que pode ser notado inclusive pela presença de famílias com crianças na orla (Figura 19).

Figura 18 - Crianças e bicicleta na orla



Fonte: Fotografadas pela autora durante trabalho de campo

É fundamental discutir a presença das crianças nos espaços públicos, pois como discutido anteriormente, a insegurança que marca os grandes centros urbanos inibe não só o uso da bicicleta (SCHETINO, 2008; GEHL, 2015), mas também as possibilidades de vivências na infância nesses locais. Debortoli, Martins e Martins (2008) discutem – tendo como base crianças de um bairro de classe alta de Belo Horizonte, o Belvedere – que o cotidiano das crianças nesse contexto é caracterizado pelos ambientes privados e relações com o capital, o que restringe 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 como a orla da Pampulha para propiciar vivências de lazer durante a infância no meio público. Tais possibilidade contribuem não só para a cultura de utilização desses espaços, mas também 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).

Tendo em vista o potencial desse local como um importante espaço público para vivências de lazer e uso da bicicleta, certos aspectos relacionados à nova estrutura implementada na orla serão levantados.

### **5.3. A ciclovia da Pampulha**

A ciclovia da Pampulha - apesar da forte vinculação com o lazer e esporte – faz parte das ações do programa Pedala BH para o incentivo da mobilidade urbana por bicicletas em Belo Horizonte.

A orla da lagoa ela é muito importante do ponto de vista estrutural para a rede de transporte, então a gente achava que inclusive complementar o perímetro para que uma pessoa pudesse se deslocar por ciclovia ao longo da lagoa para eventualmente seguir seu destino para outros bairros e tal, e não só ficar circulando em volta da lagoa como esporte e lazer. Esses 7 km e meio que a gente implementou foi muito com esse objetivo (Gestora BH Trans).

A gestora da BH Trans descreve a história do programa Pedala BH, mostrando que, apesar de implementada em 2013, já havia um planejamento, desde 2006, de 100 km de ciclovias a serem construídas na cidade, dentre elas, os 7 km na orla: “Então foram contratados, em um primeiro momento, 100km de ciclovias. Desses 100km de ciclovia pela cidade inteira, a complementação da orla da lagoa foi um dos projetos que foi contratado” (Gestora BH Trans).

Nota-se que, assim como na maioria das cidades brasileiras, tais políticas de promoção ao uso da bicicleta ainda são incipientes na capital mineira, resultando na falta de *know-how* para elaboração de projetos cicloviários. Junto a isso, a falta de

recursos é uma questão recorrente para a não implementação e manutenção de tais estruturas (LAGE, 2017). Assim, a partir de 2011, a implantação dos 100 km irá começar, sendo um processo acompanhado por diversas dificuldades relacionadas a inadequações da estrutura e à falta de comunicação com os ciclistas<sup>103</sup> (LAGE, 2017). O que é confirmado pela fala da gestora:

E aí o que a gente foi entendendo é que a gente não tinha experiência mesmo para projetar ciclovia, a gente ainda tem pouca cultura da bicicleta ainda no Brasil, são poucas as cidades que tem a bicicleta já incorporada. Então a gente precisa treinar técnicos [...] (Gestora BH Trans).

A partir disso, assim como ciclovias de outros locais da cidade, a estrutura implementada na lagoa não ficou isenta de problemas e reclamações devido a certos aspectos técnicos e especificidade do local.

### 5.3.1 A polêmica da ciclovia da orla

A polêmica gerada após a construção da nova ciclovia da Pampulha - que se estendeu, no ano de 2014, através de audiências públicas, reportagens na mídia e discussões nas redes sociais - foi um ponto recorrente na pesquisa documental e em certas entrevistas. Assim, apesar de não ser parte do objetivo do estudo, fez-se necessário realizar uma breve descrição – sem a intenção de abarcar todas as nuances que envolveram tal questão - dos conflitos e disputas que marcaram a história dessa intervenção na orla.

A gestora da BH Trans explica que a repercussão dessa estrutura foi diferente dos problemas que o órgão teve que lidar em relação a outras ciclovias da cidade:

Foi a ciclovia que mais deu polêmica de toda essa BH Trans. E foi uma polêmica diferente da polêmica que a gente estava acostumado a enfrentar que era ou ciclistas insatisfeitos com o modelo que a gente tinha implementado ou lojistas que tinham perdido estacionamento eventualmente. Não, a polêmica ali foi em relação aos ciclistas de velocidade, que já treinavam há muitos anos na orla da Lagoa da Pampulha, eles não usam

---

<sup>103</sup> Devido a essas dificuldades na implementação do programa é criado em 2012 o GT Pedala BH, um espaço de diálogo com o intuito de articular os ciclistas à BH Trans (LAGE, 2017).

ciclovias, o interesse deles não é usar a ciclovias, é sempre usar a faixa de rolamento (Gestora BH Trans).

Ciclistas que já frequentavam o local alegam que a nova estrutura aumentou o risco e o número de acidentes com ciclistas na orla. A partir disso, eles se mobilizaram<sup>104</sup> para exigir alternativas à estrutura implementada:

Então aí foi um drama assim que durou meses, porque aí a gente voltou a ser acionado por uma série de audiências públicas na Câmara Municipal, na Assembleia Legislativa, e aí eles levaram muitas fotos de acidente de ciclista que tinha caído porque tinha trombado no segregador de concreto, querendo mostrar para gente que era uma ciclovias muito insegura, que não fazia sentido, enfim (Gestora BH Trans).

O reflexo de tal polêmica é notado pela repercussão midiática, foram localizadas diversas reportagens - a maioria do ano de 2014 - tratando do assunto<sup>105</sup>.

Uma série de questões foram mencionadas pelos ciclistas em relação à nova ciclovias, porém, o principal ponto de controvérsias foi quanto aos blocos de concreto utilizados para a segregação com a via dos automóveis:

Então a questão daquela divisão, das tartaruguinhas (*blocos de concreto*) sabe, é muito perigoso aquele negócio. Se você quer sair da ciclovias, você está treinando e quer entrar ou sair é muito difícil, eu já vi vários e vários acidentes, de pessoa cair e bater a cabeça naquelas tartarugas e machucar sério, então assim fica difícil para treinar dentro (P11, ciclista, corredora e instrutora corrida de rua, 29 anos).

E aqueles toquinhos também são assassinos né, imagina, eu já tive cliente minha que bateu a boca naquele toquinho, machucou muito, bateu com a cara, desequilibrou e bateu a boca, sorte que ela estava de capacete (R28, proprietário de estabelecimento aluguel de bicicletas).

Essa questão tem os dois lados, o lado bom é que você fica protegido dos carros e por outro lado se você tiver um descontrole, às vezes está cheio demais, você quer desviar e acaba trombando em um bloco desse e tem um acidente (H13, ciclista e instrutor corrida de rua, 39 anos).

Aqueles blocos de concreto são muito perigosos. Eu tenho uma relação de amor e ódio com eles, porque eles me protegem dos carros, mas às vezes eles soltam e ficam no meio do caminho, [...] Parece que às vezes carros

<sup>104</sup> Nota-se que tais ciclistas se articularam com umas das associações de bairros da orla, com certos vereadores e deputados e Associação Mineira de Ciclismo. Foram encontradas notícias de três audiências públicas, duas na Câmara Municipal e uma na Assembleia Legislativa de Minas Gerais.

<sup>105</sup> Entre elas: "Ciclovias que disputa espaço com carros na Lagoa da Pampulha é criticada por ciclistas"; "Nova ciclovias da Lagoa da Pampulha é alvo de críticas"; "Justiça determina que ciclovias de BH tenham largura ampliada"; "Ciclovias na orla vira um risco"; "Orla da lagoa é 'campeã' em acidentes com ciclistas"; "Ciclovias da orla da Lagoa da Pampulha será reformulada logo após a Copa".

batem nos blocos e eles vão para o meio da ciclovia ou ficam um pouquinho no caminho e se você distrair um minuto c bate e aí tem um acidente (R1, homem, ciclista, 30 anos).

Contudo, a gestora mostra que os blocos foram uma alternativa para proteger os ciclistas, pois a velocidade dos carros na via da orla exige uma segregação. A BH em Ciclo publicou um documento com explicações técnicas a respeito da implementação da ciclovia da orla, argumentando sobre a necessidade de estrutura segregadora no local (BHEMCICLO, 2013).

Um aspecto que dificulta a atuação no local é a quantidade e diversidade de ciclistas que pedalam na orla (tal questão será aprofundada em tópicos posteriores), que, por sua vez, irá resultar em conflitos e disputas de espaço - devido as diferenças de velocidade e maneira de se portar na ciclovia e no trânsito: “Porque a briga ali então são ciclistas de lazer ou de transporte versus ciclistas de treinamento” (Gestora BH Trans).

Durante as observações, notou-se que tal disputa entre os diferentes usuários de bicicleta é maior na ciclovia nova, uma vez que nos 11 km<sup>106</sup> em que ela está na calçada os ciclistas de treinamento continuam na rua próximo ao meio fio, enquanto que os usuários de baixas velocidades, de forma geral<sup>107</sup>, ficam em cima, na ciclovia da calçada. Assim, nos 7 km em que a ciclovia está na rua - separada pelos blocos de concreto - os fluxos dos diferentes usuários de bicicleta se encontram, já que, nesse trecho, a pista de automóveis fica estreita para se pedalar fora da ciclovia. Os movimentos de ultrapassagem entre ciclistas de diferentes velocidades são uma constante, o que, somado à largura limitada da estrutura, gera insegurança.

Porque eu não sei o que é pior, se é ultrapassar a pessoa ou se é pegar ela de frente. De frente pelo ou menos eu estou vendo, eu paro, se eu tiver ultrapassando uma pessoa que de repente não tem habilidade, eu aviso “tô chegando”, já aconteceu isso tendeu, eu ter que diminuir para depois ultrapassar, ou seja é tão estreito que é sem noção (P23, ciclista, mediador pelotões e proprietário loja de bicicletas).

---

<sup>106</sup> Por outro lado, no trecho da ciclovia da calçada aumentam-se os conflitos entre ciclistas e corredores e pedestres, devido à proximidade entre as duas pistas (caminhada e bicicleta). Enquanto que no trecho de ciclovia na rua os pedestres ficam protegidos das bicicletas.

<sup>107</sup> Ressalta-se que tais classificações estão abarcando a norma do que foi observado no cotidiano da lagoa. Contudo, muitos ciclistas fogem de tais categorizações, principalmente em dias com grande fluxo diversos serão os usos e percursos realizados na orla da lagoa.

O ciclista de longas distâncias P23<sup>108</sup>, que se envolveu no processo de reivindicação de mudanças na estrutura através de participações nas audiências e diversas publicações nas redes sociais, realiza um longo relato a respeito da polêmica da ciclovia. Sua fala mostra que tal processo também foi marcado por controvérsias entre as exigências dos ciclistas de treinamento que frequentam a Pampulha e os ciclistas de mobilidade urbana, que, nesse momento, defenderam a ciclovia da Pampulha.

E aí o curioso é que nesse processo, os ciclistas que no início estavam nos criticando, urbanos, que usam a bicicleta como meio de transporte, eles nos ajudaram muito nessa defesa da ciclovia, porque a gente estava exatamente do mesmo lado, porque nosso objetivo era tratar exatamente aquela área como área para deslocamento de transporte e não de esporte. Mas existe, é um fato, eles treinam lá há muitos anos, tem gente que fala que treina lá há 30 anos, então houve uma disputa muito, muito acirrada (Gestora BH Trans).

Então eu fui criticado porque a “Gestora da BH Trans” e o pessoal da BH Trans, que defendia a ciclovia, o pessoal do BH Em Ciclo, falava que nós ciclistas de alta performance queríamos a lagoa para gente (P23, ciclista, mediador pelotões e proprietário loja de bicicletas).

Foram encontrados conflitos nas redes sociais<sup>109</sup> envolvendo a discussão da nova ciclovia: de um lado, os ciclistas que treinavam na Pampulha criticavam os blocos e a implementação de mão-dupla na ciclovia devido aos riscos de acidentes, e, de outro, ciclistas ligados à mobilidade urbana defendiam a estrutura para possibilitar o fluxo no local nos dois sentidos. Nota-se, portanto, a complexidade que envolveu essa intervenção urbana na Pampulha, configurando-se como um alvo de disputas de diferentes setores da sociedade.

Importante ressaltar que tais conflitos fazem parte da natureza das cidades, por ser palco de diferentes interesses e um lugar onde “formas culturais e desejos individuais concorrentes se chocam” (HARVEY, 2013, p.52). Pois, assim como discute

---

<sup>108</sup> Além de atleta e proprietário de uma loja de bicicleta próxima à orla da lagoa, tal ciclista organiza pedaladas na Pampulha denominadas de “giro”, sendo que cada dia da semana existe uma velocidade determinada, por exemplo, segunda-feira: Giro de 30 (km/h), terça-feira: giro de 25.

<sup>109</sup> A polêmica foi tanta que foram encontradas discussões acirradas no Facebook a respeito da estrutura. O ciclista P23 realiza posts denominando a ciclovia da Pampulha de “Ciclovia da Morte”, e critica a posição da BH em Ciclo por não compreender a especificidade do uso da bicicleta na orla. Por outro lado, um dos cicloativistas critica a posição dos ciclistas de treinamento de quererem impedir o sentido anti-horário na orla, acusando os mesmos de conservadores em relação à possibilidade de mobilidade urbana no local.

Santos (1988, p.106), as mudanças no espaço nem sempre são aceitas pela estrutura hegemônica da sociedade, uma vez que “há o novo que convém e o que não convém”. Nesse sentido, é comum a vinda do novo ocasionar em choques, uma vez que muda as relações já existentes no local.

A nova estrutura refletiu em certas mudanças no local quanto ao uso da bicicleta. Assim, os próximos tópicos irão discutir os efeitos da ciclovia na apropriação da orla pelos usuários de bicicleta. Para isso, uma descrição da estrutura será realizada e, posteriormente, os usos e relações dos ciclistas com o local serão detalhados.

### 5.3.2. Descrevendo a ciclovia

O perímetro da orla da Lagoa da Pampulha é composto por diferentes tipos de estrutura para a circulação de bicicletas. Antes das requalificações empreendidas a partir de 2013, a orla já contava com um trecho de 11 km de ciclovia na calçada, que, nesse ano, recebeu uma pintura e sinalização para a circulação de bicicletas nos dois sentidos. Assim, a ciclovia de 7 km implementada complementa – junto aos trechos de compartilhamento com pedestre – o perímetro da lagoa.

A partir disso, é possível dividir a orla em quatro trechos diferentes (Figura 20): trechos de compartilhamento com o pedestre; trechos de ciclovia bidirecional na rua segregada por blocos de concreto; ciclofaixa bidirecional na rua sem segregação; e ciclovia bidirecional na calçada (A figura 21 traz uma foto exemplificadora de cada trecho) (DUTRA, 2015)<sup>110</sup>.

Nota-se, portanto, que cada trecho da orla conta com suas especificidades<sup>111</sup>. Um dos problemas envolvidos na presença de diferentes estruturas é a interseção entre as mesmas: as observações e entrevistas mostram que as transições entre os trechos muitas vezes causam dúvidas e geram conflitos entre usuários, principalmente nos locais em que há compartilhamento com pedestres:

---

<sup>110</sup>Tal análise técnica da ciclovia foi realizada através do “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.

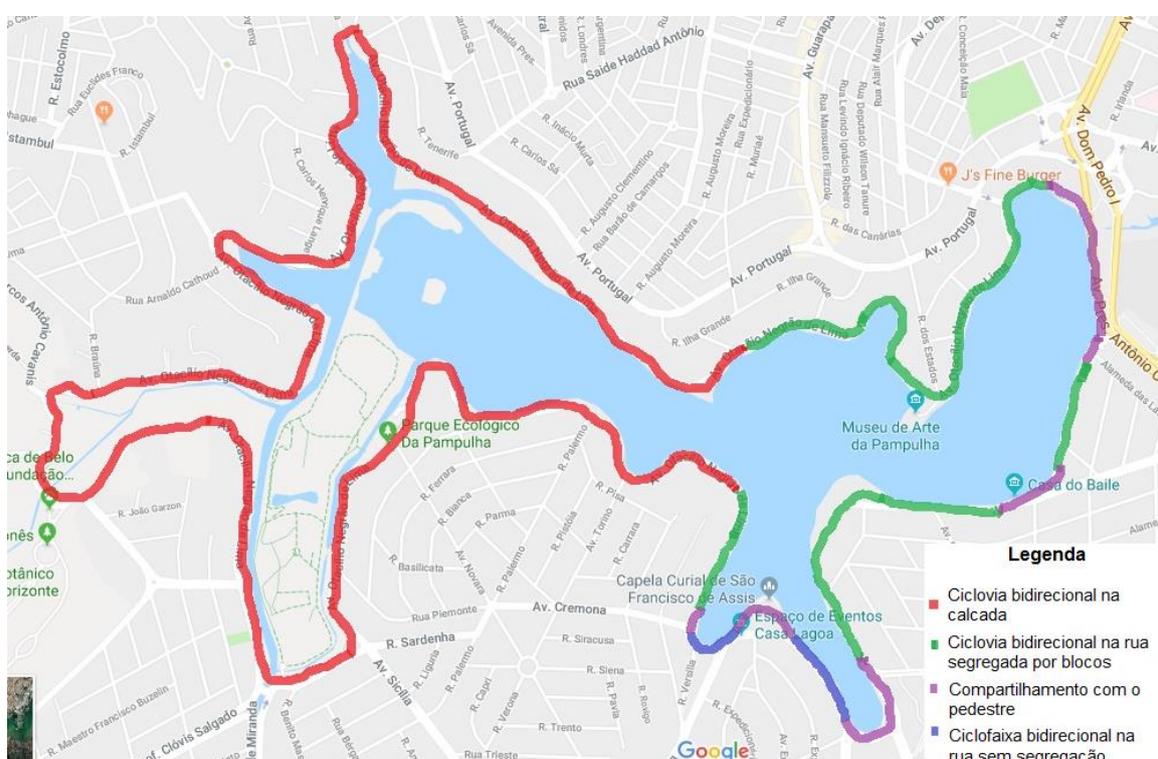
<sup>111</sup> Para mais detalhes técnicos de cada trecho ver Dutra (2015).

Existe pontos em que de repente a ciclovia acaba né, para quem dá a volta precisa às vezes entrar no meio de pedestre, em meio de criança brincando, enfim (A14, mulher, ciclista, 33 anos).

Eu não sou contra a ciclovia, eu sou contra a forma que foi feita, totalmente errada, tanto que uma ciclovia que começa, ela joga para o asfalto, depois joga para a calçada, vai para o asfalto, vai para a calçada várias vezes (P23, ciclista, mediador pelotões e proprietário loja de bicicletas).

Ali no sinal ela acaba, de repente acaba, ou você vai para a parte de pedestre, onde pedestre acha que é dele, está com razão ele tem preferência, só que tinha que ser mais sinalizado (R28, proprietário estabelecimento de aluguel de bicicletas).

Figura 19 - Distribuição dos diferentes tipos estrutura cicloviária na orla



Fonte: Modificado pela autora a partir dos dados da observação de campo e apontamentos de Dutra (2015) (Google Maps, 2017).

Nesse sentido, Dutra (2015) aponta que uma das principais questões a serem resolvidas no local é a necessidade de uma melhor interligação da infraestrutura, tratamento das interseções<sup>112</sup> e sinalização. A autora ressalta que,

<sup>112</sup> Segundo a autora, os projetos de ciclovia feitos no Brasil usualmente não tratam dos cruzamentos (um dos locais que o ciclista mais precisa de proteção), sendo que, na Pampulha, não existe uma boa interligação da ciclovia da orla com a ciclovia de avenidas que desembocam na mesma (como é o caso da Avenida Clóvis Salgado e Avenida Fleming).

apesar da maior parte da estrutura estar dentro das recomendações em relação às dimensões e alocação adequada, alguns trechos não atendem à largura necessária, além de apresentarem obstáculos.

Figura 20 - Da esquerda para a direita: ciclovia bidirecional na calçada; ciclovia bidirecional na rua segregada por blocos de concreto; ciclofaixa bidirecional na rua sem segregação; trecho de compartilhamento com o pedestre



Fonte: Fotografadas pela autora durante trabalho de campo.

Outro ponto recorrente mencionado pelos entrevistados foi em relação à manutenção da estrutura. Os blocos de concreto da ciclovia nova precisam ser repostos com certa periodicidade, uma vez que são constantemente quebrados pelos automóveis - principalmente nos trechos em que não existe balizadores entre os blocos.

Figura 21 - Blocos quebrados na ciclovia, trecho com balizadores, à esquerda, e trecho sem balizadores, à direita.



Fonte: Fotografada pela autora durante trabalho de campo.

Até que no começo foi até bacana, melhorou bem, mas depois tá faltando muito é manutenção. Tem uns pedaços ali, está faltando uns blocos (V15, ciclista, homem, 69 anos).

Então ali tem que pintar com mais frequência, consertar os toquinhos com mais frequência e dar uma verificada se dá para alargar um pouquinho aquela pista onde passa as bicicletas (F10, homem, ciclista, 78 anos).

O trecho entre a barragem e a rotatória da Casa do Baile é um ponto crítico em relação à manutenção. No início do trabalho de campo (novembro de 2017), cerca de metade dos blocos do trecho estavam faltando, e, em abril de 2018, já não havia blocos de concreto nesse mesmo trecho (Figura 23).

Figura 22 - Ciclovia em frente à Praça Iemanjá, em novembro, à esquerda e em março, à direita.



Fonte: Fotografada pela autora durante trabalho de campo

Tal situação coloca os ciclistas em risco, uma vez que nesse trecho, de cerca de 750 metros, a velocidade dos carros (que chegam da Avenida Antônio

Carlos) é alta, e não existe sinalização de velocidade máxima no mesmo. Além disso, onde não há blocos de concreto, motociclistas e motoristas acabam invadindo ou parando na ciclovia:

No caminho até o MAP (pedalando no sentido anti-horário), deparo com um carro parado na ciclovia (no trecho em frente ao Parque Guanabara). Ou subia no passeio, ou passava na contramão pela rua, que estava cheia de carros. Resolvi parar na frente do carro e ver se caía a ficha do motorista. Ele mexia no celular, quando me viu ficou sem graça e saiu da ciclovia (Diário de campo, quarta, 20/12/2017).

A gestora da BH Trans relata que os blocos deveriam ter recebido manutenção em 2017, o que não ocorreu por falta de verba:

A gente já não cumpriu as metas para 2017 que parte delas era inclusive a manutenção da rede cicloviária, como a gente não teve recurso a gente não conseguiu fazer [...]. Os blocos de concreto muitas vezes eles são quebrados por automóveis, e a gente tá sem contrato de manutenção, então a gente não consegue repor. Hoje está muito mais inseguro do que estava quando a gente implementou, porque hoje tem peças faltantes lá no processo (Gestora Bh Trans).

O risco gerado pela falta de manutenção da ciclovia é potencializado pela alta velocidade dos carros que circulam na orla e pela falta de conscientização dos motoristas. Tal situação mostra a urgência da reparação dos blocos, melhor sinalização/fiscalização da velocidade de circulação na orla e da educação no trânsito.

Nota-se que o trecho em cima da calçada também conta com problemas: “E esses 11 km também são muito complicados, porque você tem, com o passar do tempo muitas árvores que cresceram muito, então os troncos invadiram a área útil da ciclovia, tem lugar que você tem 40 cm para passar” (Gestora BH Trans). As observações mostraram que tais obstáculos, além de representarem uma dificuldade para aqueles que não possuem tanta habilidade com a bicicleta, estimulam muitos ciclistas a saírem da ciclovia, passando na grama ou na pista de pedestres ao lado (Na figura 24 a seguir observa-se a trilha feita na grama gerada pelo caminho alternativo que os ciclistas fazem).

Figura 23 - Árvore no meio da ciclovia e caminho alternativo



Fonte: Fotografada pela autora durante trabalho de campo

Muitos dos entrevistados mencionam a questão dos obstáculos nesse trecho:

Tem pedaços né que tem árvores [...] Aí você tem que ir para a faixa da contramão. Estava até dando aula uma vez para um aluno, aí a gente estava pedalando ele não conseguiu desviar e acabou trombando na árvore (H13, ciclista e instrutor corrida de rua, 39 anos).

Aquela parte que tem ciclovia em cima do passeio, tem árvore, e ainda é mão dupla também, então tem parte que está tomada pela árvore, raiz, às vezes o tronco da árvore está na metade da ciclovia, só tem uma metade para dividir e ainda em mão dupla, e tem buraco, tem tronco, raiz, precisa mesmo de uma manutenção na parte de cima do passeio (P11, ciclista, corredora e instrutora corrida de rua, 29 anos).

Alguns pontos também, as árvores as galhas já cresceram para dentro da ciclofaixa, vai tomando um tanto de galhada na cabeça (A2, homem, ciclista, 29 anos)

Outra questão delicada é em relação aos trechos em que há ciclofaixa bidirecional na rua (trecho em azul na figura 20). De acordo com recomendações do “Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta das Cidades”, tal estrutura não é adequada para a orla da Pampulha, devendo ser utilizada apenas em “vias de tráfego local, onde a velocidade máxima dos veículos é 30km/h.” (DUTRA, 2015, p.50). Nesse trecho, apesar da sinalização de 30km/h, percebe-se

que a mesma não é respeitada, o que exigiria uma segregação com os automóveis ou fiscalização dessa velocidade.

Assim, a falta de estrutura segregadora representa um risco para os ciclistas, causando sensação de insegurança, principalmente para os que vêm no sentido anti-horário, pois, nesse trecho são comuns as invasões de motocicletas e carros.

Domingo de sol, 11h da manhã e orla lotada. Resolvi ir no contra fluxo. Quem diria que eu teria medo de pedalar ali, era tanto ciclista! O pior pedaço foi na ciclovia sem segregação perto do Parque Guanabara, quem estava no contra fluxo como eu acabava ficando perto demais dos carros (Diário de campo, domingo, 28/01/2017).

Tais problemas - de obstáculos e conflitos entre os diferentes sentidos de deslocamento - são potencializados pela largura limitada da estrutura, principalmente quando a orla está movimentada, gerando insegurança nas ultrapassagens e nos encontros entre os fluxos dos dois sentidos:

Você não tem segurança de que, porque é muito estreitinho isso aí, já falaram isso mas acho difícil alargar mais a ciclovia, só se fosse para dentro aqui (F10, homem, ciclista, 78 anos).

Acontece principalmente batida de frente um com outro, é porque é estreito, e tem muita gente que não tem habilidade de andar (R28, proprietário de estabelecimento aluguel de bicicletas).

Assim, a estrutura limitada e a quantidade de pessoas que frequenta a orla – principalmente aos finais de semana - acaba potencializando os conflitos entre os diferentes usuários e a insegurança da ciclovia.

E querendo ou não se consolidou muito a história da bicicleta como lazer na Pampulha, então no final de semana a ciclovia não comporta também, nem a que está na calçada nem a que está na pista. Você tem também um número de pessoas muito grande que faz *cooper* e caminhada, e tem alguns trechos em que há conflito entre pedestres e ciclistas, isso é fato (Gestora BH Trans).

Nota-se, portanto, que a orla da Pampulha é permeada por conflitos entre usuários de diferentes práticas: corredores com ciclistas, motoristas com ciclistas, bem como entre ciclistas de diferentes objetivos e perfis.

A gente tem o espaço da ciclovia, o espaço da caminhada, e as pessoas não conseguem respeitar a via e nem o espaço que é destinado para elas (A14, mulher, ciclista, 33 anos).

Eu estou preferindo (*pedalar*) pela rua, porque na ciclovia tem gente parado no meio dela, tem gente correndo nela, pessoal não respeita (M17, ciclista e morador, 52 anos).

A gente da corrida às vezes compete com povo da *bike*, então entra na pista de ciclismo e aí começa aquela discussão entre grupos (P11, ciclista, corredora e instrutora grupo de corrida de rua).

Um dos entrevistados, ciclista e treinador de corrida de rua, mostra a perspectiva dos corredores, apontando que os praticantes de corrida de rua se queixam da requalificação da ciclovia da calçada:

Muitos pedalavam na rua, depois que pintou aí a maioria subiu, então ficou um espaço só para ciclista e outro para pedestre, então o espaço de pedestre ficou mais curto, porque tem gente passeando com cachorro, gente caminhando, correndo, aí quem está correndo às vezes tem que ficar desviando aí invade a ciclovia, e já aconteceu de ter aluno meu de ser atropelado por ciclista, porque estava correndo aí foi para ciclovia e bicicleta pegou ele (H13, ciclista e instrutor corrida de rua, 39 anos).

Disputas entre usuários são comuns espaços e equipamentos públicos de lazer que propiciam diferentes usos e práticas. O parque Barigui da cidade de Curitiba - que contou com reformas nas pistas de caminhada, corrida e bicicleta - também é palco de conflitos entre usuários das diferentes práticas (STRESSER, 2014). Contudo, uma questão a ser discutida - que também vale para o caso da orla da Pampulha - é que tais reformas não foram acompanhadas de projetos educativos para o novo uso dos equipamentos, “o que dificulta a resignificação dos mesmos. Sendo assim, percebe-se que apenas a mudança das pistas e placas não é suficiente para seu uso ‘correto’” (STRESSER, 2014, p.65).

Os entrevistados expressam insatisfação em relação à cultura e educação de compartilhamento e respeito do espaço:

Eu acho que um ponto assim mais frustrante aqui é o respeito, que falta um tiquinho, entre os diferentes esportes que tem na Pampulha e os motoristas que eu acho que é a pior parte (P11, ciclista, corredora e instrutora corrida de rua, 29 anos).

Então eu acho que é uma coisa que, vai de educação, você meio que educar as pessoas, principalmente adulto né (A14, mulher, ciclista, 33 anos).

Então falta um pouco de educação, povo não tem educação, não adianta jogar a culpa só na estrutura não, porque o povo também... (E18, ciclista e moradora, 45 anos)

Não tem uma conscientização do que aqueles ciclistas fazem ali pelos próprios motoristas, então um trabalho de educação no trânsito, de respeito, com quem está treinando com quem tá passeando (P23, ciclista, mediador pelotões e proprietário loja de bicicletas).

Problemas no compartilhamento da Avenida Otacílio Negrão de Lima com os automóveis foi uma questão recorrente citada nas entrevistas. Existem motoristas que não aceitam compartilhar a via com os ciclistas pelo fato de existir uma ciclovia no local:

Ficou muito apertado para treinar fora, porque assim, os carros não gostam muito do ciclista na pista – apesar de ter sinalização na lagoa toda, “pista compartilhada”-, mas os carros às vezes não leem ou ignoram isso, então você sai da ciclovia e começam a buzinar, e o carro te fecha às vezes de propósito (P11, ciclista, corredora e instrutora corrida de rua, 29 anos).

O motorista xinga, coloca a cabeça para fora, manda o ciclista cada palavrão que é uma coisa de louco (P23, ciclista, mediador pelotões e proprietário loja de bicicletas).

Apesar de tais conflitos ainda serem uma constante na orla, eles foram amenizados através de certas intervenções no local, como pelo alargamento de alguns trechos da ciclovia<sup>113</sup>, implementação de placas sinalizadoras (“Atenção, ciclistas em treinamento”) para os automóveis no perímetro da orla, alargamento da pista dos carros no sentido horário - o qual representa o maior fluxo de ciclistas - e sinalização de pictogramas na via próximo ao meio fio (Figura 25).

O ciclista H20, apesar de criticar constantemente a ciclovia, ressalta que tais mudanças na pista de rolamento representaram uma grande melhoria para aqueles que pedalam na rua: “Aqui é uma beleza, olha a largura, passa menos carro, maravilha. Então tem coisas boas também, esse alargamento foi um espetáculo, não é tudo ruim, mas agora, não é ciclovia” (H20, ciclista e representante associação de moradores, 61 anos).

---

113 Foram realizados reajustes em certos trechos da ciclovia para atender a largura de dois metros (BHEMCICLO, 2014). Contudo, tal alargamento foi muito pequeno, dando a impressão de que foi realizado apenas para cumprir uma norma e não a real necessidade dos ciclistas.

Figura 24 - Pictograma de bicicleta na via



Fonte: Fotografada pela autora durante trabalho de campo

Como resultado da articulação dos ciclistas de treinamento que se mobilizaram contra a ciclovia, um projeto de uma nova estrutura para a orla foi proposto, no qual a calçada seria estendida e a ciclovia de toda o perímetro passaria a ser na parte de cima do passeio.

A gente pegaria essa calçada e traria ela até aqui no limite da ciclovia, e essa ciclovia que é mais para lazer e para transporte ela passaria então a ser em cima da calçada, pois você divide de fato os dois fluxos, o do ciclista de transporte com o dos ciclistas de lazer entendeu. E essa foi a solução que foi a única que a gente chegou em consenso com todos, com os ciclistas de deslocamento eles acham que *okay* que isso é uma solução bacana, até porque nos outros 11 km já é dessa forma. E os ciclistas de esporte se sentiram também atendidos, porque o fluxo está dividido (Gestora BH Trans).

Contudo, atualmente, a perspectiva de novas intervenções no local é baixa. A gestora explica que o projeto foi enviado à SUDECAP<sup>114</sup>, mas encontra-se parado por questões de verba e articulações políticas:

A gente sabe que a SUDECAP já desenvolveu o projeto executivo, mas a gente não teve recurso para implantar. [...] Quando você faz ampliação de uma calçada, então é uma obra mais cara, e a gente em 2016 não teve recurso né, para implantação de nenhuma ciclovia, então a SUDECAP também ficou sem conseguir implantar e ficou nesse impasse (Gestora BH Trans).

Nota-se, portanto, que apesar de baseada nas diretrizes para a circulação de bicicletas como meio de transporte, a ciclovia implementada na orla não abarca a

<sup>114</sup> A SUDECAP (Superintendência de Desenvolvimento da Capital) é uma autarquia municipal, responsável pela implementação da política de obras de Belo Horizonte (PBH, [2018]).

diversidade e quantidade de ciclistas que ali circula, especialmente aos finais de semana.

Nesse sentido, muitos ciclistas sugerem certas intervenções no trânsito dos automóveis na Avenida Otacílio Negrão de Lima. Alguns propõem a circulação em mão única, deixando uma das pistas apenas para as bicicletas, outros sugerem a interrupção do fluxo de carros na orla aos finais de semana.

Sinceramente, eu acho, uma opinião, que nos finais de semana deveria colocar a lagoa em um sentido só, ou fechar a parte da lagoa, igual acontece no Rio, igual acontece em algumas principais avenidas de algumas cidades. Eu acho que isso seria interessante (A14, mulher, ciclista, 33 anos).

Eu acho que devia fechar esse trânsito dessa lagoa, e deixar só para os moradores, deixar só para o povão andar e praticar esporte e só o morador passar de carro. Eu acho que seria o ideal porque é perigoso. Tanto é que sábado e domingo eu não pedalo aqui, de jeito nenhum, impraticável (M17, ciclista e morador, 52 anos).

E se fosse uma via só, poderia ficar uma via só para o ciclismo, olha que bacana que seria, aí sobraria aqui (*calçada*) para as pessoas que caminha né (V15, ciclista, homem, 69 anos).

Tais opiniões demonstram o 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 das discussões sobre a incompatibilidade entre espaços destinados ao carro e a diversidade/vida nos espaços públicos (GEHL, 2015; JACOBS, 2011).

Possibilidades de intervenção no trânsito da orla já foram cogitadas pela BH Trans. Segundo a gestora, a mão-única traria um impacto negativo para os bairros da orla:

Durante esse processo de polêmica e tal a gente chegou a estudar algumas alternativas para a orla da Lagoa da Pampulha. Uma delas era deixar a orla toda em mão única, a área operacional fez um projeto e estudou bastante assim o que que significaria isso. Porque a gente acha que seria bom para todo mundo, porque você teria menos conflito, mas a gente acaba prejudicando muito o interior do bairro, porque você leva trânsito para áreas muito residenciais, para você ter alternativas de circulação no sentido contrário.

É comum o fechamento do trânsito de veículos aos finais de semana por empresas que promovem corridas de rua<sup>115</sup>, usualmente de 5 km ou 10 km, na Otacílio Negrão de Lima.

Alguns entrevistados se queixam de tais eventos, pois, para os ciclistas que pedalam na rua, o evento faz com que eles tenham que subir para a ciclovia:

Hoje teve corrida. Então hoje eu pedalei pela ciclofaixa, só os 10 km que teve corrida. Tinha gente nas duas faixas, então eu subi na calçada, calçada com ciclofaixa. Assim que eu passei do percurso que eles estavam correndo eu descí para rua né, aquele cantinho que também é para bicicleta (A2, homem, ciclista, 29 anos).

E aí o ciclista deveria ficar no passeio para não atrapalhar a corrida de rua, não tem nem como ele ir na rua, porque a rua está cheia de gente correndo [...]. O problema é que como a rua fica muito cheia de corredores aí tem uns que vão para a ciclovia, para conseguir desenvolver mais a corrida, tendeu. Aí acaba atrapalhando os ciclistas (H13, ciclista e instrutor corrida de rua, 39 anos).

Moradores da região relatam os inconvenientes causados pela mudança de fluxo do trânsito e movimentação gerada pelos eventos:

Esquece que a gente tem que transitar, que a gente tem que sair. Já aconteceu de eu sair de manhã para buscar um pão quando eu voltei não tinha como eu pegar a rua para entrar para minha casa, que já estava tudo fechado. Eu tive que voltar na contramão para conseguir ir para casa (C19, ciclista e moradora, 53 anos).

E eles fazem corrida de tudo: senhores, sem perna, sem dente, sem orelha, nunca vi. E eu ainda moro na beirada, às vezes ainda tem um jeito, mas fico com dó de quem mora assim ô (M17, ciclista e morador, 52 anos).

Isso aí para quem mora no Bandeirantes é um inferno, os caras sete da manhã tão tocando música aí. As corridas que tem na orla, ninguém consegue sair de casa no Bandeirantes, fecha tudo (H20, ciclista e representante associação de moradores).

Importante ressaltar que, para a realização dessas corridas, assessorias esportivas e organização do evento montam tendas de “ponto de apoio” para os corredores nos espaços da orla – principalmente na Praça Geralda Da Mata

---

<sup>115</sup> Em um site que divulga eventos de corridas de rua em Belo Horizonte, encontrou-se cerca de dois desses eventos por mês a serem realizados na orla da Pampulha em 2018 (CORREBH, 2018).

Pimentel/Praça de Eventos. Às vezes, tais estruturas são armadas com um dia de antecedência ao evento.

Figura 25 - Tendas de eventos de corrida de rua. Na Praça de Eventos, à esquerda, e na ciclovia, à direita



Fonte: Fotografada pela autora durante trabalho de campo

Além desses eventos, também é comum a utilização dos espaços da orla por assessorias esportivas que montam “circuitos” de atividade física para seus clientes. A partir disso, é possível questionar o impacto para os usuários que não pagam por tais serviços, se isso não representa, de certa forma, uma privatização do espaço público.

Stresser (2014, p.49) discute a presença de assessorias esportivas em um parque de Curitiba, problematizando a regulamentação e efeitos dessas empresas para o caráter público e gratuito do parque: “Constata-se que o fenômeno das assessorias esportivas é uma tendência e pode se caracterizar como uma ‘privatização por dentro’ do parque”.

Contudo, é importante discutir que esses grupos acabam atraindo pessoas para o espaço público, podendo contribuir para a movimentação, proximidade e cultura de utilização desses espaços (STRESSER, 2014).

Durante as observações em dias de eventos de corrida de rua, notou-se que, no final da corrida quando os corredores estão retornando, a pista fica livre, às vezes por cerca de uma hora, para os outros usuários. Assim, ciclistas e outros corredores aproveitam esse momento para ocupar a rua (Figura 27).

Figura 26 - Ciclistas em um dia de corrida de rua na orla



Fonte: Fotografada pela autora durante trabalho de campo

Apesar de mais investigações serem necessárias para compreender os impactos de tais eventos na apropriação do local, essas corridas trazem indícios de que o fechamento do trânsito pode beneficiar os frequentadores da orla: não só para os ciclistas que usualmente compartilham a via com os carros, mas também pedestres e corredores que não precisam ficar apertados em uma única pista. Assim, o fechamento do trânsito aos finais de semana pode ser uma saída para reduzir os riscos de acidentes e os conflitos entre usuários.

Independente de adequações/manutenções na estrutura e intervenções no trânsito, o uso da bicicleta na orla continua e os finais de semana seguem marcados pela quantidade e diversidade de ciclistas. A partir disso, as próximas seções irão tratar dos usos que esses usuários fazem do local, discutindo as relações que os mesmos estabelecem com a bicicleta, com a orla e com seus equipamentos.

#### 5.4. Os ciclistas da orla da lagoa da Pampulha

Importante ressaltar que o presente estudo não teve como objetivo traçar o perfil dos ciclistas da orla através de um levantamento com representatividade estatística. Contudo, através das observações e entrevistas, foi possível encontrar certos padrões e características desses usuários.

Embora as investigações sobre o uso da bicicleta no esporte e lazer comumente tratem da prática a partir de um grupo específico de ciclistas (MURTA, 2015; FALCOUS, 2017; EICLHER, 2017), o presente estudo contou com usuários de

bicicleta de diferentes perfis, abarcando a variedade de ciclistas que caracteriza a orla da lagoa. Assim, uma breve descrição dos entrevistados será realizada para esclarecer o perfil dos participantes que deram forma ao estudo.

Foram entrevistados 19 ciclistas frequentadores do local, de diferentes idades, finalidades e formas de pedalar. O apêndice 1 traz o perfil detalhado de cada entrevistado.

Buscou-se entrevistar usuários de bicicleta que conheçam o CP antes da reforma e tenham o costume de ir à orla com frequência. Alguns entrevistados disseram pedalar no local desde a infância e adolescência, oito deles frequentam a orla há no mínimo dez anos. Em relação à frequência, nove deles pedalam na lagoa duas ou mais vezes por semana. Quanto aos dias da semana, sete entrevistados disseram ir apenas aos fins de semana, dois apenas em dias de semana e o restante em dias variados.

Como esperado, a regional com maior número de entrevistados foi a regional da Pampulha (nove deles). Contudo, ciclistas de locais mais distantes - que visitam a lagoa predominantemente aos finais de semana - também participaram do estudo. Não foram localizados levantamentos recentes sobre o perfil populacional dos visitantes da orla. Contudo, Teixeira (2007) - ao analisar a apropriação e perfil dos usuários do Parque Ecológico da Pampulha - encontrou certa heterogeneidade quanto ao bairro de residência dos visitantes, mostrando sua capacidade de atrair pessoas de diversas regiões da cidade, mas ressalta que a maioria deles se encontram relativamente próximos do parque (TEIXEIRA, 2007).

Apesar dos ciclistas serem comumente tratados como um grupo, existe uma grande diversidade entre eles e as práticas que envolvem o uso da bicicleta. Tal diferenciação se dá por diversos fatores, como aspectos relacionados à finalidade do uso, tipo de bicicleta<sup>116</sup>, maneira de se pedalar, acessórios ciclísticos - como o uso de capacete ou não-, entre outros.

A orla da lagoa conta com essa diversidade que envolve o uso da bicicleta. Ao observar os tipos de bicicletas, vestimentas dos ciclistas e velocidade, a primeira

---

<sup>116</sup> As bicicletas são usualmente classificadas como *speed* (bicicleta voltada para treino de estrada e velocidade) e *mountain bike* (feita para trilhas e estradas de terra). Contudo, diversos outros modelos podem ser vistos na orla: urbanas, dobráveis, BMX, fixas, híbridas, entre outras (NUCLEOBIKE, 2015).

impressão é que os ciclistas da orla poderiam ser divididos em três grupos: “treinamento”, “passeio” e “mobilidade urbana”.

Tem ciclista que está fazendo atividade física, com velocidade maior, correndo. Tem ciclistas passeando, às vezes fica meio distraído (H13, ciclista e instrutor corrida de rua, 39 anos).

Porque tem o pessoal de lazer, que é o meu público, e tem uns atletas que passam em *speed* que você já viu pá, passa voando” (R28, proprietário de estabelecimento aluguel de bicicletas).

Você vê de manhã algumas pessoas que vem trabalhar, com uma bicicleta com uma cestinha, com ferramenta e tal (H20, ciclista e representante associação de moradores).

Após observações mais aprofundadas e conversas com ciclistas, percebe-se que, na prática, tais categorias se inter-relacionam, impedindo - na maioria dos casos - de classificar os usuários em um ou outro grupo (questão que será aprofundada no próximo tópico). Contudo, tal separação será utilizada em determinados momentos para facilitar a análise e caracterizar a apropriação desses usuários.

Os ciclistas “de treinamento” são marcados, de forma geral, pelas bicicletas *speed* ou *mountain bike*, pelas velocidades mais altas e equipamentos/vestimentas próprias do ciclismo. Alguns entrevistados os denominam de “profissionais” ou “atletas”. Um vendedor de água de coco e um dos usuários de bicicleta usam esse termo para diferenciar aqueles ciclistas que passam dentro da praça Dino Barbieri – local em que existe compartilhamento com pedestres – e aqueles que passam pela rua, contornando a praça: “Mas é certo que, os profissionais de bicicleta eles passam por lá” (J30, comerciante, ambulante). “Todo mundo que corre assim, as bicicletas mais profissionais, você sabe que está pedalando, eles viram para o parque Guanabara, eles não passam ali” (R2, homem, ciclista, 28 anos).

Outro grupo numeroso na orla aos finais de semana são os ciclistas “a passeio”, que, *grosso modo*, pedalam em bicicletas alugadas e compartilhadas, em baixas velocidades, além de não utilizarem acessórios de ciclismo. Certos entrevistados se queixam desses usuários:

Aqueles que são *pedalistas* de fim de semana, ah um vem conversando com o outro assim e te fecha, te joga no chão, nem vê (F10, homem, ciclista, 78 anos).

Mas as empresas de aluguel de bicicleta têm aqueles carrinhos de dois lugares, triciclo, aqueles carrinhos, e eles ocupam toda a ciclovia, então aos sábados e domingos aqueles carrinhos ali dominam (R1, homem, ciclista, 30 anos)

Nota-se, na fala de um dos ciclistas, a associação de determinado comportamento/habilidade na bicicleta ao fato da pessoa estar de capacete ou não: “Eu num ando aqui de jeito nenhum (*dentro da ciclovia*), agora quando estou andando aí dentro, toda vez que eu vejo uma bike vindo, conforme o ciclista, eu já encosto, se tiver sem capacete então eu paro” (H20, ciclista e representante associação de moradores).

Apesar de não mencionado pelos entrevistados do presente estudo, o termo “bicicleteiro” é utilizado em certos contextos como oposição ao “ciclista” (LAGE, 2017; MURTA, 2015). Nessa “classificação” o típico ciclista é o esportista/atleta, com bicicleta e acessórios caros, já o “bicicleteiro” é aquele que a usa como meio de transporte ou de maneira “casual”. Em determinadas situações esse último termo é “utilizado de forma pejorativa para falar de ciclistas que usam a bicicleta de forma imprudente, sem proteção adequada e que desrespeita as leis de trânsito” (LAGE, 2017, p.91).

Murta (2015) mostra que certos participantes do movimento Massa Crítica de Belo Horizonte não se identificam como ciclistas e sim como “bicicleteiros”, com o intuito de promover a bicicleta como algo prático e descomplicado, sem necessidade de vestimentas e equipamentos especiais para sua utilização no cotidiano.

Percebe-se, portanto, que o termo ciclista é permeado por diversos símbolos e valores. Durante a realização das entrevistas, alguns usuários de bicicleta - ao serem abordados pela pesquisadora para participar do estudo - respondiam que não eram ciclistas, não se identificando com tal categoria mesmo estando portando uma bicicleta.

Nesse sentido, Aldred (2013) discute que existem estigmas relacionados à imagem do usuário de bicicleta. Os significados atribuídos ao “ser ciclista” dependem de diversos fatores, relacionando-se com a posição sócio-identitária do indivíduo - como classe, idade e gênero: “Dentro do contexto de cada indivíduo, a etiqueta de

“ciclista” irá diferir em importância e significado, dependendo do contexto e da identidade social e individual” (ALDRED, 2013, p. 253, tradução nossa)

Tais complexidades de classificação estão presentes entre ciclistas pertencentes a uma mesma modalidade e grupo de ciclismo. Falcous (2017) - ao realizar um estudo etnográfico<sup>117</sup> com um grupo de ciclistas de estrada - mostra a dificuldade de categorizá-los em competitivos ou não-competitivos, estrada ou *mountain-bike*, por exemplo. O autor argumenta que essas categorias são difusas, uma vez que os próprios ciclistas não conseguem se encaixar, transitando entre tais divisões.

Desse modo, os depoimentos dos entrevistados do presente estudo foram permeados por tal diversidade que envolve o uso da bicicleta. Como nenhum grupo específico da orla foi priorizado, a investigação encontrou uma variedade de perfis e respostas em relação ao uso e apropriação do espaço, percepção em relação à ciclovia, forma de pedalar, entre outros.

Nesse sentido, diversas formas de pedalar na lagoa foram registradas, alguns ficam o tempo inteiro na via dos automóveis. Contudo, notou-se que, no geral<sup>118</sup>, os ciclistas que pedalam em velocidades mais altas não sobem para a estrutura que é na calçada: eles ficam na ciclovia da via (alguns costumam pedalar fora dela, principalmente quando estão em grupo) e, quando ela acaba, continuam na via dos automóveis.

Os ciclistas que pedalam mais devagar usualmente acompanham a estrutura descrita na Figura 20, e, nos trechos em que há compartilhamento com pedestre, tais comportamentos variam: alguns ficam na calçada, outros na rua, o que pode alterar de acordo com a quantidade de pedestres no passeio ou de carros na via.

Porque na ciclovia o que que acontece, vai andar pessoal que vai mais para o lazer, muita gente vai correr e corre na ciclovia, então acaba que quem tá usando a ciclovia para treinar mesmo, treinamento mais esquematizado, periodizado você não consegue usar a ciclovia para treinar (P11, ciclista, corredora e instrutora corrida de rua, 29 anos).

---

<sup>117</sup> Apesar do estudo ter se dado na Nova Zelândia e dialogar, de forma geral, com estudos anglo-saxões, suas reflexões acerca do ciclismo trazem elementos que ajudam a compreender certos praticantes da orla da Pampulha.

<sup>118</sup> Importante ressaltar que existem exceções, em horários de grande movimentação na orla, por exemplo, alguns ciclistas que pedalam devagar vão para rua.

Apesar das intervenções urbanas tentarem prever os usos dos espaços das cidades, nem sempre eles correspondem as reais necessidades da população. Segundo Jacobs (2011), modelos e generalizações no planejamento de praças e parques urbanos podem não funcionar, uma vez que questões locais exercem influência nas formas de apropriação dos mesmos.

A partir disso, é normal que indivíduos encontrem estratégias e práticas diferentes daquelas inicialmente pensadas para o espaço. Certeau (1998) discute tal questão a partir do ato de caminhar dos pedestres na cidade. Segundo o autor, é a atividade que qualifica o espaço: os cidadãos impõem sua identidade e apropriam do espaço através dos seus passos. Nesse sentido, o ato de pedalar na cidade também pode refletir estratégias dos ciclistas quanto as imposições no espaço.

Assim como os usuários de outras práticas corporais, as manhãs de domingo parecem atrair um maior número de ciclistas. Contudo, as observações e entrevistas mostram que, no geral, os ciclistas de “treinamento” preferem frequentar o local durante dias de semana<sup>119</sup>, ou aos sábados de manhã cedo, enquanto que os domingos são marcados pelas bicicletas de aluguel e ciclistas a passeio.

Todo domingo, eu chego aqui por volta de 9:30 e fico até às 14h, dou duas voltas. Só aos domingos que eu venho (P5, homem, ciclista, 66 anos).

Final de semana raramente eu venho, porque fica muito cheia, só quando estou muita animada em enfrentar esse tanto de ciclista. Geralmente é segunda quarta e sexta que eu venho (A12, mulher, ciclista, 24 anos).

Final de semana não venho, porque aí já fica mais cheio e é mais perigoso da gente trombar um não outro, eu venho assim no dia a dia que é tranquilo (F10, homem, ciclista, 78 anos).

Apesar da classificação - treinamento, passeio, mobilidade - durante a realização das entrevistas e observações notou-se que, usualmente, os ciclistas transitam entre os diferentes perfis. Em determinados casos, aquele que na observação poderia ser caracterizado como “atleta” – por causa da bicicleta e vestimenta – na entrevista traz elementos similares ao ciclista que está a passeio e

---

<sup>119</sup> Além de alguns entrevistados terem mencionado tal questão, existem vários grupos que treinam na orla durante a semana, muitos deles com velocidades programadas, usualmente através de pelotões que realizam mais de uma volta na lagoa (ex: terça-feira tem “giro de 30” - km/h)

vice-versa. Tais inter-relações foram marcantes nas respostas dos participantes a respeito das motivações para pedalar.

#### 5.4.1. Por que pedalam?

Tem gente que faz loga, eu pedalo (R2, homem, ciclista, 28 anos).

O estudo também investigou as motivações envolvidas no uso da bicicleta, através de uma questão aberta, o que resultou em respostas com diversas representações e combinações de significados em relação à prática. Pois, assim como argumenta Spinney (2009), abordagens quantitativas são insuficientes para compreender as razões para se pedalar, uma vez que as motivações dos ciclistas são permeadas por diversas questões de ordem subjetiva: “aspectos efêmeros do pedalar podem conter razões significativas do porquê (ou não) de se usar a bicicleta” (SPINNEY, 2009, p.825, tradução nossa).

As respostas sobre a finalidade do uso da bicicleta não apresentaram um padrão de acordo com cada “perfil” de ciclista. Tais falas giraram em torno de elementos vinculados ao lazer - como a busca pelo prazer e distração - e à qualidade de vida, saúde e bem-estar.

Apesar do estudo ter se concentrado no tempo/espço de lazer, as diversas dimensões da cultura humana não podem ser separadas em estanques. O lazer estabelece relações com outros aspectos da vida social como o trabalho, obrigações familiares e sociais, cuidados com o corpo e com a saúde, entre outros:

Concebido enquanto uma produção cultural humana, 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 e quantidade de discussões que envolvem a conceituação do lazer, um elemento comum é a busca pela ludicidade<sup>120</sup> e prazer: “Essa vivência é mobilizada pelo desejo e permeada pelos sentidos de satisfação, liberdade e autonomia – sejam eles reais ou apenas percebidos” (GOMES, 2008, p.131). Assim, embora presente em outras dimensões da vida humana (como no trabalho, escola, família), o lúdico – ou ao menos a busca por ele - marcará o lazer.

Nos depoimentos coletados, mesmo quando o uso da palavra lazer não foi utilizada, as características que o permeiam apareceram de diversas maneiras: associado ao bem-estar, diversão, distração, sociabilidade.

Domingo de manhã é bom, vem para relaxar. Eu venho aqui para ficar assim, não tem dor de cabeça (J9, homem, ciclista, 59 anos).

Esquecer os problemas, passear, ver a paisagem, tomar uma (A8, homem, ciclista, 56 anos).

Venho porque eu acho prazeroso, comodidade, porque eu moro próximo né, é um lugar gostoso, prazeroso (M17, ciclista e morador, 52 anos).

É um lugar gostoso, você encontra muita gente, e é agradável né (P11, ciclista, corredora e instrutora corrida de rua, 29 anos)

Ir até à orla da Pampulha para pedalar representa uma quebra na rotina, uma possibilidade de obter alguma forma de prazer: no contato com o outro, com a natureza, no movimento, entre outros. A partir disso, torna-se válido discutir os valores associados ao lazer discutidos por Dumazedier (1976). O autor traz o descanso, o divertimento e o desenvolvimento pessoal como três funções para o lazer. A respeito dos interesses culturais envolvidos na busca do lazer, o autor os elenca em: artísticos, intelectuais, manuais, sociais, físico-esportivos e turísticos.

Tais classificações podem servir para uma melhor compreensão das diferentes possibilidades que o lazer oferece. Contudo, elas devem ser usadas com cautela na investigação do lazer na vida cotidiana, pois, na prática, tais separações se inter-relacionam, impedindo simplificações de atividades/vivências de lazer em categorias (GOMES, 2004).

---

<sup>120</sup> Gomes (2008) discute que o lúdico é uma dimensão da cultura e linguagem humana relacionada à brincadeira, mas que não se restringe à infância, manifestando-se de diversas maneiras e dimensões da vida humana, assim como no lazer.

As falas dos ciclistas trouxeram questões de várias ordens, indicando a complexidade de fatores envolvidos na busca pelo lazer. E, apesar do uso da bicicleta estar comumente associado ao interesse físico-esportivo, os depoimentos dos ciclistas da orla mostram que outros interesses também podem permear essa prática corporal<sup>121</sup>.

Aqui você faz vários amigos, eu tenho muitos. As amizades daqui é igual uma família, todo mundo conhece todo mundo, porque praticamente todo domingo está todo mundo aqui, aqui é muito gostoso. (P5, homem, ciclista, 66 anos).

Quando paro é mais ponto de encontro para encontrar algum amigo ou grupo e tudo, ou então depois do treino a gente vai tomar uma água de coco (P11, ciclista, corredora e instrutora corrida de rua, 29 anos).

Nossa, foi ótimo (*entrar no grupo de pedalada*). E as pessoas que a gente conhece né, nossa eu encantei com as meninas (C19, ciclista e moradora, 53 anos).

Porque às vezes eu trago um livro e gosto de ler e lá tem uns lugares bacanas que dá para sentar e ler, na pracinha (A2, homem, ciclista, 29 anos).

Algumas falas mostram que o interesse social também faz parte dessa vivência de lazer, indicando que a orla da Pampulha propicia o contato com o outro: “É um lugar onde a gente vê pessoas, caminhando, oportunidade de conhecer outras pessoas” (A14, mulher, ciclista, 33 anos). “Pelo ou menos você está vendo várias pessoas diferentes” (J9, homem, ciclista, 59 anos).

Os espaços públicos na cidade têm a importante função de possibilitar o contato com o outro e com o diferente. Pois, assim como Lefebvre (1999) argumenta, a função da rua é permitir tais encontros e possibilidades - necessárias para a vida e diversidade urbana:

Na rua, teatro espontâneo, torno-me espetáculo e espectador, às vezes atos. Nela efetua-se o movimento, a mistura, sem os quais não há vida urbana, mas separação, segregação estipulada e imobilizada. [...] A rua contém a função negligenciada por Le Corbusier: a função informativa, a função simbólica, a função lúdica. Nela joga-se nela apreende-se (LEFEBVRE, 1999, p.29).

---

<sup>121</sup> Tal diversidade de elementos justifica a escolha do termo “práticas corporais”, pois, como discutido anteriormente, essa expressão considera o movimento humano a partir de uma perspectiva ampla, abarcando elementos da cultura e do lazer na sua concepção (SILVA; LAZZAROTTI FILHO; ANTUNES, 2014).

Além disso, a possibilidade de encontros no espaço público tem um importante papel na dimensão democrática da cidade: por poder “garantir às pessoas oportunidades para o intercâmbio de mensagens pessoais, culturais e políticas” (GEHL, 2015, p.28). Sem esses locais, manifestações coletivas, protestos, grandes encontros e reuniões públicas ficariam prejudicadas (GEHL, 2015).

Outra menção recorrente nos depoimentos dos ciclistas foi a paisagem da lagoa e o contato com a natureza, tais fatores se mostraram relevantes para os entrevistados frequentarem a orla:

É legal ter uma lagoa no meio da cidade né, ter um lugar de lazer para você vir, admirar, um lugar bonito, fugir um pouco daquela selva de concreto (A2, homem, ciclista, 29 anos).

Eu vou desse jeito tranquila, passeando, paro, às vezes vejo umas casas lindas com uns jardins lindos, aí eu viajo, acho bonito. [...] Curtindo a paisagem, o pôr do sol é lindo né, de tarde (C19, ciclista e moradora, 53 anos).

O contato com a natureza e as práticas de lazer em meios naturais tornou-se uma necessidade dos cidadãos, pois - especialmente nos grandes centros - a população sente falta dessas vivências. Segundo Bruhns (2007), 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.137).

Gonçalves e Melo (2009) mostram que, desde a década de 70, a cidade era considerada como local 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 que exerce maior atração para que os curitibanos frequentem os parques da cidade. A partir disso, a autora mostra que as práticas de atividades físicas nesses espaços devem ser avaliadas para além das finalidades relacionadas ao cuidado com corpo e visão restrita da saúde.

Nesse sentido, as motivações envolvidas no uso da bicicleta na orla da Pampulha estão permeadas pela atração que a paisagem da lagoa exerce: “Tem outros fatores que me trazem aqui para a Pampulha, eu gosto né de estar aqui na lagoa, poxa que outro lugar eu ia poder pedalar, sentar aqui e poder admirar né” (A2, homem, ciclista, 29 anos).

Assim, o ato de pedalar na orla da lagoa também está relacionado à busca por um lazer vinculado ao ócio e à contemplação. Importante ressaltar que o ócio<sup>122</sup> deve ser considerado como uma opção de lazer, pois tal vivência é comumente desvalorizada, devido à lógica utilitarista e mercadológica que muitas vezes reflete nas atividades de lazer (BRUHNS, 2007).

#### *Lazer, atividade física e saúde*

Outra questão que marcou os depoimentos dos ciclistas foram as associações do uso da bicicleta com motivos relacionados à atividade física e sua relação com a saúde.

Eu não pratico exercício físico nenhum, e a gente tem que praticar alguma coisa, como eu gosto de pedalar então eu acho que faz bem né, saúde, corpo, perna (C4, mulher, ciclista, 40 anos).

Eu acho que faz muito bem a bicicleta pra gente, nessa idade que eu estou né, estou com 53, por causa dos hormônios, faz um bem menina. [...] . Eu sinto que a autoestima da gente fica mais elevada, eu sinto que você tem mais confiança eu sinto melhor nesse sentido (C19, ciclista e moradora).

É bom para a saúde, eu acho assim se o pessoal usasse mais a bicicleta, eu acho que o pessoal viveria bem mais, saúde seria bem melhor. Você não sente mal, não sente dor (A8, homem, ciclista, 56 anos).

---

<sup>122</sup> 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).

Eu vim pra cá porque eu tive princípio de osteoporose na perna aí eu perguntei o médico e ele falou comigo "oh, exercício, c precisa de sol", aí eu vim pedalando (G16, ciclista, morador, 69 anos).

Nota-se, portanto, que saúde e lazer se inter-relacionam, principalmente nas vivências que envolvem práticas corporais, como é o uso da bicicleta. Surdi e Tonello (2007, p.225) consideram saúde e lazer como duas dimensões 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". Dessa forma, a procura pelas atividades físicas nos momentos de lazer faz parte da busca por uma melhor qualidade de vida. A fala de uma ciclista, a respeito das suas motivações para pedalar, ilustra como essas dimensões se combinam:

Ultimamente tem sido por lazer, eu gosto por esporte e treinamento mesmo, mas ultimamente eu não estou seguindo muito treinamento não. Então eu vou, faço um treino, por questão de saúde mesmo, mas mais por prazer, por lazer (P11, ciclista, corredora e instrutora corrida de rua, 29 anos).

A busca pelas práticas corporais nos momentos de lazer vem – ao longo do século XX até os dias de hoje - sendo incentivada pelas políticas públicas e utilizada como forma de manutenção da saúde da população. Dessa forma, foi-se construído 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 compreensão.

Nesse sentido, os espaços e equipamentos públicos de lazer da cidade se constituem como um dos componentes para se promover a saúde da população, já que locais qualificados e que propiciam a vivência de práticas corporais podem contribuir para a criação de hábitos e estilos de vida saudáveis (RECHIA, 2003). Tal questão é fundamental na atualidade, uma vez que doenças crônicas relacionadas ao sedentarismo vêm marcando as sociedades urbanas, sobrecarregando os sistemas de saúde e trazendo diversos problemas sociais (RECHIA, 2017).

É notável, portanto, a importância de se promover o lazer nas cidades através de políticas intersetoriais<sup>123</sup>, uma vez que o planejamento e a gestão desses locais envolvem o campo da saúde, educação, cultura, mobilidade urbana, entre outros (RECHIA, 2009).

Tais relações entre práticas corporais, saúde e lazer também podem ser discutidas através dos ciclistas de “treinamento” da Pampulha, pois, como mostra o ciclista P23, apesar de comumente tratados como “profissionais” ou “atletas”, muitos praticantes aderem à modalidade com objetivos relacionados à saúde:

Meus pelotões ali têm 120, 130 pessoas, então assim, não é um problema de ciclistas de alta performance, eu tenho pessoas ali que está sedentário, que está precisando fazer atividade física, então tem vários níveis de pessoas que trabalham ali (P23, ciclista, mediador pelotões e proprietário loja de bicicletas).

Relações entre ciclismo e saúde também são discutidas por Falcoux (2017). O autor mostra que o ciclismo – assim como outros esportes modernos - é permeado por uma construção social, relacionada à busca pela saúde, sociabilidade e “escapismo” do trabalho. Tal prática está no contexto contemporâneo de um estilo de vida almejado pela classe média<sup>124</sup> e das práticas associadas ao “lazer sério” (FALCOUS, 2017).

O “lazer sério” vem sendo discutido por Robert Stebbins para se referir às práticas que envolvem o amadorismo, trabalho voluntário ou um hobby. Tais atividades são marcadas por uma “atividade central” (como o ciclismo), pelo comprometimento, seriedade, aquisição de habilidades específicas e identificação (OLIVEIRA; DOLL, 2014). Elementos que, por sua vez, podem ser identificados em certos ciclistas da orla. As observações e entrevistas mostram que existe um perfil de usuário que despense grandes quantias de dinheiro nas bicicletas e equipamentos ciclísticos, além disso, tais praticantes possuem formas específicas de pedalar na orla: costumam dar mais de uma volta na lagoa, pedalam em grupos usando a via dos

---

<sup>123</sup> Uma política que pretende democratizar o direito ao lazer 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).

<sup>124</sup> O autor mostra que existe inclusive uma terminologia para denominar um novo segmento do mercado caracterizado por tais praticantes de ciclismo: MAMILS (*middle-aged men in lycra*) (homens de meia idade em lycra) (FALCOUS, 2017).

automóveis e monitoram a velocidade. Um dos ciclistas entrevistados, gerente de logística aposentado e morador de um dos bairros da orla, conta sobre esse universo:

Sábado tem um grupo gigante, 170, 140 *bikes*, tem de tudo, *mountain bike*, *speed*, só que a volta é bem rápida, tem de 36, 37 (*km/h*), a primeira delas, a segunda vai para 33, é muito rápido. [...] Tem gente que tem aí roda de dois mil dólares, tem rodas que custam 1600 o par, roda de carbono. A minha bicicleta é espanhola, quando eu comprei eu comprei o modelo de entrada, quadro de alumínio, foi nada barato, toda de alumínio (H20, ciclista e representante associação de moradores).

Nesse outro relato é possível notar alguns termos próprios da prática:

Então no grupo, eu estava puxando o pelotão, e aí era revezamento, e aí veio o cara entrou na minha frente. Não estava gostando que eu estava puxando, “não eu vou puxar”, puxou o pelotão. Mesmo que eu vou quebrar ali na frente eu vou passar (P11, ciclista, corredora e instrutora corrida de rua, 29 anos).

Pedalar nesse contexto exige certo conhecimento e habilidade, pois, principalmente nos pelotões, diversas técnicas e regras são necessárias para se portar adequadamente, já que – devido à alta velocidade e proximidade entre ciclistas - o risco de acidentes é grande.

E esse, como eu te falei, esse pelotão ele invade, eu também invado o sinal mas eu sinalizo pro pedestre, porque se eu parar vai desencadear uma série, vai cair muita gente, então eu tenho uma velocidade que eu sei até onde eu posso chegar para não comprometer o meu pelotão, para não comprometer um acidente lá atrás (P23, ciclista, mediador pelotões e proprietário loja de bicicletas).

Tais falas trazem elementos que Stebbins utiliza para caracterizar o lazer sério, como, a aquisição de habilidades e o compartilhamento de um “mundo social específico”, uma vez que possuem conhecimentos, atitudes e objetivos em comum associados à prática (OLIVEIRA; DOLL, 2014).

### *O uso como transporte*

Os ciclistas que usam a bicicleta como mobilidade urbana também fazem parte da diversidade de usos desse instrumento na orla da Pampulha:

Você vê de manhã algumas pessoas que vem trabalhar, com uma bicicleta com uma cestinha, com ferramenta e tal, operários, gente que trabalha aqui nas casas da região, mas até vamos supor, de 7, 6 da manhã até 7 e meia, o pico é grande desses caras que vem trabalhar (H20, ciclista e representante associação de moradores).

Os pescadores que estão ali na orla, saem ali dos bairros vizinhos ali dos bairros mais periféricos, e vai de bicicleta até a Pampulha. [...] Então além da própria prática também tem essa questão da mobilidade urbana que você vê que as pessoas estão usando, você vê muita gente passando lá, uns que estão com uniforme, você identifica e tal, tem gente que está indo para a UFMG, de bicicleta, tem gente que está indo trabalhar. (P29, museóloga, ex-funcionária museus da orla).

Quatro dos ciclistas entrevistados apresentaram a questão da mobilidade como uma das formas de uso da bicicleta:

Então hoje minha relação com a bicicleta é de meio de transporte, mas é uma coisa assim que você ganha é o lazer também, mas principalmente transporte, que eu dependo dela para estudar, trabalhar, mas fica a minha disposição para o dia que eu quiser passear e pedalar, nos grupos de pedalada (R1, homem, ciclista, 30 anos).

Eu uso ela como meio de transporte até o meu tênis, eu pensei na questão da saúde e da economia, porque o combustível está caro pra burro, aí eu resolvi trocar o carro pela bicicleta (E18, ciclista e moradora, 40 anos).

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.

Rechia e colaboradoras (2016) também debatem a potencialidade de experiências nos momentos de lazer com a bicicleta contribuírem para uma maior inclusão da mesma na rotina das pessoas. As autoras discutem, ainda, a importância de parques e ciclovias para promover a bicicleta nesse sentido, uma vez que existem diversas barreiras relacionadas à segurança para o seu uso no meio urbano.

Essa relação entre lazer e transporte é mencionada pela gestora da Bh Trans, que discute a importância da implementação de ciclofaixas de lazer aos finais de semana:

A orla é uma importante via de ligação para a questão de transporte, mas a gente não desconsidera o uso dela como lazer. E o uso dela como lazer é muito importante [...]. Porque a gente acha que isso atrai o ciclista para depois usar uma bicicleta como meio de transporte, entendeu? Então a abertura que o esporte e o lazer dá para a bicicleta é importante pra depois ela ser utilizada na cidade como meio de transporte, então a gente batalha há muito tempo para conseguir implementar, como São Paulo faz muito né, que é implementar ciclofaixas de lazer (Gestora BH Trans).

Apesar dos diversos problemas mencionados a respeito da segurança de sua ciclovia, os indícios apontam que a orla da Pampulha é um espaço que fomenta a “cultura da bicicleta”, aspecto que contribui para sua incorporação como meio de transporte. Uma das entrevistadas conta que reaprendeu a andar de bicicleta na orla e, posteriormente, passou a utilizá-la na sua rotina:

Eu andava de bicicleta novinha né, adolescente, aí eu nunca imaginei que eu ia andar de bicicleta, primeira vez que eu andei aqui foi com eles [...] Eles estavam vindo todo domingo comigo me treinar. Agora a gente viaja né, já fui para Lagoa Santa, Pedro Leopoldo, um monte de cidade. [...] Quando eu faço academia eu estou indo com a minha bicicleta (R7, mulher, ciclista, 50 anos).

A bicicleta também é um instrumento que pode facilitar o acesso aos espaços e equipamentos públicos da cidade. Na orla da Pampulha, tais relações são ainda mais evidentes, uma vez que muitos frequentadores utilizam a bicicleta para chegar até o CP. Dos 19 ciclistas entrevistados, quinze deles disseram ter chegado no local de bicicleta. Um deles conta que, ao menos três vezes por semana, usa a bicicleta para ir até um dos mirantes praticar calistenia: “Eu só pedalo aqui, vindo lá de casa, tem uns 15 anos, até aqui só. Antigamente eu dava umas voltinhas, depois eu parei de dar as voltas, porque eu exercito mais aqui ô (*mostrando as barras de exercício*)” (G16, ciclista, morador, 69 anos).

Como mencionado anteriormente, a insuficiência do transporte público é uma das barreiras que dificulta a apropriação do CP - principalmente para moradores de regionais mais afastadas. A gestora do Conjunto Moderno da Pampulha ressalta tal questão: “tem que ter uma linha de ônibus que leve as pessoas para o Museu de Arte da Pampulha, para a Casa do Baile, para a Casa Kubitscheck, para Igrejinha.”

Assim, apesar de não suprir a necessidade do transporte público, a bicicleta é uma alternativa que facilita o acesso à orla e aos equipamentos do CP, contribuindo, assim, para a democratização dos espaços públicos e direito à cidade.

### **5.5. A apropriação da orla 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 carregam 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).

A partir disso é possível discutir a noção de lugar, pois, mesmo abertas ao mercado globalizado, as cidades não são menos individualizadas: os movimentos, as manifestações de espontaneidade e criatividade se opõem à globalidade, ao mesmo tempo que se confundem a ela, assim, “o lugar – não importa sua dimensão - é a sede dessa resistência da sociedade civil” (SANTOS, 1994, p.19).

Questiona-se, portanto, quais são as relações e os significados que os ciclistas estabelecem com a orla da Pampulha. É inegável a constante presença de tais usuários no local: nas ciclovias, na Avenida Otacílio Negrão de Lima, nos mirantes e nas praças da orla (Figura 28), especialmente aos finais de semana.

Figura 27 - Bicicletas na orla



Fonte: Fotografadas pela autora durante trabalho de campo

Como mencionado em seções anteriores, a diversidade de ciclistas que transitam no local resulta em distintas maneiras de se relacionar com o espaço em questão. Refletindo, assim, em diferentes formas de pedalar na orla. As possibilidades irão variar de acordo com a forma de utilização da estrutura (ciclovía, rua e suas combinações), sentido (horário ou anti-horário), velocidade, paradas, entre outros.

Tais fatores podem resultar em diferentes experiências, já que as sensações durante o percurso são influenciadas pelas características de cada trecho; paisagem/visibilidade do espelho d'água; presença de outros usuários; obstáculos; entre outros. Uma das ciclistas entrevistadas conta como a experiência pode mudar de acordo com cada estrutura utilizada:

Quando estou sozinha costumo ir na parte de cima, às vezes quando assim estou com muito a pressa quero dar uma corrida a mais aí vou na parte de baixo. Porque eu distraio muito com as coisas, eu estou andando assim aí eu vejo uma flor ou borboleta aí eu distraio, vejo um patinho na água e distraio aí eu vou em cima por causa disso. Agora quando eu estou focada com as meninas, treinando, correndo, aí eu vou embaixo para andar mesmo (C19, ciclista e moradora, 53 anos).

O ato de pedalar pode envolver a criação de afetividades e a conversão de trajeto em lugar - mesmo através da fluidez do movimento. Pois, como discute Spinney (2011), práticas em movimento - como o uso da bicicleta - envolvem a atribuição de significados com o caminho, através de sensações, aspectos sinestésicos e sensoriais.

Além disso, as observações e depoimentos mostram que muitos ciclistas param em determinados locais da orla – como nos mirantes mencionados anteriormente -, o que também contribui para a proximidade com o local.

Eu ando de bicicleta e paro debaixo dessa árvore já há muito tempo. Acho aquele lugar gostoso. Eu paro quando estou sozinha, eu faço uma oração, rezo. Quando estou com o marido eu gosto de parar em frente à Casa do Baile, que já tem nosso banheiro lá (C19, ciclista e moradora, 53 anos).

Relações de proximidade e pertencimento com o lugar são aspectos fundamentais para a participação e engajamento da população na preservação e reivindicação de espaços públicos de lazer (RECHIA, 2003). O depoimento de um dos ciclistas – que também é morador de um dos bairros da orla e faz parte de um grupo que treina calistenia no Mirante Bem-Te-Vi - corrobora com tal discussão, já que, sua fala traz elementos de criticidade e reivindicação em relação à estrutura e manutenção do local:

Eu não sei se você vai falar só da ciclovia, mas, por exemplo, aqui tinha um aparelho aqui ô [...]. Aí quebrou, aí a gente reclamou porque estava perigoso, aí arrancaram ele deve ter um ano, eu cheguei a fazer alguns contatos com a prefeitura via e-mail e eles falaram comigo que o contrato deles não prevê manutenção, aí simplesmente não pôs mais (M17, ciclista e morador, 52 anos).

O usuário relata que houve uma mobilização do grupo para adequar a barra de exercício do local para a prática:

Essa barra para você ter uma ideia, você pode olhar em todas as outras a barra é dessa grossura, você tem que ter uma mão igual do Shrek, aí essa aí foi nós que trocamos, nós temos um grupinho que treina aqui, a gente vem mais é a noite, nós fizemos essas duas, pode ver que ela é fininha, é padrão (M17, ciclista e morador, 52 anos).

A investigação de Santana (2016), ao discutir o papel do cicloativismo em um movimento de construção e apropriação de uma praça em Curitiba, mostra a potencialidade desses atores modificarem a cidade, no sentido de torná-la mais humana e democrática. A autora ressalta a relevância de práticas, como o uso da

bicicleta, que permitem viver a cidade de perto, já que contribuem para a criticidade e reconhecimento dos espaços públicos.

Gehl (2015, p.43) argumenta que as pequenas escalas e baixas velocidades são aspectos fundamentais para a proximidade e qualidade das experiências nas cidades: “como ciclistas, temos um bom contato sensorial com nossos arredores e outras pessoas”. Nesse sentido, experiências de lazer - bem como o uso da bicicleta - nos espaços públicos da cidade podem gerar uma maior proximidade e criação de vínculos com o local, o que também pode contribuir para o desenvolvimento de atitudes críticas frente às problemáticas das cidades:

O corpo em movimento é também, e talvez fundamentalmente, um processo de educação estética, de educação das sensibilidades, o que pode permitir aos cidadãos urbanos desenvolverem o ato de observar, refletir, julgar e criticar a degradação ambiental a partir do corpo e do estabelecimento de novos olhares acerca da vida e da realidade (RECHIA, 2017, p.35).

Nesse sentido, Marcellino e colaboradores (2007b) defendem que, para além do descanso e divertimento, o lazer deve ser associado aos valores de desenvolvimento pessoal e social: ampliando as possibilidades de vivências críticas, criativas e de participação social através de suas vivências.

Apesar de tudo, e embora não de modo exclusivo, é particularmente no tempo de lazer que são vivenciadas situações geradoras de valores que poderiam ser chamados de “revolucionários”. São reivindicadas formas de relacionamento social mais espontâneas, a afirmação da individualidade, a convivência com a Natureza, em vez do domínio sobre ela (MARCELLINO *et al.*, 2007b, p.16)

O desenvolvimento de tais noções pode ser notado na criticidade dos entrevistados em relação à poluição da água da lagoa. A partir de um contato mais próximo - como é o caso das práticas corporais na orla – o problema da poluição vem à tona, seja pelo visual ou até pelo cheiro. Nesse sentido, oito ciclistas (fora os comerciantes que trabalham no local) mencionaram essa questão:

Eu gosto dela (*se referindo à lagoa*), mas poderia tá muito melhor, ali mesmo a gente consegue ver uma garrafa, água tá toda suja, aqui não, mas em alguns pontos, eu que dou a volta, você sente o cheiro (A2, homem, ciclista, 29 anos).

Tem que melhorar o mau cheiro, tem pontos que tem muito mau cheiro, tem pontos que deságua (*se referindo aos esgotos*), eu acho que enfeia (C4, mulher, ciclista, 40 anos).

Rodrigues e colaboradores (2017) discutem, através do montanhismo, as possíveis relações entre práticas corporais na natureza e atitudes frente à preservação do meio ambiente. Os autores mostram que a prática esportiva e a frequência no local estão vinculadas às relações de pertencimento, criando uma consciência de cuidado com a natureza: “O comprometimento com a preservação daquele espaço ocorre também na lógica de que, por praticarem suas atividades no local com frequência, não tem motivos para agirem de forma contrária” (RODRIGUES *et al.*, 2017, p.17). O depoimento de uma das ciclistas entrevistada ilustra essa relação:

A gente tenta mais preservar né, quando a pessoa vem aqui muito pouco está nem aí, joga as coisas no chão, faz de qualquer jeito, anda na ciclovia quem está caminhando. E quando a gente vem muito parece que a gente pega as coisas para a gente, a gente pega como se fosse nosso, e tenta cuidar mais, xinga quem faz trem errado (A12, mulher, ciclista, 24 anos).

A gestora do Conjunto Moderno da Pampulha problematiza a relação dos cidadãos com o patrimônio, relatando que ainda existe uma dificuldade da população em compreender o espaço como algo público e a ser preservado. Entretanto, ela mostra que o CP, apesar de permeado por tais questões, tem um grande apelo e simbolismo para os belo-horizontinos:

Mas eu acho que o belo-horizontino tem esse carinho com a Pampulha sabe. [...] Então quando você fala de Pampulha a cidade está lá, tanto para te cobrar, quanto para te apoiar, só que a gente precisa também amadurecer essa relação por esse outro lado assim, que as pessoas elas tem que entender também as delicadezas daquele espaço. [...] Então é um relação que ao mesmo tempo que eu vejo que é de afetividade, de reconhecimento é uma relação que a gente ainda precisa aprender a lidar melhor com esses lugares com esses patrimônios sabe (Gestora CMP).

Nota-se, portanto, que vivências significativas nos espaços da cidade possibilitam a criação de sensibilidades, atentando os indivíduos para questões mais amplas do seu contexto social (RECHIA, 2003). No caso da orla da Pampulha, tais relações são aparentes, principalmente através da preocupação com a água da lagoa,

uma vez que, ao permanecerem próximos a sua margem, a questão do cuidado com a mesma pode surgir.

Todavia, indícios também apontam para a falta de uma cultura de utilização e cuidado com o espaço público, bem como do reconhecimento da importância e preservação desse patrimônio. A partir disso, é possível discutir a apropriação dos equipamentos culturais presentes na orla.

#### 5.5.1. Os equipamentos culturais da orla

É evidente o protagonismo dos edifícios arquitetônicos na promoção da imagem, não só do Complexo da Pampulha, mas também de Belo Horizonte. Diversos estudos – principalmente na área do turismo e da história – discutem tais equipamentos. Contudo, tais locais não se mostraram tão relevantes para os participantes do estudo em termos de apropriação, mesmo com a inclusão de uma pergunta sobre os mesmos no roteiro de entrevista. Assim, diferentemente das margens da lagoa e sua paisagem - os equipamentos culturais do CP exercem pouca influência para a atratividade do local (ASSIS; CAPANEMA, 2009).

Porque a Pampulha historicamente ela é reconhecida, o Conjunto Moderno, aquela orla, muito mais como um espaço para a prática de esporte e lazer do que um espaço voltado para a cultura, historicamente, tem pesquisas que indicam isso. [...]

Tem muito mais pessoas que usam a orla para correr, para caminhar, para passear com cachorro, andar de bicicleta de patins e praticar vários tipos de esporte né, e trabalhar essa questão do esporte e do lazer, do que pessoas que entendem aqueles espaços culturais. [...] E eu estou falando mais restritamente dos nossos administrados pela Fundação Municipal, que é o Museu de Arte da Pampulha, a Casa do Baile e a Casa Kubitscheck (Gestora CMP).

Uma das barreiras para a utilização dos equipamentos culturais do CP é a falta de conexão entre os mesmos através de transporte público, uma vez que a distância entre eles é grande para se percorrer a pé (ARAÚJO, 2014; ASSIS; CAPANEMA, 2009).

Questiona-se, portanto, se a bicicleta pode ser vista como um instrumento facilitador dessa conexão entre equipamentos, uma vez que a característica plana e distância entre eles não exigem um grande nível de esforço para se pedalar.

Tem essas bicicletas de aluguel né, às vezes a pessoa ela vai se animar ao invés de ficar assim vendo só uns trechos de lagoa, se ela tem acesso a uma bicicleta de aluguel pedalando ela vai em dois três equipamentos, quatro equipamentos, incluindo equipamentos culturais, isso é muito importante, quando você fala de acesso e mobilidade né, e de incentivar inclusive para a permanência dessas pessoas (Gestora CMP).

Um dos entrevistados relata que depois que começou a pedalar na orla passou a compreender melhor a escala do local e ter acesso a esses equipamentos:

Se me soltasse na lagoa eu ficava completamente perdido, e acaba que a bicicleta ela te dá até um conhecimento disso, através de pedalar eu conheci todos os pontos que até são patrimônio da humanidade, conheci a história de cada um desses edifícios, e além disso conheci a quilometragem entre todos eles, então hoje qualquer lugar que me solta na lagoa que sei onde eu estou (L22, guarda municipal e ciclista).

Contudo, as entrevistas mostram que - mesmo superada a barreira da distância - a maioria dos ciclistas não conhecem ou, por já conhecerem, não veem a necessidade de entrar novamente nesses equipamentos.

Não, nunca entrei neles, na verdade não sou muito ligado em museu não, qualquer tipo de turismo que é ir para olhar não gosto não, eu gosto de participar, de fazer, olhar me deixa entediado (A2, homem, ciclista, 29 anos).

Não, eu já conheço tudo (F10, homem, ciclista, 78 anos).

Quando vem parente assim eu paro em alguns lugares, mas sozinho nunca parei assim para visitar, até na Casa do Baile assim eu nunca fui lá. [...] Aqui na casa do JK nunca fui, só passo de bicicleta e olho assim, mas parar para conhecer não. Mas aproxima a gente desses lugares né, a gente sabe que tem (H13, ciclista e instrutor corrida de rua, 39 anos).

Porque quem realmente quer andar de bicicleta, quer desfrutar da bicicleta, quer bicicleta, então a gente não para (B26, mulher, ciclista, 26 anos).

Diversos aspectos podem estar envolvidos na escolha do lazer, desde preferências individuais até barreiras relacionadas ao acesso, questões

socioeconômicas e educação. Ao tratar de equipamentos como museus, a questão do distanciamento da população com tais lazeres e espaços deve ser discutida, uma vez que esses locais são comumente cercados por um “ar de santuário” que afasta aqueles que não se sentem pertencentes a esse meio (MARCELLINO *et al.*, 2007b). A museóloga entrevistada, que trabalhou na Casa Kubitscheck e no MAP, discute esse distanciamento das pessoas com os museus:

Tem gente que a monumentalidade do MAP, a pessoa chega na porta e dá meia volta e vai embora, fala "nossa, que lugar lindo magnífico", tem um porteiro ali na porta não vou nem perguntar quanto que paga para entrar, porque a pessoa se sente inibida. Eu acho que as pessoas não se sentem pertencentes àquele cenário, é cultural mesmo, as pessoas não vão à museus [...]. As pessoas não conhecem, não sabem, que é um museu de arte, da importância que aquele acervo tem, que aquela instituição tem, para a memória, para o seu reconhecimento (P29, museóloga, ex-funcionária equipamentos culturais da orla).

Assim, a questão da educação para e pelo lazer<sup>125</sup> é um dos aspectos que influencia a apropriação de espaços como esses. Melo e Alves Junior (2012) ressaltam que a busca pela diversificação dos diferentes conteúdos e linguagens culturais depende de diversos fatores, dentre eles, da formação educacional:

Mesmo reconhecendo os limites impostos pela organização socioeconômica, bem como a questão da individualidade nas escolhas, temos de ter a coragem de implementar processos de intervenção fundamentados em uma compreensão mais abrangente de cultura (MELO; ALVES JUNIOR, 2012, p.56).

Nesse sentido, a gestão de espaços de lazer deve abarcar - além da construção, manutenção, qualificação e acesso - uma política de apropriação desses locais, através de ações de educação e animação, para que a população entenda a possibilidade e importância de tais espaços (RECHIA, 2009).

Outra barreira envolvida na apropriação dos equipamentos culturais da orla pelos ciclistas é a dificuldade de parar a bicicleta para entrar nesses locais: “deveriam por estacionamento de bicicleta para amarrar, isso eles não têm ainda, então não dá

---

<sup>125</sup> A educação para o lazer o considera como objeto de educação, de forma a atentar o indivíduo para as diferentes possibilidades e manifestações culturais, enquanto que a educação pelo lazer o tem como potencial veículo para uma educação crítica e de qualidade (MARCELLINO, 2010).

para fazer isso. Então a gente tá sujeito em alguém passar e roubar bicicleta” (B6, ciclista, mulher, 26 anos).

Durante o trabalho de campo, notou-se que pode haver um constrangimento ao entrar no perímetro dos museus com a bicicleta. No MAP, foi encontrada uma placa de “trânsito impedido” com uma corrente (Figura 29), que, pode inibir a entrada de bicicletas. Além do mais, não existe uma conexão entre a calçada/ciclovia até o museu que convide os que passam em frente ao mesmo a entrar.

Resolvemos entrar no MAP e nos deparamos com a primeira barreira: uma corrente com uma placa de “trânsito impedido”. Paramos em frente a corrente, hesitamos, olhamos ao redor, carregamos as bicicletas e pulamos a corrente.

Chegando na porta do museu, outra barreira, onde parar as bikes? Achamos um ferrinho torto que eles usam para passar as correntes (Diário de campo, feriado, 15/11/2017).

Chegando na Casa JK, parei minha bicicleta em um corrimão da rampa de acesso para cadeirantes, o que me deu uma sensação de estar errada. O segurança até disse que eu poderia deixar ela encostada perto da guarita que ele olhava, mas como iria ficar muito tempo achei melhor prender (Diário de campo, quarta, 13/12/2017).

Figura 28 - Corrente em frente ao MAP



Fonte: Fotografada pela autora durante trabalho de campo.

Tal dificuldade de integração dos ciclistas com os edifícios é mencionada nas entrevistas:

Nos equipamentos culturais, o ciclista chega pra gente lá, uma família que tá andando de bicicleta chega com quatro bicicletas, o quê que a gente faz com quatro bicicletas? Não tem lugar para poder guardar as bicicletas, aí gente tem que ficar se virando e dando jeitinho "ah, pode colocar aqui e tal". Então precisa de uma estrutura para esse ciclista, precisa de muita coisa para essas pessoas que tão chegando, principalmente de uns anos pra cá, que tem aumentado cada vez mais (P29, museóloga, ex-funcionária equipamentos culturais da orla).

Já chegou muitos visitantes para colocar a bicicleta ali perto da guarita né. [...] Aqui tinha que ter (*paraciclo*), mas como é tombado então dificilmente vai poder colocar, então não pode modificar nada. Mas você pode colocar ali embaixo (*perto da guarita do segurança*), aí não tem problema (A21, Funcionária Casa JK).

A gestora da Bh Trans trata da dificuldade de implementação de paraciclos nesses locais devido às exigências de tombamento do local: “Atuar na Pampulha não é algo simples né, porque é uma área muito protegida né, eu lembro quando a gente foi instalar as estações de bicicleta pública lá, a gente teve vistoria da diretoria de patrimônio do município, do IEPHA [...]”. Assim, apesar do desejo de uma estrutura para estacionamento de bicicletas nesses locais, intervenções em tais edifícios e seus perímetros não podem ser realizadas, por serem patrimônios arquitetônicos e culturais, seus projetos originais devem ser preservados.

Apesar de tais barreiras que dificultam a apropriação dos equipamentos culturais da orla, locais como esses na cidade têm um importante papel para a ampliação das possibilidades de lazer e desenvolvimento de uma cultura de utilização desses espaços:

O potencial do Conjunto, eu acho que é esse também, ele é educativo, ele é para mudar os hábitos culturais das pessoas, para mudar a relação das pessoas com a cidades, com os espaços públicos principalmente. Porque a gente quer pagar para ficar dentro de *shopping center*, sendo que a gente tem praças, parques, complexos culturais, complexo da liberdade, da Pampulha [...] Acho que esses espaços culturais estão lá para isso, pretensiosamente, ajudar a gente aí a formar uma sociedade mais consciente, mais ativa, acho que é isso (P29, museóloga, ex-funcionária equipamentos culturais da orla).

Entretanto, mesmo se configurando como um importante patrimônio de Belo Horizonte, que remete à história e identidade da cidade, os equipamentos

culturais do CP ainda são de difícil incorporação no cotidiano dos cidadãos, mesmo para aqueles já frequentam a orla.

Nesse sentido, ainda existe um caminho a percorrer para que se potencialize a apropriação do CP, especialmente, em relação aos seus equipamentos culturais.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo buscou descrever as principais mudanças empreendidas na orla da Lagoa da Pampulha nos últimos anos, investigando seus possíveis efeitos na apropriação e uso da bicicleta no local. O ponto de partida foram as intervenções realizadas no contexto da Copa do Mundo FIFA de 2014 e da concorrência ao título de Patrimônio da Humanidade da UNESCO pelo Conjunto Moderno da Pampulha.

A presente investigação contribui para as discussões referentes ao direito ao lazer e à cidade, trazendo – através de uma perspectiva interdisciplinar - relações entre o uso da bicicleta e tais direitos.

Como o Complexo da Pampulha (CP) é composto por diversos equipamentos de lazer - o que possibilita uma diversidade de práticas e frequentadores -, o estudo se concentrou nas pistas e praças/mirantes que margeiam a lagoa. Tendo em vista as intervenções voltadas para o uso da bicicleta e a expressividade da prática no local, também foi dado um enfoque para essa vivência nos finais de semana.

Ressalta-se, portanto, que o estudo reflete o recorte adotado, bem como minha trajetória acadêmica ligada ao campo do lazer e estudos da bicicleta. A partir disso, os achados aqui expostos não encerram as discussões a respeito desse complexo espaço. Investigações com foco em outras práticas expressivas no local, como a caminhada e a corrida, ou em outros equipamentos do Complexo da Pampulha, como nos equipamentos culturais, podem levantar novas questões a respeito desse importante espaço de Belo Horizonte.

A Lagoa da Pampulha, além de ser um dos principais pontos turísticos da capital mineira, localiza-se próxima do Mineirão, um dos estádios que sediou jogos da Copa. Assim, a vinda desse megaevento representou a antecipação e/ou a potencialização de ações no CP que já estavam planejadas pela gestão municipal. Dentre essas realizações, destacam-se as ações de despoluição da Lagoa da Pampulha e obras de mobilidade urbana para o acesso à regional.

O Título de Patrimônio da Humanidade da UNESCO foi conquistado em 2016 após um longo processo, que se iniciou em 2012 e envolveu diversas

articulações políticas e trabalhos técnicos que, por sua vez, resultaram no “Dossiê de Candidatura do Conjunto Moderno da Pampulha para Inclusão na Lista do Patrimônio Mundial”. A delimitação de “zonas de amortecimento” e a integração das diferentes esferas de governo na gestão da proteção do patrimônio representam um maior comprometimento do poder público com a preservação dos equipamentos, bem como da paisagem urbana que compõe o CP. Tal compromisso é fundamental para a preservação das características desse espaço de lazer e seu entorno, uma vez que, historicamente, existe uma pressão do setor imobiliário para a verticalização dos bairros próximos à lagoa.

Tendo em vista que tal título ainda é recente, mais investigações são necessárias para avaliar seus efeitos a longo prazo. Além disso, muitos aspectos do processo de candidatura e do dossiê<sup>126</sup> ainda podem ser investigados para a melhor compreensão de processos e títulos como esse.

Apesar das especificidades de cada um dos dois marcos discutidos (Copa de 2014 e Título de Patrimônio), ambos significaram uma promoção da imagem de Belo Horizonte nacional e internacionalmente, sendo que o CP exerceu um papel fundamental nesse processo.

Nesse cenário, a orla da Lagoa da Pampulha contou com requalificações que representaram um incentivo para a realização de práticas corporais, como a caminhada, a corrida e o uso da bicicleta. Dentre elas, melhorias nas pistas que margeiam a lagoa, na iluminação, no policiamento e na atividade comercial foram mencionadas pelos entrevistados.

Tais mudanças contribuíram para o maior número de frequentadores/visitantes na orla, o que também representou uma melhora na segurança do local. Os indícios mostram que o aumento do número de ciclistas foi relevante para tal aprimoramento, uma vez que - devido ao extenso perímetro da orla (de 18km) - trechos distantes das áreas de maior adensamento populacional ou com menos equipamentos atrativos acabam sendo pouco frequentados por pessoas a pé.

---

<sup>126</sup> Ressalta-se que o estudo não realizou uma análise aprofundada dos processos técnicos e políticos envolvidos nessa conquista, além disso, o Dossiê – devido à quantidade de informações - ainda possui muitas questões a serem analisadas. Assim, outras investigações que abarquem tais articulações e documento podem trazer novos elementos para a discussão.

Contudo, certos locais ainda são reconhecidamente inseguros, o que inibe a apropriação em determinados dias, horários e locais.

A melhora da qualidade da água da lagoa foi um dos aspectos que influenciou positivamente a apropriação da orla. O mal cheiro, que antes caracterizava o local, era um fator que inibia a proximidade e permanência nas suas margens. O melhor aspecto do espelho d'água mostrou-se relevante na promoção do lazer associado à contemplação da paisagem da lagoa. Entretanto, a manutenção da qualidade da água deve ser constante, já que chuvas e deposições de lixos e esgotos continuam poluindo o local. Assim, alguns entrevistados, apesar de apontarem que houve melhorias, ainda se queixam da poluição.

Outra mudança que representou um incentivo para vivências de lazer no espaço público foi a reforma do local compreendido entre a Igreja São Francisco de Assis (Igrejinha) e a Praça Dino Barbieri. O fluxo e diversidade de pessoas que usufruem desse espaço aos finais de semana apontam para os benefícios de intervenções urbanas como essa - que priorizam a permanência/circulação de pessoas em detrimento dos automóveis – para a diversidade e vida nos espaços públicos (GEHL, 2015; JACOBS, 2011).

Porém, um empecilho associado à permanência nesse local é a indisponibilidade de banheiros públicos. Diversos ciclistas e comerciantes se queixaram de tal questão, a qual se mostrou como um problema recorrente da orla de forma geral.

Os mirantes distribuídos na orla da lagoa se constituem como pontos descentralizados da parte mais turística e valorizada da orla. Apesar do menor fluxo de visitantes se comparado à Praça Dino Barbieri, tais locais convidam as pessoas para a contemplação da paisagem da lagoa e para a realização de práticas corporais nas barras de ginásticas e aparelhos da “Academia a Céu Aberto”. Além disso, eles servem como “ponto de apoio” para os praticantes de atividades físicas que circulam pelas pistas da orla.

Nota-se que a orla da Lagoa da Pampulha é frequentada por ciclistas há anos, sendo um local reconhecido em Belo Horizonte para o uso da bicicleta. Assim, após intervenções voltadas para essa prática, sua capacidade de atrair ciclistas foi potencializada. Em 2013, foram construídos 7 km e restaurados 11 km de ciclovias na

orla e, em 2014, seis estações de bicicletas compartilhadas foram instaladas no seu perímetro, que, por sua vez, também contribuíram para o maior acesso à prática.

Os depoimentos dos entrevistados apontam que tais ações representaram um aumento da diversidade e quantidade de ciclistas no local. Um reflexo de tal questão é notado pelo considerável aumento do número de estabelecimentos na orla que alugam bicicletas, que, por sua vez, também fomentam a prática.

Diversas discussões vêm tratando das relações entre a circulação de bicicletas e seus benefícios para o comércio local (GEHL, 2015; JACOBS, 2011, BLUE, 2016). Os depoimentos dos frequentadores e comerciantes da orla trazem indícios nesse sentido. A partir disso, investigações mais aprofundadas sobre os impactos do uso da bicicleta na atividade comercial do CP podem contribuir para a discussão a respeito dos aspectos econômicos que envolvem a bicicleta.

É fundamental discutir a disponibilidade de espaços como esse nas cidades, uma vez que o uso da bicicleta é inibido pela insegurança que marca as ruas dos grandes centros urbanos. A partir disso, a orla da lagoa - ao destinar um espaço para a prática - possibilita essa vivência entre crianças, adolescentes e ciclistas iniciantes, contribuindo para a promoção da cultura da bicicleta em Belo Horizonte.

Importante ressaltar que a implementação dos 7 km de ciclovia gerou grande insatisfação entre os ciclistas que já treinavam no local. Tal situação, que refletiu em grande polêmica e repercussão midiática, ilustra a complexidade que envolve as cidades, mostrando, assim, a importância do diálogo poder público-população na proposição de intervenções urbanas compatíveis com as necessidades locais.

Nota-se, ainda, que a estrutura não atende à demanda que ela potencializou. Especialmente aos finais de semana, o espaço é estreito para a circulação nos dois fluxos e quantidade de frequentadores, o que, junto aos problemas técnicos e falta de manutenção, representa um risco para os ciclistas, sobretudo para os que pedalam no sentido anti-horário.

Tal cenário reflete em conflitos entre usuários de diferentes práticas, e entre ciclistas e motoristas. A partir disso, os entrevistados sugerem intervenções no trânsito da Avenida Otacílio Negrão de Lima para fornecer mais espaço para as práticas corporais em detrimento da circulação dos carros. Tais opiniões trazem indícios do

potencial das práticas corporais no tempo/espaço de lazer contribuírem para a (re)significação dos espaços da cidade (RECHIA, 2003).

Apesar dos problemas mencionados, as bicicletas continuam marcando presença na orla da lagoa. Os finais de semana chamam atenção pela quantidade e diversidade de ciclistas: esportistas, famílias, crianças, turistas, pelotões de ciclismo, grupos de adolescentes, entre outros.

As falas dos entrevistados e observações mostram que existem diferentes maneiras de se pedalar na orla e utilizar sua estrutura. Tais achados ilustram a imprevisibilidade que caracteriza as práticas sociais nos espaços públicos, pois, assim como discute Lefebvre (1999), o urbanismo, mesmo quando tenta manipular e impor as práticas urbanas, não consegue suprir o valor de uso.

Os depoimentos ilustram a subjetividade e complexidade que abarcam o lazer. As razões e significados envolvidos no ato de pedalar se relacionaram com as diversas dimensões da vida humana, mas, independentemente do perfil do ciclista, elementos associados ao lazer - como ludicidade, distração, prazer - foram recorrentes.

Motivações relacionadas ao encontro e à socialização demonstram que o interesse social também envolve a prática. Assim, a orla – ao fomentar o contato com o outro e com o diferente - exerce um papel fundamental como espaço público que permite a dimensão democrática da cidade (LEFEBVRE, 1999; GEHL, 2015).

As falas dos ciclistas demonstram uma estreita relação entre o uso da bicicleta e a busca pela saúde, indicando a posição que a bicicleta e esse espaço da cidade ocupam na qualidade de vida desses frequentadores. Tais achados ressaltam a relevância de espaços e equipamentos públicos de lazer para a promoção da saúde dos cidadãos, uma vez que, locais qualificados e que propiciam a vivência de práticas corporais podem contribuir para a criação de hábitos e estilos de vida saudáveis (RECHIA, 2003).

A escolha de pedalar e frequentar a Pampulha também se mostrou relacionada com a necessidade de contato com a natureza, o que aponta para a importância da preservação de locais como esse na cidade.

Nota-se que a orla também estabelece relações com a dimensão do transporte, pois, além da extensão e capacidade para mobilidade urbana na regional

da Pampulha, ela se configura como um importante espaço de Belo Horizonte que possibilita a familiarização com o pedalar, podendo, assim, contribuir para a maior incorporação da bicicleta na rotina das pessoas.

Além disso, a bicicleta pode ser vista como um instrumento que facilita o acesso ao CP e seus diversos equipamentos, uma vez que existem certas barreiras quanto ao acesso através do transporte público. Nota-se que, para muitos usuários, a bicicleta é tanto o fim quanto o meio para a apropriação do CP: a maioria dos ciclistas entrevistados, além de chegarem ao local pedalando, tem a bicicleta como uma das principais motivações para frequentar a orla.

O estudo traz indícios de que a escala do CP é compatível com a “escala da bicicleta”: a distância entre os diversos equipamentos presentes no seu perímetro é longa para se percorrer a pé, enquanto que o automóvel dificulta a proximidade com a paisagem. Assim, futuras investigações que explorem a bicicleta pela perspectiva do turismo podem trazer novos apontamentos a respeito desse espaço de lazer.

É notável, portanto, que, ao discutir a bicicleta nos grandes centros urbanos, as dimensões do lazer e da mobilidade urbana se inter-relacionam. A partir disso, investigações que abordam a prática qualitativamente e de forma interdisciplinar têm muito a contribuir para a compreensão do uso da bicicleta nas cidades.

Os entrevistados trazem indícios de como a apropriação da orla pode estar relacionada com sentimentos de pertencimento e proximidade com o local. Seus depoimentos mostram uma conscientização em relação à poluição da água da lagoa, à manutenção dos equipamentos e à educação em relação ao compartilhamento do espaço. Tais percepções apontam que, para além das possibilidades – não menos relevantes - de descanso e divertimento, vivências no tempo/espaço de lazer podem contribuir para o desenvolvimento pessoal e social (MARCELLINO *et al.*, 2007b).

Mesmo superada a barreira do acesso, a relação que os ciclistas entrevistados estabelecem com os equipamentos culturais da orla - como o MAP e a Casa Kubitscheck - ainda é delicada: muitos não se sentem pertencentes a esses locais e lazers. A partir de tais achados é possível problematizar as barreiras socioculturais envolvidas na escolha do lazer, bem como a questão da educação para e pelo o lazer.

Contudo, como o estudo não investigou a fundo os equipamentos culturais do CP, outras investigações são necessárias para compreender as barreiras e as relações estabelecidas entre os frequentadores da orla e tais equipamentos.

Apesar de mais investigações ainda poderem somar à discussão, os achados do presente estudo mostram que tais reformas e requalificações - empreendidas na orla da lagoa entre 2013 e 2016 - contribuíram para um maior fluxo e diversidade de pessoas que passaram a frequentá-la/visitá-la. Assim, o estudo traz indícios que apontam para um maior acesso a esse espaço de lazer nos últimos anos.

É notável o papel que a orla da Lagoa da Pampulha exerce na promoção da cultura da bicicleta em Belo Horizonte. Apesar dos diversos problemas que caracterizam sua estrutura cicloviária, ela contribuiu – junto a outras intervenções - para a ampliação do uso da bicicleta no local.

Assim como seus frequentadores, existe uma diversidade de usos e significados que envolvem o uso da bicicleta na orla, o que impossibilita categorizações que simplificam a prática para uma ou outra finalidade.

Os depoimentos daqueles que frequentam a orla confirmam a importância de lugares como esse na cidade: tanto para promover o uso da bicicleta quanto para possibilitar relações de proximidade e pertencimento com o espaço público.

Assim, a orla da Pampulha - com sua paisagem, mirantes/praças e equipamentos para práticas corporais e culturais – constitui-se como um importante espaço de lazer na cidade de Belo Horizonte fora da regional Centro-Sul de Belo Horizonte (onde se encontram a maioria dos equipamentos qualificados de lazer da cidade).

Além de descentralizado, sua capacidade de atender um grande fluxo de pessoas e diversidade de práticas propicia a vivência do lazer, de caráter público, gratuito e desvinculado das lógicas de consumo e produtividade comumente impostas pela mercantilização dos espaços das cidades.

Porque não tem outro lugar, igual, não tem dinheiro para ir em outra cidade, ou não dá para andar no bairro, tem a lagoa. Isso aqui é demais, eles não podem nem desfazer disso aqui, porque muita família, igual esse pai que passou aí, tem nada para fazer com as filhas vem andar de bicicleta (B6, ciclista, mulher, 26 anos).

Desse modo, ações de preservação e qualificação desse espaço devem ser analisadas para além da promoção do turismo e visibilidade da capital mineira, uma vez que têm um papel fundamental na democratização do lazer e acesso a esse patrimônio da cidade.

Os presentes achados se alinham a outros estudos (CAMPOS, 2014; RODRIGUES, 2014) que também apontam para as possibilidades das requalificações nos espaços e equipamentos públicos de lazer no contexto dos megaeventos esportivos trazerem legados para os cidadãos.

A história da implementação da ciclovia da orla ilustra os impasses que ainda envolvem a promoção de políticas de incentivo à bicicleta em Belo Horizonte e, *grosso modo*, nas cidades brasileiras. Usualmente, tais ações são marcadas pela dificuldade de legitimação frente ao senso comum e por problemas como escassez de recursos e conhecimento técnico.

Ao trazer a percepção de frequentadores e atores envolvidos com a orla da Pampulha, o presente estudo traz questões relevantes que podem contribuir para a gestão e futuras intervenções nesse espaço.

Apesar de investigações no meio acadêmico que relacionam as temáticas do lazer, da cidade e da bicicleta ainda serem incipientes, elas estão alinhadas com uma “nova” tendência – mais humana, democrática, sustentável e saudável - de planejar, ver e estudar as cidades.

Assim, as discussões aqui levantadas podem contribuir com diferentes campos do conhecimento que envolvem tais temáticas. Ressalta-se, porém, que o presente estudo não esgota as diversas possibilidades de relacionar tais dimensões, de forma que, outros olhares interdisciplinares têm muito a contribuir para a melhor compreensão desses fenômenos.

## REFERÊNCIAS

ABADE, N. S. N. **As Academias a Céu Aberto em Belo Horizonte**: interfaces entre lazer e saúde. 2016. 147f. Dissertação (Mestrado em Estudos do Lazer) - Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2016.

ÁGUAS DA PAMPULHA. Nossas ações.[2018] Disponível em: < <http://aguasdapampulha.org/home> > Acesso em: 17 jun. 2018.

AITCHISON, C. C. **Gender and leisure**: social and cultural perspectives. London; New York, NY: Routledge, 2003.196 p.

ALDRED, R. Incompetent or Too Competent? Negotiating Everyday Cycling Identities in a Motor Dominated Society, **Mobilities**, v.8, n. 2, p. 252-271, 19, jun. 2013.

ALMG. ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DE MINAS GERAIS. **Nova ciclovia da Lagoa da Pampulha é alvo de críticas**. 2014. Disponível em: < [https://www.almg.gov.br/acompanhe/noticias/arquivos/2014/04/29\\_comissao\\_transportes\\_audiencia\\_ciclovia\\_pampulha.html](https://www.almg.gov.br/acompanhe/noticias/arquivos/2014/04/29_comissao_transportes_audiencia_ciclovia_pampulha.html) > Acesso em: 17 jun. 2018.

ARAÚJO, W. M. **Pampulha: uma experiência dos “turistas moradores” de Belo Horizonte via arquitetura e design**. In: Reunião Brasileira de Antropologia, 29., 2014. Natal. Disponível em: < [http://www.29rba.abant.org.br/resources/anais/1/1401917891\\_ARQUIVO\\_artigo29rba.pdf](http://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.

BAHIA, D. M. **A arquitetura política e cultural do tempo na modernização de Belo Horizonte (1940-1945)**. 2011. Tese (Doutorado em História) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2011.

BELO HORIZONTE. **BH Metas e Resultados**, Pampulha Viva. [2016]. Disponível em: <<https://bhmetasresultados.pbh.gov.br/content/pampulha-viva>> Acesso em: 21 fev. 2016.

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

BELO HORIZONTE. **Lei no 7165**, 27 de agosto de 1996. Institui o Plano Diretor do Município de Belo Horizonte. Disponível em: <<http://www.cmbh.mg.gov.br/leis/legislacao>> Acesso em: 21 mar. 2016

\_\_\_\_\_. **Lei no 9037**, 14 de janeiro de 2005. Institui o plano de ação - programa de recuperação e desenvolvimento ambiental da bacia da Pampulha - PROPAM - em Belo Horizonte, e regulamenta as ADEs da bacia da Pampulha, da Pampulha e trevo, em conformidade com as leis nºs 7.165/96 e 7.166/96. Disponível em: <<https://www.cmbh.mg.gov.br/atividade-legislativa/pesquisar-legislacao/lei/9037/2005>> Acesso em: 10 mai. 2018.

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

\_\_\_\_\_. **Portaria BHTRANS DPR n.º 063/2016**, 12 de maio de 2016. Regulamenta o transporte de bicicletas no Sistema de Transporte Coletivo e no MOVE de Belo Horizonte. Disponível em: <<http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1162622>> Acesso em: 26 mai. 2017.

\_\_\_\_\_. **Plano Estratégico BH 2030**, versão 2016. Belo Horizonte, 2016. Disponível em: <<https://bhmetaseresultados.pbh.gov.br/content/planejamento-estrat%C3%A9gico-2030>>. Acesso em: 28 mai. 2017

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das letras, 1986. 360 p.

BESSA, A. S. M.; ÁLVARES, L. M. C. O turismo como agente de transformações socioespaciais no território da Pampulha: de 1940 aos dias atuais. **Observatório de Inovação do Turismo**, v. 5, n.2, jun. 2010.

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

\_\_\_\_\_. Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte. **A pesquisa 'Descobrimo como #BHPedala' – 2015**. Disponível em: <<https://bhemiciclo.org/pesquisas-em-bh/>> Acesso em: 23 mar. 2016

\_\_\_\_\_. Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte. **Ciclovía ou ciclofaixa?** 2013. Disponível em: <<http://bhemiciclo.org/ciclovía-ou-ciclofaixa/>> Acesso em: 28, mai. 2018.

BH EM CICLO. Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte. **Ciclovias e ciclofaixas em obras: erros sucessivos e a ciclovia da Pampulha**. 2014. Disponível em: < <https://bhemiciclo.org/ciclovias-e-ciclofaixas-em-obras-erros-sucessivos-e-a-ciclovia-da-pampulha/> > Acesso em: 28, mai. 2018.

BHTRANS. **Bicicletas no MOVE**. [2016]. 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.

\_\_\_\_\_. **PlanMobBH Observatório**. 2014. Disponível em: <<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/Indicadores/Bicicletas/Percentual%20de%20KM%20de%20ciclovias%20permanentes>> Acesso em: 2 abr. 2016.

BIKEBH. Mapa das Estações. [2018]. Disponível em: < <http://www.movesamba.com.br/bikebh/mapaestacao.asp> > Acesso em: 24, mai. 2018.

BLUE, E. **Bikenomics**: Como a bicicleta pode salvar a economia. Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editora. 2016. 224 p.

BRASIL, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Conjunto Moderno Pampulha**: Dossiê de Candidatura do Conjunto Moderno da Pampulha para inclusão na lista do Patrimônio Mundial. 2016. 481 p.

\_\_\_\_\_. **Lei no 10.257**, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm)> Acesso em: 21 mar. 2016.

\_\_\_\_\_. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Ministério das Cidades, 2013. Disponível em: < <http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf> > Acesso em: 17 jun. 2018.

\_\_\_\_\_. **Programa brasileiro de mobilidade por bicicleta**. Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007. 232 p.

BRENNER, N.; PECK, J.; THEODORE, N. 2010. Variegated neoliberalization: geographies, modalities, pathways. **Global networks**. V. 10, n. 2, p. 182-222. 2010.

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.

CALVALCANTE, 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

CMBH. Câmara Municipal de Belo Horizonte. **Em debate, impactos da implantação de ciclovia na Lagoa da Pampulha.** *Audiência Pública.* Belo Horizonte. 20/09/2013. Disponível em: <  
<https://www.cmbh.mg.gov.br/comunica%C3%A7%C3%A3o/not%C3%ADcias/2013/09/em-debate-impactos-da-implanta%C3%A7%C3%A3o-de-ciclovias-na-lagoa-da-pampulha> > Acesso em: 17 jun. 2018.

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.

CAMPOS, P. A. F. **As formas de uso e apropriação do estádio Mineirão após a reforma.** 2016. 157f. Tese (Doutorado em Educação Física) - Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2016.

CARLOS, A. F. A. O poder do corpo no espaço público: o urbano como privação e o direito à cidade. **GEOUSP – Espaço e Tempo.** São Paulo, v. 18 n. 2 p. 472-486, 2014.

\_\_\_\_\_. **O espaço urbano:** novos escritos sobre a cidade. São Paulo: FFLCH, 2007, 123 p.

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.

CEDRO, M. A. R. **Praça Sete, Pampulha e Savassi:** centralidades urbanas e modernidade periférica na cidade de Belo Horizonte. São Paulo: Annablume, 2016. 423 p.

CERTEAU, M. de. **A invenção do cotidiano.** 3. Ed. Petrópolis: Vozes, 1998. (1. Artes de fazer). 351 p.

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.

CORREBH. **Calendário 2018.** Disponível em: <  
<http://www.correbh.com.br/calendario/> > Acesso em: 17 jun. 2018.

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

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. Jun. 2015. Disponível em: <https://docplayer.com.br/10342918-Utilizacao-da-bicicleta-como-modo-de-transporte-em-uma-cidade-montanhosa-conforme-a-condicao-fisica-dos-usuarios.html> Acesso em: 15 mai. 2016.

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

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.

EICHLER, R. The Resistance of Fun: Fixed-Gear Cycling in Urban Public Spaces. **Space And Culture**. v. 20, n. 2, p.239-254, 3 abr. 2017.

ESTADO DE MINAS. **Ciclovia que disputa espaço com carros na Lagoa da Pampulha é criticada por ciclistas**. Belo Horizonte, 29/04/2014. Disponível em: < [https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2014/04/29/interna\\_gerais,523786/ciclovia-que-disputa-espaco-com-carros-na-lagoa-da-pampulha-e-criticada-por-ciclistas.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2014/04/29/interna_gerais,523786/ciclovia-que-disputa-espaco-com-carros-na-lagoa-da-pampulha-e-criticada-por-ciclistas.shtml) > Acesso em: 17 jun. 2018.

\_\_\_\_\_. **Após melhorias nas condições da água, Lagoa da Pampulha atrai mais pescadores**. 27/03/2017. Disponível em: < [https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2017/03/27/interna\\_gerais,489163/barulho-da-limpeza-da-lagoa-da-pampulha-incomoda-moradores.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2017/03/27/interna_gerais,489163/barulho-da-limpeza-da-lagoa-da-pampulha-incomoda-moradores.shtml) > Acesso em: 3, maio 2018.

\_\_\_\_\_. **Barulho da limpeza da Lagoa da Pampulha incomoda moradores**. 18/01/2014. Disponível em: < [https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2017/03/27/interna\\_gerais,857367/apos-melhorias-na-agua-lagoa-da-pampulha-atrai-mais-pescadores.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2017/03/27/interna_gerais,857367/apos-melhorias-na-agua-lagoa-da-pampulha-atrai-mais-pescadores.shtml) > Acesso em: 3, maio 2018.

\_\_\_\_\_. **Obras se arrastam na Praça da Assembleia e no entorno da igreja da Pampulha**. 03/05/2015. Disponível em: < [https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2015/05/03/interna\\_gerais,643426/turismo-e-lazer-comprometidos.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2015/05/03/interna_gerais,643426/turismo-e-lazer-comprometidos.shtml) >. Acesso em: fev. 2018.

FALCOUS, M. Why We Ride: Road Cyclists, Meaning, and Lifestyles. **Journal of Sport And Social Issues**. v. 41, n. 3, p.239-255, 22 mar. 2017.

FERREIRA, E. A. M. **Futebol e turismo**: possibilidades de aproximação entre o “novo”

Mineirão e a Pampulha. 2015. 234 f. Dissertação (Mestrado em Estudos Interdisciplinares do Lazer) – Escola de Educação Física Fisioterapia e Terapia Ocupacional, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2015.

FONTANELLA, B. J. B. *et al.* Amostragem em pesquisas qualitativas: proposta de procedimentos para constatar saturação teórica. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 27(2): 389-394, fev, 2011.

FURNESS, Z. Biketivism and Technology: Historical Reflections and Appropriations. **Social Epistemology: A Journal of Knowledge, Culture and Policy**, v.19, n.4. p. 401-417, out/dez. 2005.

\_\_\_\_\_. **One less car**. Bicycling and the politics of automobility. Philadelphia, PA: Temple University Press. 2010.

\_\_\_\_\_. Critical Mass, Urban Space and Vélomobility. **Mobilities**, Seattle, v. 2, n. 2, p.299-319, jul. 2007.

G1 MG. **Atraso nas obras da orla da Lagoa da Pampulha atrapalha moradores**, 16/06/2015. Disponível em: < <http://g1.globo.com/minas-gerais/noticia/2015/06/atraso-nas-obras-da-orla-da-lagoa-da-pampulha-atrapalha-moradores.html> > Acesso em fev. 2018.

G1 SP. **Doria modifica lei e ciclovias só serão implantadas após estudos de demanda e audiências públicas** 09/11/2017. Disponível em: < <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/doria-modifica-lei-e-ciclovias-so-serao-implantadas-apos-estudos-de-demanda-e-audiencias-publicas.ghtml> > Acesso em: 17 jun. 2018.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. 3.ed. São Paulo: Perspectiva, 2015. 262 p.

GIDDENS, A. **As consequências da modernidade**. São Paulo: Editora UNESP, 1991. 177 p.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2009. 175 p.

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

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

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

\_\_\_\_\_; AMARAL, M. T. **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. 3. p. 249-271, jul/set. 2009.

GUARNACCIA, M. **Provos**: Amsterdam e o Nascimento da Contracultura. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2001.

HARVEY, D. **Condição Pós-Moderna**: Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 20 ed. São Paulo: Edições Loyola, 2010. 349 p.

\_\_\_\_\_. O direito à cidade. **Lutas Sociais**, São Paulo, n.29, p.73-89, jul./dez. 2012.

\_\_\_\_\_. A liberdade da cidade. In: VAINER, C. B. **Cidades rebeldes**: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Carta Maior; Boitempo, 2013. 110 p. (Tinta vermelha). p. 47 – 61. E-book.

HOJE EM DIA. **Ciclofaixa em mão única na Pampulha não atende população, diz BHTrans**. Hoje em dia, 28/08/2013. Disponível em: <<http://hojeemdia.com.br/horizontes/ciclofaixa-em-m%C3%A3o-%C3%BAnica-na-pampulha-n%C3%A3o-atende-popula%C3%A7%C3%A3o-diz-bhtrans-1.192749>>, Acesso em 9, abr. 2018.

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

INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE. **A bicicleta e as cidades**: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana. 2010. Disponível em: <<http://www.energiaeambiente.org.br/2010/09/a-bicicleta-e-as-cidades/>>. Acesso em: 03 mar. 2016

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

KOWARICK, L. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979. 202 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.

LAGES, C. E. D. M. **A copa de 2014 na capital mineira e relações com as políticas públicas de esporte e lazer** – estudo a partir de projetos que compõem o planejamento estratégico integrado do estado de Minas Gerais e da prefeitura de Belo Horizonte. 2012. 211 f. Dissertação (Mestrado em Estudos Interdisciplinares do Lazer) – Escola de Educação Física Fisioterapia e Terapia Ocupacional, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2012.

LAVILLE, C.; DIONNE, J. **A construção do saber**: Manual de metodologia da pesquisa em ciências humanas. Porto Alegre: Artmed; Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999. 340 p.

LEE, I.; PARK, H.; SOHN, K. Increasing the number of bicycle commuters. **Transport**, v.165, Issue TR1, p. 63–72. Jun. 2011.

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

\_\_\_\_\_. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999. 178 p.

LEIVA, G. C. Viagens casa-trabalho na RMBH. In: MENDONÇA, J. G.; ANDRADE, L. T.; DINIZ, A. M. A (Org.). **Belo Horizonte: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital/Observatório das Metrôpoles. Belo Horizonte: PUC-Minas, 2015, p. 215-234.

LIBERATO, L. V. M. **Bicicleta em tempo de contestação**. Xaman, Finlândia, n.1, 2004. Disponível em: <[www.helsinki.fi/hum/ibero/xaman/articulos/2004\\_01/bicicleta\\_tempo\\_contestacao.pdf](http://www.helsinki.fi/hum/ibero/xaman/articulos/2004_01/bicicleta_tempo_contestacao.pdf)> Acesso em: 4 outubro 2015

LOBO, C.; CARDOSO, L.; MAGALHÃES, D. J. A. V. Acessibilidade e mobilidade espaciais da população na Região Metropolitana de Belo Horizonte: análise com base no censo demográfico de 2010. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, v. 15, n. 30, p. 513-33, jul./dez. 2013.

LUDD, N. (org.). **Apocalipse motorizado**: A tirania do automóvel em um planeta poluído. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005. 165 p.

MAGNANI, J. G. Quando o campo é a cidade: fazendo antropologia na metrópole In: MAGNANI, José Guilherme Cantor; TORRES, Lilian de Lucca. **Na metrópole**: textos de antropologia urbana. 3. ed. São Paulo: EDUSP: FAPESP, 2008. 320 p.

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

\_\_\_\_\_. **Lazer, Cultura e Patrimônio Ambiental Urbano: Políticas Públicas**. Curitiba: OPUS, 2007b. 175 p.

MARCELLINO, N. C. A relação teoria e prática na formação do profissional de lazer. In: ISAYAMA, H. (Org.). **Lazer em estudo**: currículo e formação profissional. Campinas: Papyrus, 2010.

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

MARTINS, S. Metrôpoles e automóveis: além da indústria, aquém do urbano. **Espaço e Economia**, n. 5, p.1-28, 5 dez. 2014.

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

MAY, T. **Pesquisa social**: questões, métodos e processos. Trad. Carlos Alberto Silveira Netto Soares. 3.ed. Porto Alegre: Artmed, 2004.

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.

\_\_\_\_\_; ALVES JÚNIOR, E. D. **Introdução ao lazer**. Barueri, SP. Manole, 2012. 2 EDIÇÃO. 101 P.

MENDONÇA, J. G.; ANDRADE, L. T.; DINIZ, A. M. A. Introdução: Mudanças e permanências na estrutura socioeconômica e territorial na Região Metropolitana de Belo Horizonte. In: \_\_\_\_\_ (Org.). **Belo Horizonte: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital/Observatório das Metrôpoles. Belo Horizonte: PUC-Minas, 2015, p.15-32.

MG1 Belo Horizonte. **Adequações no Conjunto da Pampulha pedidas pela Unesco ainda não começaram**. 08/01/2018. Disponível em: < <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/adequacoes-no-conjunto-da-pampulha-pedidas-pela-unesco-ainda-nao-comecaram.ghtml> > Acesso em: 14, mai, 2018.

MINAS GERAIS; BELO HORIZONTE. **Planejamento Estratégico Integrado**: Projeto Copa 2014 – Governo de Minas Gerais e Prefeitura de Belo Horizonte. 2009.

MOURA, D. *et. al.* A Revitalização Urbana: Contributos para a Definição de um Conceito Operativo. **Cidades- Comunidades e Territórios.**, nº 12/13, p. 15-34, dez. 2006.

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.

NUCLEOBIKE. **Conheça os tipos e modelos de bicicleta**. Paixão e Bike, jun. 2015. Disponível em: <http://www.nucleobike.com.br/dicas/conheca-os-tipos-e-modelos-de-bicicleta/> . Acesso em: 21, abr. 2018.

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

O TEMPO. **Cada vez mais os frequentadores da Pampulha estão sobre duas rodas.** Belo Horizonte. 17/11/13. Disponível em: <<http://www.otempo.com.br/cidades/cada-vez-mais-os-frequentadores-da-pampulha-est%C3%A3o-sobre-duas-rodas-1.747454>> Acesso em: 19 mai. 2016.

\_\_\_\_\_. **Atraso em obra atrapalha trânsito e comerciantes**, 2015, Cidades. Disponível em: <<http://www.otempo.com.br/cidades/atraso-em-obra-atrapalha-tr%C3%A2nsito-e-comerciantes-1.1056977>>. Acesso em fev. 2018.

\_\_\_\_\_. **Ciclovias incrementam turismo.** Belo Horizonte. Jun. 2015. Disponível em: <<https://www.otempo.com.br/hotsites/tempo-de-bike/ciclovias-incrementam-turismo-1.1057572>> Acesso em: 19 maio 2016.

\_\_\_\_\_. **Ciclovía na orla vira um risco.** Belo Horizonte. 30/04/14. Disponível em: <<https://www.otempo.com.br/cidades/ciclovía-na-orla-vira-um-risco-1.830605>> Acesso em: 17 jun. 2018.

PBH. Portal da Prefeitura de Belo Horizonte. **Requalificação da Orla da Lagoa da Pampulha**, 2015. Disponível em: <<http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/contents.do?evento=conteudo&idConteudo=221539&chPlc=221539&&pIdPlc=&app=salanoticias>> Acesso em: fev. 2018.

\_\_\_\_\_. Portal da Prefeitura de Belo Horizonte. **Pampulha: Candidata a Patrimônio Cultural da Humanidade.** [2017]. Disponível em: <[http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=regionalpampulha&tax=6609&lang=pt\\_BR&pg=5484&taxp=0&](http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=regionalpampulha&tax=6609&lang=pt_BR&pg=5484&taxp=0&)> Acesso em: 14, abr. 2017.

\_\_\_\_\_. Portal da Prefeitura de Belo Horizonte. **Estatística e Indicadores – População.** [2018]. Disponível em: <[http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&app=estatisticas\\_eindicadores&pg=7742&tax=20040](http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&app=estatisticas_eindicadores&pg=7742&tax=20040)> Acesso em: 28 fev. 2018.

\_\_\_\_\_. Portal da Prefeitura de Belo Horizonte. **Perfil da Região Administrativa Pampulha.** 2007. Disponível em: <<http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/contents.do?evento=conteudo&idConteudo=19640&chPlc=19640&viewbusca=s>> Acesso em: 28 fev. 2018.

\_\_\_\_\_. Portal da Prefeitura de Belo Horizonte. **Programa Academia a Céu Aberto.** Disponível em: <[http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=esportes&lang=pt\\_br&pg=5760&tax=38229](http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=esportes&lang=pt_br&pg=5760&tax=38229)> Acesso em: 14 abr. 2017

PBH. Portal da Prefeitura de Belo Horizonte. **Desassoreamento da Lagoa da Pampulha.** Outubro/2014. Disponível em: <<https://ecp.pbh.gov.br/pbh/ecp/contents.do?evento=conteudo&idConteudo=179586&chPlc=179586&&pIdPlc=&app=salanoticias>> Acesso em: 17 jun. 2018.

\_\_\_\_\_. Portal da Prefeitura de Belo Horizonte. **PBH apresenta resultados da recuperação da Lagoa da Pampulha.** 22, mar. 2017. Disponível em: <<https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/pbh-apresenta-resultados-da-recuperacao-da-lagoa-da-pampulha>> Acesso em: 3, mai. 2018.

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

\_\_\_\_\_. Espaço de Lazer. In: GOMES, Cristiane (Org.). **Dicionário Crítico do Lazer.** Autêntica: Belo Horizonte. 2004. p.73-75.

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.

PINTO, G. *et al.* **Mobilidade urbana e transporte não motorizado:** apontamentos e reflexões com base nas pesquisas Origem e Destino de 2002 e 2012. Disponível em: <[https://www.antp.org.br/\\_5dotSystem/download/dcmDocument/2015/06/15/E9FD39B6-462D-4696-9328-0253E47A6DAB.pdf](https://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2015/06/15/E9FD39B6-462D-4696-9328-0253E47A6DAB.pdf)> Acesso em: **28 out. 2015.**

PORCEL, M. R. *et al.* **Cómo impulsar el ciclismo urbano: Recomendaciones para las instituciones de América Latina y el Caribe.** Márquez, Juan C, Abr. 2017. 2017. Disponível em: <<https://publications.iadb.org/handle/11319/8228>> Acesso em: 13, Abr. 2017.

PREUSS, H. Impactos Econômicos de Megaeventos: Copa do Mundo de Futebol e Jogos Olímpicos. Texto interpretativo de Bernardo Villano e Ana Miragaya. In: DACOSTA, L.; CORRÊA, D.; RIZZUTI, E.; VILLANO, B.; MIRAGAYA, A. (Org.). **Legados de Megaeventos Esportivos.** Brasília: Ministério do Esporte, 2008.

RAEDER, S. **Jogos e cidades:** ordenamento territorial urbano em grandes eventos esportivos. 1º Prêmio Brasil de Esporte e Lazer de Inclusão Social. Brasília: Ministério do Esporte, 2010.

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.

\_\_\_\_\_. **Planejamento dos espaços e dos equipamentos de lazer nas cidades:** uma questão de “saúde urbana”. Porto Alegre, Gênese, 2009.

RECHIA, S.; 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.

\_\_\_\_\_. *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.

\_\_\_\_\_. **Atividades físicas e esportivas e as cidades**. Background paper. Brasília: PNUD, 2017.

RIBEIRO, R. R. (Org.). **Histórias de bairros de Belo Horizonte**: Regional Pampulha. Belo Horizonte: Arquivo Público da Cidade, 2011.

RODRIGUES, E. A. P. C. **Os espaços das cidades e os megaeventos esportivos: uma análise da Copa do Mundo de Futebol 2014 na Região Sul do Brasil**. 2016. 201 f. Tese (Doutorado em Educação Física) - Setor de Ciências Biológicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2016.

RODRIGUES, M. A. A. **constituição e enraizamento do esporte na cidade**: Uma prática moderna de lazer na cultura urbana de Belo Horizonte (1894-1920). 325p. Tese (Doutorado em História). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1996.

RODRIGUES, B. A. A. G. *et al.* Montanhismo e Impacto Ambiental: investigando os Praticantes ocasionais do Rio de Janeiro. **Licere**, Belo Horizonte, v.20, n.4, dez/2017.

ROLNIK, R. **O que é cidade**. 3 ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1998. 86 p.

RUA, M. G. **Análise de políticas públicas**: conceitos básicos. Programa de Apoio à Gerência Social do Brasil. BID, 1997.

SÁNCHEZ, F. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó: Ed. Argos, 2003.

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

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

\_\_\_\_\_. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: HUCITEC. 1988.

\_\_\_\_\_. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: EDUSP, 2005. 170p.

SANTOS, M. O retorno do território. In: SANTOS, M. et al. (Org.) **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: HUCITEC/ANPUR. 1994, p. 15-20.

SARTORI, L. M. **Apropriação de equipamentos públicos de lazer por usuários de bicicleta**: um olhar sobre o Parque Ecológico da Pampulha. 2016. 44 f. Monografia (Graduação em Educação Física) – Escola de Educação Física Fisioterapia e Terapia Ocupacional, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2016.

SCHETINO, A. M. **Pedalando na Modernidade**: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX para o XX. Rio de Janeiro: Apicuri. 2008. 103 p.

\_\_\_\_\_; MELO, V. A. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. **Estudos Feministas**, Florianópolis, 17(1): 296, janeiro- abril, 2009.

SILVA, A. M.; LAZZAROTTI FILHO, A.; ANTUNES, P. Práticas Corporais. In: GONZÁLEZ, F. J.; FENSTERSEIFER, P. E. **Dicionário crítico de educação física**. 3. ed. rev. e ampl. Ijuí: Unijuí, 2014. 679p. (Coleção educação física).

SILVEIRA, A. C. C. **Um olhar sobre a política urbana de Belo Horizonte: há espaço para o lazer dentro do planejamento urbano?** 132 f. 2010. Dissertação (Mestrado Interdisciplinar em Estudos do Lazer) - Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional. Universidade Federal de Minas Gerais. 2010.

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

SIRKIS, A. Bike Networking in Rio: the challenges for non-motorised transport in an automobile-dominated government culture. **Local Environment: The International Journal of Justice and Sustainability**, v. 5, n. 1, p. 83–95, 2000.

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.

SPINNEY, J. A Chance to Catch a Breath: Using Mobile Video Ethnography in Cycling Research, **Mobilities**, v. 6, n. 2, p.161-182, maio 2011.

\_\_\_\_\_. Cycling the City: Movement, Meaning and Method. **Geography Compass**. v.3 n° 2, 2009: p. 817–835

STEVENS, Q. **The Ludic City**: exploring the potential of public spaces. Oxfordshire. Routledge. 2007. 234 p, e-book.

STRESSER, T. A. **A privatização no parque Barigui**: possíveis influências na apropriação dos espaços e equipamentos de lazer. 2014. 98 f. Dissertação (Mestrado em Educação Física) - Setor de Ciências Biológicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2014.

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, Viçosa, 2007.

TONUCCI FILHO, J B. M.; SCOTTI, M. C. A.; MOTTA, E. M. P. IN: OLIVEIRA JUNIOR, H. R.; FREITAS, D. M.; TONUCCI FILHO, J. B. M. **Belo Horizonte os impactos da Copa do Mundo 2014.** Belo Horizonte: Del Rey: Observatório das Metrôpoles, 2014. 183 p.

VIANA, J. A. Do remo à pesca: o prescrito e o imprevisto na constituição da Lagoa da Pampulha como um espaço de lazer moderno em Belo Horizonte (1942 a 1968). **Licere**, Belo Horizonte, v.16, n.2, jun. 2013.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, 2001. 373 p.

VILLANO, B. *et al.* Seminário “Gestão de Legados de Megaeventos Esportivos”: Pontos de Convergência. In: DACOSTA, L.; CORRÊA, D.; RIZZUTI, E.; VILLANO, B.; MIRAGAYA, A. (Org.). **Legados de Megaeventos Esportivos.** Brasília: Ministério do Esporte, 2008.

## APÊNDICE 1

QUADRO 2- Perfil ciclistas/frequentadores

CÓDIGO	SEXO	PERFIL	REGIÃO	IDADE	PROFISSÃO	COMO CHEGOU ORLA	TEMPO QUE PEDALA/FREQUENTA ORLA
R1	H	Ciclista	Pampulha	30	Estudante universitário	bicicleta	Pedala tem 4 anos, antes disso como pedestre.
R2	H	Ciclista	Pampulha	28	Estudante universitário	bicicleta	Desde adolescência
A2	H	Ciclista	Oeste	29	Estudante	bicicleta	7 anos que pedala, mas já conhecia antes
C4	M	Ciclista	Venda Nova	40	Auxiliar escritório	bicicleta	2 anos que pedala, caminhava há muito tempo
P5	H	Ciclista	RM- Pedro Leopoldo	66	Carreiro aposentado	carro	15 anos
B6	M	Ciclista	Barreiro	26	Estudante	carro	Desde criança
R7	M	Ciclista	RM*- Contagem	50	Secretária	carro	3 anos
A8	H	Ciclista	RM- Contagem	56		bicicleta	8 anos
J9	H	Ciclista	Noroeste	59		bicicleta	10 anos
F10	H	Ciclista	Pampulha	78	Engenheiro aposentado	carro	20 anos
P11	M	Ciclista, corredora e instrutora de grupo de corrida de rua da orla	Pampulha	29	Nutricionista, estudante	bicicleta	Desde criança

A12	M	Ciclista	Noroeste	24	Técnica de segurança do trabalho	bicicleta	Cerca de 8 anos
H13	H	Instrutor de grupo de corrida de rua da orla, ciclista	Pampulha	39	Profissional de Educação Física	bicicleta	12 anos
A14	M	Ciclista	RM-Contagem	33	Estudante, formada turismo	bicicleta	Desde criança
V15	H	Ciclista	Leste	61	Comerciante	bicicleta	20 anos
G16	H	Ciclista, praticante calistenia em um dos mirantes	Pampulha	69	Aposentado, instrutor taekwondo	bicicleta	15 anos
M17	H	Morador bairro da orla, ciclista, praticante calistenia em um dos mirantes.	Pampulha	52	Funcionário público	bicicleta	4 anos
E18	M	Moradora bairro da orla, praticante caminhada e ciclista	Pampulha	45	Dona de casa	bicicleta	Um ano que vem assiduamente, mas conhece há muito tempo
C19	M	Ciclista e moradora região	Pampulha	53	Funcionária pública	bicicleta	Cerca de 20 anos

\*H para homem; M, para mulher.

**QUADRO 3 – Perfil outros entrevistados**

<b>CÓDIGO</b>	<b>PORQUE FOI CONTATADO</b>	<b>RELAÇÃO COM CP OU BICICLETA</b>
H20	Representante Associação dos Moradores dos Bairros São Luís e São José	Também é ciclista de treinamento engajado, participou das audiências sobre a ciclovia. Mora há 19 anos no bairro, pedala há 12.
A21	Funcionária de um dos equipamentos	Trabalha há seis anos na Casa Kubitscheck
L22	Guarda Municipal	Trabalha na segurança de um dos museus, já trabalhou com patrulhamento de bicicleta na orla e também é ciclista.
P23	Atleta de ciclismo engajado com a ciclovia da orla, participou de audiências públicas.	Proprietário de loja bicicleta próxima da orla, organiza grupos de ciclismo. (chamados de “giros” na Pampulha)
C24	Comerciante - ambulante	Realiza serviço de massagem em um dos pontos da orla e é atleta de corrida de rua
A25	Comerciante - ambulante	Vende água de coco de carrinho na praça Dino Barbieri há 30 anos.
L26	Comerciante	Possui trailer em um dos pontos da orla. Começou como ambulante, vende na orla há cerca de 39 anos.
J27	Comerciante	Possui trailer em um dos pontos, cerca de 6 anos que está na orla.
R28	Proprietário estabelecimento de aluguel de bicicleta	Primeiro a abrir loja de aluguel de bicicletas na lagoa, em 2010. Atualmente tem duas filiais no CP.
P29	Ex-funcionária museus orla	Museóloga, trabalhou no MAP, na Casa JK e no Museu do Futebol.
Gestora BH Trans	Servidora da BH Trans, participou audiências públicas da ciclovia.	Coordenadora do “Projeto Pedala BH”, se envolveu com a ciclovia da Pampulha e articulação com ciclistas.
J30	Comerciante - ambulante	Atualmente vende água de coco na praça Dino Barbieri, ele e sua família vendem no local desde a década de 70.
M31	Comerciante - ambulante	Vendedor de picolé em uma bicicleta cargueira.
Gestora CMP	Gerente do Conjunto Moderno da Pampulha	Participou do processo de candidatura desde o início, também foi gerente da Casa JK durante 2 anos.

## APÊNDICE 2

### ROTEIRO DE OBSERVAÇÃO

**Dia:** \_\_\_\_\_ **Horário:** \_\_\_\_\_

**Local:** \_\_\_\_\_

**Descrição:**

1. Estado de conservação em geral:
2. Sistema de segurança:
3. Manutenção dos equipamentos (caso haja):
4. Iluminação:
5. Limpeza:

**Acessibilidade:**

1. Localização:
2. Ponto de ônibus:
3. Estacionamento:
4. Banheiro:
5. Bebedouro:
6. Torneira:
7. Bancos e/ou mesas:
8. Lanchonetes:
9. Estação de bicicleta compartilhada ou aluguel de bicicleta:

**Estrutura Física:**

1. Áreas para vivências de lazer e práticas corporais:
2. Grau de insolação nessas áreas:
3. Espaço verde:
4. Presença de ciclovia:
5. Caracterização ciclovia:
6. Condições de uso ciclovia:
7. Presença de paraciclos:

**Usuários (exceto ciclistas):**

1. Atividades desenvolvidas:
2. Espaços utilizados:
3. Gênero:
4. Faixa etária:

**Ciclistas:**

1. Velocidade aproximada (baixa, média alta):
2. Gênero:
3. Faixa etária:
4. Tamanho do grupo:
5. Atividades realizadas (quando param):
6. Equipamentos/imobiliário utilizado:

**Obs.:**

**APÊNDICE 3****ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA CICLISTAS FREQUENTADORES DA ORLA DA PAMPULHA**

Nº da entrevista: \_\_\_\_\_ Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ Horário: \_\_\_\_\_

Local: \_\_\_\_\_

Idade: \_\_\_\_\_ Gênero: \_\_\_\_\_

Nível de Escolaridade: \_\_\_\_\_ Profissão: \_\_\_\_\_

Cidade: \_\_\_\_\_ Bairro: \_\_\_\_\_ Como chegou na orla: \_\_\_\_\_

1. Há quanto tempo frequenta a orla e há quanto tempo pedala aqui? Já pedalava aqui antes da implantação e reformas da ciclovia no final de 2013?
2. Com que frequência pedala aqui atualmente? Que horário prefere e quais dias da semana costuma vir?
3. Está pedalando com que finalidade, qual a sua relação com a bicicleta. (Lazer, transporte, saúde, esporte).
4. Tem o costume de pedalar em outros locais de BH? Por que vem pedalar aqui e não em outro lugar?
5. Este espaço é significativo para você? Se sim, Por quê?
6. Quando pedala aqui utiliza a ciclovia ou a rua? Tem o costume de parar em algum lugar (Conjunto Arquitetônico, Parque Ecológico, praças, mirantes)? Faz outras coisas além de pedalar? Descreva seu percurso habitual.
7. Considera que as reformas de requalificação da orla (ciclovia, mirantes, praças) influenciaram de alguma maneira sua frequência e forma de uso do local? (Seja em relação à bicicleta ou a outros hábitos de lazer)
8. Para você, quais foram os aspectos negativos e positivos dessas mudanças?
9. Gostaria de acrescentar algo a respeito do assunto?

**APÊNDICE 4****ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA FUNCIONÁRIOS QUE TRABALHAM NA ORLA DA PAMPULHA**

Nº da entrevista: \_\_\_\_\_ Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ Horário: \_\_\_\_\_

Local: \_\_\_\_\_

Profissão: \_\_\_\_\_

1. Turno/dias da semana que costuma trabalhar na orla.
2. Há quanto tempo trabalha aqui?
3. Considera que as reformas empreendidas no Complexo da Pampulha desde 2013 para a Copa do Mundo e concorrência ao título de patrimônio (dentre elas reforma/ampliação da ciclovia e as requalificações de praças e ruas e passeios) influenciaram o seu trabalho de alguma maneira? Se sim, justificar.
4. Você percebeu mudanças nas práticas de lazer dos indivíduos que frequentam a orla desde as reformas?
5. Percebeu mudanças no padrão/perfil de visitação desde as reformas?
6. Na sua opinião, quais foram os aspectos negativos e positivos dessas mudanças.
7. Para você, a implementação e reforma da nova ciclovia modificou as formas de uso da orla Pampulha e dos edifícios? (perguntar referente ao lugar em questão)
8. Para você, o que poderia ser feito para atrair mais visitantes - dentre eles os ciclistas que circulam na orla - para o local em questão?
9. Gostaria de acrescentar algo sobre o assunto?

**APÊNDICE 5****ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA FUNCIONÁRIOS QUE TRABALHAM NA ORLA DA PAMPULHA**

Nº da entrevista: \_\_\_\_\_ Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ Horário: \_\_\_\_\_

Local: \_\_\_\_\_

Profissão: \_\_\_\_\_

1. Turno/dias da semana que costuma trabalhar na orla.
2. Há quanto tempo trabalha aqui?
3. Considera que as reformas empreendidas no Complexo da Pampulha desde 2013 para a Copa do Mundo e concorrência ao título de patrimônio (dentre elas reforma/ampliação da ciclovia e as requalificações de praças e ruas e passeios) influenciaram o seu trabalho de alguma maneira? Se sim, justificar.
4. Você percebeu mudanças nas práticas de lazer dos indivíduos que frequentam a orla desde as reformas?
5. Percebeu mudanças no padrão/perfil de visitação desde as reformas?
6. Na sua opinião, quais foram os aspectos negativos e positivos dessas mudanças.
7. Para você, a implementação e reforma da nova ciclovia modificou as formas de uso da orla Pampulha e dos edifícios? (perguntar referente ao lugar em questão)
8. Para você, o que poderia ser feito para atrair mais visitantes - dentre eles os ciclistas que circulam na orla - para o local em questão?
9. Gostaria de acrescentar algo a respeito do assunto?

**APÊNDICE 6****ROTEIRO ENTREVISTA  
Gestora Complexo da Pampulha**

Nº da entrevista: \_\_\_\_\_ Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ Horário: \_\_\_\_\_

Local: \_\_\_\_\_

Cargo: \_\_\_\_\_

- 1)** Descrever trajetória no Conjunto Moderno da Pampulha, cargo e principais funções.
  
- 2)** Conte-me um pouco sobre o processo de candidatura do CP a patrimônio da Humanidade. Quais foram as principais reformas/ações realizadas desde 2013 para o alcance do título?
  - 2.1.** A Copa do Mundo desempenhou algum papel nesse processo? Quais as relações entre a Copa e o Título?
  - 2.2.** Qual a situação atual em relação as adequações determinadas pela UNESCO para manutenção do título?
  
- 3)** Para você, o que esse novo título representa para Belo Horizonte e os moradores de BH e RM? O que muda em termos de verba/investimento no local, caso o título seja conquistado?
  
- 4)** Até o momento, acredita que houve alguma mudança em relação à apropriação dos museus/Edifícios do Patrimônio após as reformas empreendidas desde 2013?
  - 4.1.** Houve mudanças no padrão de visitação e perfil dos visitantes desde as reformas?
  - 4.2.** A implementação e reforma da nova ciclovias modificou as formas de uso da orla Pampulha e dos edifícios?
  
- 5)** Na sua opinião, o que falta atualmente para aproximar/atrain os moradores de BH e RM para os edifícios e museus do CP.
  
- 6)** Gostaria de acrescentar algo sobre o assunto?

## APÊNDICE 7

### ROTEIRO DE ENTREVISTA Gestor BH Trans

Nº da entrevista: \_\_\_\_\_ Data: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ Horário: \_\_\_\_\_

Local: \_\_\_\_\_

Cargo atual e na época: \_\_\_\_\_

- 1) Conte-nos um pouco sobre o contexto da implantação da ciclovia da orla da Pampulha em 2013. Já havia demanda para tal? Houve consulta da população para sua implementação?
- 2) A ciclovia da orla da Pampulha chama atenção pela sua polêmica. Ciclistas criticam os blocos de concreto, a falta de continuidade, a largura. E ao mesmo tempo pesquisas apontam para um aumento do número de ciclistas no local. Gostaria que você comentasse sobre essa questão. Tais reações/polêmicas eram esperadas? Para você, qual(is) as principais razões para tantos conflitos.
- 3) Qual seria a estrutura ideal para o local? E em contrapartida, o que seria viável atualmente que poderia ser feito para diminuir índice de acidentes no local? Quais os principais desafios para se intervir na orla?
- 4) Existem previsões de intervenções na orla ainda esse ano?
- 5) Pensando nas políticas de incentivo ao uso da bicicleta em BH, como os diferentes usos da bicicleta (lazer, transporte, esporte), são tratados? Existe essa separação? E quanto à estrutura da orla, a mesma foi pensada para determinada finalidade?
  - 5.1. Na sua opinião, o uso da bicicleta nos momentos de lazer tem relação com seu uso como transporte? Comente sobre o assunto.
- 6) Gostaria de acrescentar algo a respeito do assunto?

## APÊNDICE 8

UNIVERSIDADE FEDERAL DE  
MINAS GERAIS



### PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

#### DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

**Título da Pesquisa:** Apropriação de equipamentos públicos de lazer por usuários de bicicleta: um olhar sobre o Complexo da Pampulha

**Pesquisador:** Silvio Ricardo da Silva

**Área Temática:**

**Versão:** 2

**CAAE:** 82884517.6.0000.5149

**Instituição Proponente:** Escola de Educação Física da Universidade Federal de Minas Gerais

**Patrocinador Principal:** Financiamento Próprio

#### DADOS DO PARECER

**Número do Parecer:** 2.584.923

#### Apresentação do Projeto:

O estudo pretende articular as temáticas do lazer, do direito à cidade e do uso da bicicleta, tendo como objetivo investigar os efeitos das revitalizações do Complexo da Pampulha (CP) na apropriação do local por usuários de bicicleta. Para isso, o estudo irá utilizar de uma abordagem qualitativa. Primeiramente através de um estudo exploratório com base na pesquisa bibliográfica e documental. Como parte da pesquisa de campo, serão realizadas observações sistemáticas, com o auxílio de um roteiro de observação e de um diário de campo. Com intuito de compreender mais sobre a apropriação e significados atribuídos à prática no local, serão realizadas entrevistas semiestruturadas. Os entrevistados que consentirem em participar através da assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) poderão ser ciclistas, gestores envolvidos com os equipamentos e outros atores ligados ao uso da bicicleta no local. Depois de transcritas, as respostas das entrevistas serão categorizadas de acordo com as possíveis unidades de análise, permitindo assim a investigação através da análise de conteúdo. A partir dos achados de cada técnica de apuração (pesquisa documental, observação e entrevista), irei recorrer à triangulação. Espera-se que essa pesquisa possa contribuir para o campo e reflexões acerca do lazer como direito, tendo em vista os equipamentos públicos e o direito à cidade, bem como trazer novos olhares sobre a cultura da bicicleta e o Complexo da Pampulha.

**Endereço:** Av. Presidente Antônio Carlos, 6627 2º Ad 31 2005

**Bairro:** Unidade Administrativa II **CEP:** 31.270-901

**UF:** MG **Município:** BELO HORIZONTE

**Telefone:** (31)3409-4592

**E-mail:** coep@ppq.ufmg.br

UNIVERSIDADE FEDERAL DE  
MINAS GERAIS



Continuação do Parecer: 2.584.923

Folha de Rosto	folharostoludmila.pdf	05/11/2017 16:33:28	LUDMILA MIRANDA SARTORI	Aceito
Orçamento	828845176aprovacaoassinada.pdf	06/04/2018 10:53:57	Vivian Resende	Aceito
Outros	828845176parecerassinado.pdf	06/04/2018 10:54:33	Vivian Resende	Aceito

**Situação do Parecer:**

Aprovado

**Necessita Apreciação da CONEP:**

Não

BELO HORIZONTE, 06 de Abril de 2018

---

**Assinado por:**  
**Vivian Resende**  
**(Coordenador)**

Endereço: Av. Presidente Antônio Carlos, 6627 2º Ad. SI 2005

Bairro: Unidade Administrativa II CEP: 31.270-901

UF: MG Município: BELO HORIZONTE

Telefone: (31)3409-4592

E-mail: coep@prpq.ufmg.br

## APÊNDICE 9

### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

#### **Pesquisa: Apropriação de equipamentos públicos de lazer por usuários de bicicleta: um olhar sobre o Complexo da Pampulha.**

O Sr.(a) está sendo convidado(a) a participar da pesquisa “Apropriação de equipamentos públicos de lazer por usuários de bicicleta: um olhar sobre o Complexo da Pampulha”, da mestranda Ludmila Miranda Sartori, coordenada pela Prof. Dra. Simone Rechia e pelo Prof. Dr. Silvio Ricardo da Silva, ambos do Programa Interdisciplinar de Pós-Graduação em Estudos do Lazer da Universidade Federal de Minas Gerais.

A pesquisa tem como objetivo investigar os efeitos das revitalizações do Complexo da Pampulha (CP) na apropriação do local por usuários de bicicleta. Para isso, o estudo irá pesquisar as transformações ocorridas na infraestrutura da orla da Lagoa da Pampulha nos últimos anos e analisar as formas de apropriação do CP por usuários de bicicleta. Espera-se que essa pesquisa possa contribuir para o campo e reflexões acerca do lazer como direito, tendo em vista os equipamentos públicos e o direito à cidade, bem como trazer novos olhares sobre a cultura da bicicleta e o Complexo da Pampulha. Nesse sentido, a participação de ciclistas, gestores e outros atores ligados ao uso da bicicleta e ao Complexo da Pampulha é fundamental.

Caso você participe da pesquisa, será necessário responder à uma entrevista semi-estruturada, composta por perguntas abertas sobre questões relacionadas ao CP (como infraestrutura, práticas de lazer e mudanças nos últimos anos) e à sua relação com o local e o tema. As entrevistas serão realizadas no próprio local de investigação: nas praças, pistas, mirantes e estabelecimentos comerciais da orla.

A entrevista será gravada e armazenada pela pesquisadora, podendo ser acessada apenas pelos pesquisadores responsáveis por esse estudo. Os resultados serão utilizados somente na pesquisa, sendo mantidos sob sigilo pelos pesquisadores responsáveis, por um período de cinco anos. Após esse tempo eles serão deletados. Os dados coletados receberão um tratamento ético de confidencialidade, assim, em caso de possíveis relatórios e publicações sua identidade será preservada, utilizando-se um código no lugar do nome do voluntário.

Esclarecemos que todas as despesas relacionadas com este estudo serão de responsabilidade da mestranda, não havendo qualquer forma de remuneração financeira para os voluntários. É possível que o Sr.(a) experimente algum desconforto, principalmente relacionado a constrangimentos em relação à determinadas questões da entrevista ou ter que disponibilizar de tempo para a realização da mesma.

Asseguramos total liberdade aos participantes que poderão recusar a participar ou mesmo retirar seu consentimento sem qualquer tipo de ônus para ambas

as partes envolvidas (pesquisado e pesquisador). Após a análise dos dados os resultados da pesquisa serão divulgados somente no meio acadêmico (congressos, seminários, periódicos).

Para esclarecimentos, você terá total liberdade para entrar em contato com os pesquisadores pelo telefone (31) 999340202 e e-mails: ludsartori@hotmail.com e simonerechia@hotmail.com.

O presente termo seguirá em duas vias assinadas. Em caso de dúvidas éticas, entrar em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa da UFMG (COEP-UFMG), localizado na Av. Antônio Carlos, 6627 - Unidade Adm. II, 2º Andar, sala 2005 - (0xx31) 3409-4592.

**Assim, se você entendeu a proposta da pesquisa e concorda em ser voluntário favor assinar abaixo dando o seu consentimento formal.**

Eu, \_\_\_\_\_, RG \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ aceito participar da pesquisa intitulada: “Apropriação de equipamentos públicos de lazer por usuários de bicicleta: um olhar sobre o Complexo da Pampulha”, realizada por pesquisadores do Mestrado em Lazer da Universidade Federal de Minas Gerais.

Belo Horizonte, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2018.

---

Assinatura do voluntário