

# As habilidades e técnicas dos “bike messengers” em Florianópolis a partir de uma abordagem ecológica<sup>1</sup>

Larissa Schwedersky - UFSC/SC<sup>2</sup>

## Resumo:

Esta pesquisa procura realizar uma etnografia com os ciclistas que trabalham como tele entregadores (também conhecidos como “bike messengers” ou “bike couriers”) na cidade de Florianópolis, procurando analisar e compreender como ocorre o engajamento destas pessoas com o ambiente e quais são as habilidades perceptuais e motoras envolvidas nessa prática. Para isso me apoio na ideia de uma abordagem ecológica baseada em autores como James Gibson e Tim Ingold, para delinear as cadeias operatórias envolvidas nesta ação e os diferentes processos de individuação.

Por meio de uma discussão a respeito das técnicas e habilidades envolvidas nesta prática é possível despertar a atenção para um outro olhar, uma outra maneira de se fazer antropologia, que pensa as práticas e o movimento também como uma forma de conhecimento, ao compreender o desenvolvimento das habilidades perceptuais-motoras e dos processos técnicos e a maneira como estes determinam (e são determinados) pelo modo como nós compreendemos e nos relacionamos com o ambiente.

Esta etnografia procura compreender a interferência da cultura na percepção. Mas o conceito de cultura aqui é outro. A proposta é pensar a cultura também como habilidade e técnica. Não mais redutível a um sistema simbólico (re)produtor de representações do mundo, e sim como uma forma de relação direta com o mesmo, que requer engajamento e “educação da atenção” (INGOLD, 2015). Por isso proponho pensar em nossa própria existência como algo que depende da técnica, no sentido de concebê-la como uma condição da cultura e não apenas parte dela.

Aqui também está colocada uma importante discussão sobre o papel da percepção como um processo de conhecimento que ocorre por meio da ação, e não mais como um meio de codificar um conhecimento a ser externalizado na ação. Conhecimento este que é elaborado o tempo todo através das práticas.

**Palavras-chave:** ciclismo urbano; técnica; bicicleta.

## Introdução:

Desde que dei início ao campo, tinha a certeza de que acompanharia os ciclo-entregadores durante as entregas na tentativa de, através da observação participante e de uma etnografia engajada, compreender melhor como ocorre a movimentação destes ciclistas pela cidade de Florianópolis e quais técnicas e estratégias eles utilizam para se locomover e realizar as entregas ao longo do dia. No entanto, o que não era tão claro era a forma como

---

<sup>1</sup> Trabalho apresentado na 31ª Reunião Brasileira de Antropologia, realizada entre os dias 09 e 12 de dezembro de 2018, Brasília/DF.

<sup>2</sup> Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social pela Universidade Federal de Santa Catarina.

este acompanhamento ocorreria de fato e, mais do que isso, qual seria a melhor maneira de registrar e informar ao leitor sobre as informações que pude perceber em campo.

Uma parte do que pretendo analisar neste trabalho é em relação às estratégias de localização utilizadas por estas pessoas e sobre os usos que fazem do espaço público. A discussão a respeito do movimento também é essencial aqui, pois é o ponto de partida para que seja possível compreender o universo perceptível desses ciclistas.

A ideia de traçar um “transecto”, conforme explica Ludovic Coupaye (2015) ao falar sobre cadeias operatórias como um método de registro de um conjunto de técnicas, me surgiu como uma interessante linha a ser tecida nessa rede de relações que pude observar. O transecto é um método de coleta e registro de dados, tirado da ecologia, e que consiste em esticar um fio entre dois pontos dentro de um ecossistema e, então, registrar todas as espécies encontradas ao longo deste fio, levando em consideração as características ambientais encontradas no caminho: relevo, topografia, etc.

Em minha ida a campo, tentei algo semelhante, acompanhando os entregadores não apenas durante a realização das entregas, de um ponto de partida até um ponto final, mas também estando atenta a tudo o que está envolvido durante esta prática. Tentei me atentar para os momentos iniciais, antes mesmo de chegar ao local de captação das entregas, e os posteriores, depois que a entrega é realizada: as relações estabelecidas com os clientes, com os motoboys (que compartilham as entregas de alguns estabelecimento com os ciclistas), com as pessoas que compartilham as ruas e calçadas, com outros automóveis e objetos nas ruas e até mesmo com aplicativos de localização, que auxiliam durante os trajetos.

Além disso, procurei analisar e transmitir algumas percepções a respeito do ambiente da cidade e do trânsito em relação às práticas destes ciclistas, descrevendo o quanto e como alguns aspectos geográficos e climáticos da cidade influenciam no percorrer dos trajetos. Tudo isso são questões que procuro tratar em minha pesquisa, no entanto, necessitaria de muito mais linhas para poder adentrar mais a fundo em todas estas questões. Não sendo possível neste momento, destaco então o caráter ensaístico deste trabalho, que está mais interessado em propor algumas reflexões e introduzir o leitor a respeito de algumas percepções sobre esta prática.

## **Os *messengers*: uma primeira aproximação**

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

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

Ao falar em ciclismo urbano, imediatamente é possível imaginar diferentes grupos de ciclistas que são vistos diariamente pedalando pela cidade: aqueles que congestionam as ciclovias num domingo ensolarado pedalando junto de seus filhos, parceiros e cachorrinhos em ritmo leve e descontraído; aqueles super equipados com todos os tipos de apetrechos que você puder imaginar, que costumam treinar nas rodovias, controlando ritmo, velocidade e até mesmo os batimentos cardíacos; os ciclistas de roupa social indo ao trabalho numa segunda-feira pela manhã; os que vão à feira com cestinhas cheias de frutas e verduras; os senhores mais velhos com suas barra-forte enferrujadas, etc., e entre todos esses temos também os *messengers*, grupo no qual esta pesquisa está interessada. Estes, sempre apressados e ágeis, atravessam o trânsito e a cidade carregando as mais diversas encomendas dos mais variados jeitos.

Basta, então, uma breve observação que logo percebemos que diferente de outros ciclistas, que pedalam por lazer, para se exercitar ou até mesmo com o propósito de apenas se locomover no meio urbano, ao se movimentarem em meio ao trânsito das cidades os *messengers* estão preocupados com coisas distintas destes outros grupos. E compreender estas preocupações é um caminho importante para entendermos o que estas pessoas realmente fazem. Por isso, destaco de antemão que esta pesquisa está ligada apenas a um grupo específico de ciclistas que pedalam diariamente na cidade: os entregadores. Estou interessada, portanto, nos modos como estes se movimentam, se localizam e experienciam a cidade, com

atenção para as técnicas e estratégias que utilizam não apenas para se locomover, mas também para transportar as mais variadas encomendas.

Os entregadores estão, portanto, sempre transportando algum produto (sendo que os mais comuns são comidas, sucos, flores, eletrônicos e documentos), para ser entregue em um destino final. Este, pode ser carregado dentro de uma mochila (simples ou térmica, em variados tamanhos) ou acoplado a um bagageiro (dianteiro ou traseiro), onde é preso na bicicleta das mais diversas maneiras: utilizando cordas, extensores, caixas ou qualquer objeto disponível que cumpra a função de prender o objeto à bicicleta de modo minimamente seguro e firme.

Ou seja, a forma utilizada para transportar essas encomendas depende sempre das características do objeto transportado, da bicicleta utilizada, do trajeto percorrido, da criatividade do ciclista para prender e carregar a entrega de modo seguro e até mesmo do clima (dias chuvosos, por exemplo, necessitam de um cuidado diferente na hora de carregar as encomendas). E o mais importante: é essencial que a mesma chegue sempre inteira e intacta ao seu destino final.

Essas diversas possibilidades de arranjos entre ciclista, bicicleta, encomendas e os objetos utilizados para transportá-las podem ser pensadas através da ideia de “acoplamento estrutural” cunhada por Maturana e Varela (1995). Por meio do acoplamento, duas (ou mais) unidades se unem e formam uma nova coerência, com uma dinâmica estrutural própria. Essa ideia também serve para pensar a relação entre organismo/ser-vivo (entregador-na-bicicleta) e ambiente/meio (cidade), como duas estruturas que são consideradas operacionalmente dependentes uma da outra.

Penso então, nesses entregadores junto com suas bicicletas, a partir da ideia de um indivíduo ciborgue, nos moldes de que fala Donna Haraway, porque é um corpo que se constitui e percebe a cidade em cima da bicicleta, que aparece aqui mais do que como uma simples ferramenta, já que transforma a percepção do praticante. É um corpo ciborgue, híbrido, acoplado, que cria o espaço urbano e dá significados a ele conforme se movimenta.

O tempo de entrega também é uma preocupação frequente para estes ciclistas. Quem solicita uma entrega, quer que a mesma chegue sempre dentro do menor tempo possível, e para que isso ocorra, os “*messengers*” necessitam ser muito ágeis. Quanto mais ágeis e em menor tempo eles conseguirem se movimentar, mais entregas podem ser feitas, o que resulta numa renda maior para o entregador. Por conta disso, desenvolvem habilidades e estratégias

para se locomover nos mais variados terrenos: calçadas, avenidas, calçadões, ciclovias, ciclofaixas, corredores, ruas (asfaltadas, com lajotas, paralelepípedo, entre outras), etc. Todas essas diferenças resultam em diferentes maneiras de engajamento com o ambiente e informam ao entregador sobre possibilidades e impossibilidades de ações. Diferenças que produzem diferenças, parafraseando Gregory Bateson (1972), e que informam sobre o caminho a ser seguido.

No entanto, antes de continuar essa discussão, considero necessário apresentar, primeiro, um pouco mais sobre os diferentes tipos de bicicletas utilizados pelos ciclistas entregadores e, posteriormente, apresentar a cidade de Florianópolis, na qual realizei meu campo e que serve de ilustração para que seja possível compreender o modo como os ciclo-entregadores circulam por esta região.

### **As diferentes bicicletas**

Quadro, garfo, guidão, mesa, selim, canote, abraçadeira, pedais, movimento central, pedivela, corrente, alguns parafusos e duas rodas. Em cada roda: raios, aro, cubo, pneu e câmara. Em qualquer bicicleta que você observar, será possível encontrar estes componentes.

Ainda temos, dependendo do tipo de bicicleta: sistemas de freios, manoplas, manetes, pinhão, catraca, fita de aro, fita de guidão, câmbio, cabos, e muitos outros apetrechos. E além disso tudo, não podemos nos esquecer da graxa e dos lubrificantes, essenciais para o bom funcionamento de uma bicicleta.

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

Por fim, ainda existem muitas outras configurações possíveis, como grossura do pneu, utilização de amortecedores, caramanhola, fita anti-furo, tipos de sistemas de freios (ou a

ausência deles), bagageiros, para-lamas, etc., que são escolhidas de acordo com o terreno, o clima e as preferências pessoais do ciclista.

Por conta de tudo isso, percebe-se que a bicicleta utilizada por cada entregador está diretamente ligada a uma gama de necessidades e escolhas, que jamais podem ser desvinculadas tanto da pessoa que está dirigindo quanto do ambiente em que ambas se encontram, tornando-se algo extremamente contextual e pessoal.

Estas bicicletas são escolhidas de acordo com os mais variados critérios: econômico, preferência pessoal, agilidade, autonomia, etc. No entanto, as mais usadas pelos ciclistas entregadores em Florianópolis são as bicicletas fixas, as speeds e as bicicletas urbanas/híbridas (não necessariamente nessa ordem). Mas para explicar as propriedades e característica de cada uma dessas, primeiro é necessário compreender a diferença entre uma bicicleta de “roda livre” e uma “roda fixa”.

As bicicletas de “roda livre” são aquelas mais comuns: quando o ciclista interrompe o ato de pedalar as rodas continuam girando normalmente. Muitas pessoas chamam isso de pedalar “na banguela”, e tanto as speeds quanto as urbanas, mountain bikes (“mtb”) e híbridas são consideradas bicicletas de “roda livre”.

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

As bicicletas urbanas, mtb e híbridas, ao contrário, são bicicletas mais pesadas, mais fortes e com os pneus mais grossos. E apesar de terem essas características em comum, se diferenciam em relação aos diferentes terrenos em que são feitas para pedalar: as urbanas foram projetadas para serem utilizadas na cidade, enquanto que as mountain bikes são destinadas à trilhas e terrenos menos estáveis, com a presença de pedras, terra e lama. No entanto, isso não limita o uso delas, pois observei alguns ciclistas entregando de mtb também. As híbridas, como o próprio nome indica, são uma mistura dessas outras duas, sendo um pouco mais versáteis.

Apesar da estrutura desses três tipos de bicicletas diminuir a sua aerodinâmica, elas são muito resistentes e seus pneus grossos facilitam a pedalada em qualquer tipo de terreno,

diferente dos pneus mais finos que funcionam melhor apenas em terrenos muito lisos, como no asfalto.

Já as fixas, como o próprio nome indica, possuem o pinhão fixo na roda. Isso faz com que o girar da roda traseira acompanhe o movimento dos pedais. Quando o ciclista interrompe a pedalada (sem tirar os pés dos pedais), a roda trava e a tendência é que ocorra uma derrapada até que a bicicleta pare. Essas derrapadas propositais são justamente o que esses ciclistas chamam de “skids”, uma alternativa utilizada para frear esse tipo de bicicleta. A manutenção destas bicicletas costuma ser muito simples e de baixo valor, e a maioria dos ajustes são facilmente feitos em casa. Por conta disso, muitos entregadores acabam optando por utilizar este tipo de bicicleta, por permitir um maior grau de autonomia por parte do ciclista. Portanto, basicamente o que diferencia a roda livre da roda fixa é o pinhão, peça acoplada diretamente ao resto da roda e que se liga ao pedivela e aos pedais por meio da corrente.

Essas diferentes possibilidades de configurações e escolhas de bicicletas, peças, mochilas, cordas e apetrechos proporcionam diferentes individualizações, de acordo com os esquemas técnicos que se formam no sistema acoplado que une entregador + bicicleta + entrega (junto com os diversos apetrechos utilizados para transportá-la) + ambiente. O entregador se constitui, portanto, pela relação e interação entre todos esses elementos e as suas (im)possibilidades de ação na medida em que se movimenta. Isso constitui o que pode-se chamar de “campo operatório” (SAUTCHUCK, 2007) do ciclista entregador.

### **“Puxar tele”: Pedivento Ciclo Movimento, Orbis Ciclo Entregas e os diferentes tipos de entregas**

Durante meu campo, acompanhei os dois únicos grupos que trabalham fazendo entregas na cidade somente utilizando as bicicletas como veículo, são eles: a Pedivento Ciclo Movimento, coletivo que começou a atuar nas ruas no início de 2018, e a Orbis Ciclo Entregas, que já está fazendo entregas em Florianópolis desde 2016.

“Puxar tele” é um termo muito utilizado por estes dois grupos quando se referem ao trabalho que exercem, utilizando uma expressão que remete mais à ação, à prática em si, do que à uma categoria definidora do que é ser um entregador. “Puxar tele” é o ato de carregar as entregas de um lugar ao outro.

A Pedivento, cresceu rapidamente e ganhou bastante visibilidade nos últimos meses e atualmente conta com 14 ciclistas fixos, entre eles 8 mulheres e 6 homens, que se revezam para atender os 12 estabelecimentos pelos quais realizam as entregas diariamente. Já a Orbis, apesar de mais antiga no ramo, tem diminuído suas atividades e conta atualmente com uma equipe de 8 ciclistas fixos, entre os quais são 7 homens e 1 mulher. Em ambos os coletivos, os serviços mais solicitados pelos clientes são os “deliverys” de comidas, as entregas de documentos e as entregas de flores, nesta ordem respectivamente.

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

Tanto a Pedivento quanto a Orbis trabalham com dois tipos diferentes de entregas, sendo eles: 1) Delivery (entregas programadas para um só estabelecimento, durante um período contínuo de horas acordado previamente); e 2) Mensageria (entregas avulsas). No caso do “delivery”, os produtos mais entregues são alimentos, sucos e flores, já na “mensageria”, o mais comum é que transportem documentos, eletrônicos e outros objetos. No entanto, é normal que os entregadores intercalem estes dois tipos de entregas, conforme sua disponibilidade. Assim, normalmente nos dias em que não há delivery, ficam à espera dos serviços de mensageria ou saem para prospectar novos clientes (oferecendo seus serviços e distribuindo panfletos pela cidade). Estes aspectos fazem com que o trabalho de entregas seja sempre muito imprevisível e sazonal.

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

Ao conversar com Antônio, entregador da Orbis, ele me contou um pouco sobre essa dinâmica da sazonalidade nas entregas, ao me dar o exemplo de um dia de mensageria em que tudo correu bem:

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

(Antônio, ciclo-entregador da Orbis Ciclo Entregas)

Essa questão da sazonalidade é um ponto importante para compreender a rotina de um entregador, e está ligada a um serviço que ainda se caracteriza muito pela informalidade: nenhum seguro contra acidentes no trabalho, sem salário fixo e a oferta de um serviço que é terceirizado, aspectos que contribuem para este quadro.

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

Já no caso do delivery, normalmente é acertado um valor fechado, sobre o qual fica combinado que o ciclista trabalhe um determinado número de horas (normalmente 4 horas

por dia), nos dias em que o contratante achar necessário (normalmente de segunda à sexta). Também é normal que se combine um número máximo de entregas por dia, e passando deste número, é cobrado um valor adicional por cada uma. Essa cobrança é feita para que não fique muito desgastante para o messenger, e no caso de estabelecimentos em que o fluxo de entregas é muito alto, é comum que trabalhem mais de um ciclista ou então, que o ciclista reveze as entregas com outros motoboys.

Esse revezamento entre os ciclistas entregadores e os motoboys é comum de ocorrer em restaurantes que entregam para muitos bairros, e é algo que está muito ligado à geografia da ilha: por conta dos morros e das regiões mais afastadas, seriam necessários muitos ciclistas para poder cobrir uma grande área de entrega, e essa ainda assim não seria uma alternativa muito ágil. Deste modo, os estabelecimentos optam por colocar motoboys para entregar nas regiões mais distantes e os ciclistas para entregar nas regiões mais próximas.

### **A cidade de Florianópolis: uma primeira aproximação**

Florianópolis é a capital de Santa Catarina, estado brasileiro localizado na região Sul do país. O município é composto por uma ilha principal, que contém inúmeras praias espalhadas por toda sua extensão. Na região centro-oeste desta ilha está localizado o centro comercial da cidade, que é ligado à região continental por duas pontes: Pedro Ivo Campos e Colombo Salles, a primeira guia o caminho para as pessoas que chegam à ilha e a segunda faz o caminho oposto. Além destas, a ponte Hercílio Luz também faz a conexão entre ilha e continente, mas está fechada há muitos anos por conta do estado de deterioração em que se encontra, servindo apenas como cartão postal para a cidade. Nesta região, também estão localizados os dois principais terminais de ônibus da ilha, que se encontram muito próximos à cabeceira das pontes: O Terminal Rodoviário Rita Maria e o Terminal de Integração do Centro - TICEN, o principal terminal urbano da capital, de onde saem e chegam a maioria dos ônibus circulares.

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

Além da ilha, no entanto, não podemos deixar de mencionar que Florianópolis também é composta por outras áreas periféricas localizadas no outro lado da ponte, na região continental que faz parte do que chamamos de Grande Florianópolis. Esta região também é bastante comercial e conta com a presença de uma importante via gastronômica no bairro de Coqueiros.

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

Florianópolis também é uma cidade que conta com uma grande influência dos ventos, e entre eles temos um importante personagem, muito conhecido dos moradores da região: o famoso vento sul. Um vento frio e forte, que causa uma sensação térmica inferior às temperaturas registradas. A extensão da capital não é muito larga (aproximadamente 675 km<sup>2</sup>, compreendendo também a região continental) e em menos de um dia é possível contornar a ilha, mesmo de bicicleta. Porém, o que dificulta este trajeto é, além dos diversos morros, a falta de segurança para os ciclistas circularem, principalmente nas grandes rodovias e nas avenidas mais extensas.

A configuração espacial da capital faz com que estes grupos concentrem seus serviços em três principais regiões: a área central da cidade (bastante comercial e com um intenso fluxo de trabalhadores, conforme já mencionado, e que também engloba a região da Beira Mar Norte, área nobre da cidade); os arredores da Universidade Federal de Santa Catarina e da Universidade do Estado de Santa Catarina (região universitária, com muitos estudantes e restaurantes que oferecem o serviço de “delivey”) e no continente (nos bairros mais próximos à beira mar continental, onde também existe um grande fluxo de trabalhadores e serviços ligados à gastronomia). Estas três regiões estão relativamente próximas e são áreas em que o serviço possui um melhor custo/benefício, tanto para os ciclistas quanto para os clientes, por conseguirem realizar entregas mais ágeis e mais em conta.

Ao acompanhar os messengers nas entregas, percebi o quanto as características geográficas, climáticas e econômicas de Florianópolis influenciam diretamente no trabalho oferecido por eles. A perspectiva ecológica proposta por Gibson e posteriormente retomada

por Ingold parece, então, um bom caminho para compreender essa relação entre o ciclista-na-bicicleta (organismo) e a cidade (ambiente).

A ideia de uma perspectiva ecológica surgiu como uma proposta de Gibson (1986) para uma nova compreensão da relação entre percepção e ação, e posteriormente foi retomada por Ingold (2015). Adotar esta perspectiva é utilizar como ponto de partida o engajamento ativo do ser humano no ambiente. É entender organismo e ambiente como entidades que só existem na relação entre si. E sendo assim, então, o conhecimento não está localizado nem em um e nem no outro de forma separada.

### **Os affordances da cidade a partir do movimento**

Gibson (1966) afirma que a percepção é formada pela junção de dois tipos de informação, que estão estritamente ligadas e que são inseparáveis, o que ele chama de “*egoreception*” e “*exteroception*”. Estas são, respectivamente, a informação que temos sobre nós mesmos e a informação sobre o ambiente que nos cerca. Isso significa que percebemos a nós mesmos e o mundo ao nosso redor por meio das informações que temos a respeito de ambos, e como estas estão diretamente ligadas, percebemos o ambiente e nos percebemos ao mesmo tempo.

Quando o ciclista se move fazendo entregas pela cidade, ele percebe a si mesmo no trânsito, através de possibilidades e impossibilidades de ação que são reconhecidas conforme ele se movimenta. O ambiente do ciclo entregador é o ambiente do trânsito, conforme já pontuado, e o que eles propiciam um ao outro está diretamente ligado ao modo como os *messengers* percebem a cidade, modo este que é diferente dos motoristas, dos pedestres e dos motoqueiros pois, apesar do trânsito ser o mesmo, as (in)capacidades de ação são outras, e refletem em diferentes ações.

Segundo Gibson (GIBSON, 1966, p. 127) e que posteriormente serviu de influência para Ingold (INGOLD, 2015, p. 129), o ambiente não existe em si, ele existe tal como é percebido, e o que nós percebemos dele são os “affordances”, que podemos entender como significados/(in)capacidades de ação “reconhecidos”. Esta noção de “affordance” permite compreender que

A percepção, portanto, não é uma questão de atribuir algum significado ao objeto - de reconhecê-lo como pertencendo a um certo tipo ao qual determinados usos possam ser atrelados -, mas de descobrir significado no próprio processo de uso (INGOLD, 2015: 129).

Assim, nota-se que as formas de perceber o mundo são diretamente relacionadas à experiência.

Um exemplo interessante para compreender esta ideia de *affordance* e como ela está relacionada aos *messengers* é analisar o modo como estes ciclistas utilizam escadarias, meio-fios, ciclofaixas, postes, outros carros, etc. se apropriando das “coisas” (INGOLD, 2015) ao seu redor e dando novos usos e sentidos a elas.

As escadarias presentes no centro da cidade são normalmente utilizadas por pedestres, no entanto, alguns ciclistas entregadores as utilizam para cortar caminho e chegar mais rapidamente a outras ruas. No entanto, elas só são uma boa alternativa para os *messengers* que utilizam bicicletas mais leves, que permitem que eles as carreguem escada acima, de modo ágil e prático. Já os ciclistas que utilizam bicicletas pesadas, como é o caso das *mountain bikes*, não compartilham desta mesma estratégia.



(Brenda, ciclista da Pedivento, subindo a escadaria que liga a rua Osmar Cunha à rua Nereu Ramos. Foto tirada por mim.)

Ao acompanhar os entregadores, também percebi que eles evitam ao máximo ter que parar a bicicleta, e mais ainda ter que colocar o pé no chão, pois parar significa perder o fluxo do movimento, que implica numa perda de agilidade.

Dessa forma, quando a parada é inevitável, eles escolhem se apoiar nos mais diversos objetos para manter o equilíbrio em cima da bicicleta, entre eles: postes, placas, carros parados, etc., assim fica mais rápido de voltar a pedalar e retomar o ritmo.



(Brenda, ciclista que faz entregas pela Pedivento, apoiada em um carro estacionado, enquanto confere o endereço da próxima entrega no “Google Maps”. Foto tirada por mim.)



(Brenda apoiada em um poste na calçada, enquanto aguarda o sinal abrir. Foto tirada por mim.)

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

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

Os atributos dos materiais que encontramos na paisagem da cidade não são fixos nem estáticos, na medida em que adquirem usos e funções que são sempre orientados pela prática e pela experiência, e estão inseridos dentro do ambiente constituído pelo e para os entregadores, ambiente este que é diferente do percebido por outros modos de habitação da cidade.

A experiência destes ciclistas em diferentes condições climáticas também faz com que consigam formular estratégias e repensar suas rotas, de acordo com o que é mais apropriado em determinadas condições. Um exemplo para isso é em relação aos ventos fortes, característicos de cidade litorâneas como Florianópolis.

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

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

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

Luis (ciclista que começou a fazer entregas recentemente e ainda não é fixo), de modo semelhante, ao me contar sobre o seu primeiro dia fazendo entregas disse que levou um tombo “com mochila cheia e tudo”, por conta do vento. Disse que assim que pegou a ciclovia que acompanha a beira mar continental, deu de cara com ele, e como não esperava, desequilibrou na hora e caiu, “se eu soubesse que tinha tanto vento lá teria pegado o caminho por dentro”. Além de ser a sua primeira vez fazendo entregas, Luis também nunca havia pedalado naquela região, e conta que seu tombo foi por conta disso. Depois do tombo, mudou o trajeto e pedalou por dentro do bairro, evitando o vento e ignorando a presença da ciclovia, que se revelou como uma péssima opção para ser usada em dias de ventos fortes.

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

O vento, que para um caminhante pode ser simplesmente ignorado e que no máximo causaria incômodo representa certas (im)possibilidades para que determinados caminhos sejam seguidos (no caso, as ciclovias localizadas na beira-mar de toda a ilha, dependendo da direção do vento), fazendo com que o ciclista necessite calcular novamente a sua rota. O mesmo acontece com as escadas presentes no centro da cidade, que passariam despercebidas por outros tipos de ciclistas urbanos, surgem como possibilidades possíveis para estes ciclistas, que as utilizam para cortar caminho de uma rua a outra.

## Considerações finais:

Como vimos, as possibilidades e impossibilidades de ação dos *messengers* em meio à cidade e ao trânsito estão diretamente relacionadas ao ambiente que emerge para estes entregadores por meio de suas práticas cotidianas.

Aqui, apresentei de modo breve, como os objetos, as superfícies, os materiais e até as configurações geográficas da cidade de Florianópolis adquirem diferentes usos de acordo com o modo como são experimentados. O significado, portanto, emerge sempre do ambiente e da nossa relação com ele.

Michel de Certeau se refere a algo semelhante a isso, ao falar sobre as diferentes “práticas de espaço” presentes na cidade:

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

Deste modo, o autor nos mostra que as práticas estão envolvidas sempre dentro de um campo de possibilidades, operações e impedimentos, que no caso deste trabalho, fazem parte de todo o campo operatório (SAUTCHUCK, 2007) do ciclista, o qual está constantemente sendo feito e refeito conforme o próprio *messenger* se movimenta pela cidade.

Certeau também faz uma analogia entre o ato de falar (enunciação) e o ato de caminhar, como exemplo para reforçar seu argumento sobre a importância de uma análise minuciosa das práticas cotidianas. Para ele, o “ato de caminhar está para o sistema urbano assim como o ato de fala está para a língua ou para os enunciados proferidos” (CERTEAU, 1998: 176), o que ele chama de “enunciação pedestre”.

Seguindo este caminho, penso numa possível comparação deste argumento e a ação de pedalar pela cidade na qual estão envolvidos esses entregadores. Falar, caminhar e pedalar podem ser pensados como atividades semelhantes se levarmos em conta que todas estas são construídas por meio de uma relação recíproca entre organismo e ambiente, dentro de um

determinado contexto. Apesar de atividades muito diferentes, estas três tem algo muito em comum: se constroem e se reconstróem sempre através da prática, no cotidiano. Como pontua Certeau:

Em primeiro lugar, se é verdade que existe uma ordem espacial que organiza um conjunto de possibilidades (por exemplo, por um local por onde é permitido circular) e proibições (por exemplo, por um muro que impede prosseguir), o caminhante atualiza algumas delas. Deste modo, ele tanto as faz ser, como aparecer. Mas também as desloca e inventa outras, pois as idas e vindas, as variações ou as improvisações da caminhada privilegiam, mudam ou deixam de lado elementos espaciais. (CERTEAU, 1998: 178)

Aqui, a cidade de Florianópolis é pensada para além de sua organização panóptica. Assim, mesmo que exista uma ordem espacial das coisas no ambiente urbano, com caminhos por onde é permitido passar (ruas, avenidas, etc.), obstáculos (pedras, buracos, calçadas irregulares, etc.) e proibições (como muros, por exemplo), o ciclista está constantemente atualizando e renovando esta ordem, dando novos significados e modos de uso para estes.

A cidade está sempre sujeita a variações e improvisações. Cada trajeto é um novo caminho que privilegia ou não determinados elementos espaciais, que “faz outras coisas com a mesma coisa e ultrapassa os limites que as determinações do objeto fixavam para o seu uso” (CERTEAU, 1998: 178). Assim o *messenger*, a partir dos “*affordances*” (GIBSON, 1966) que propicia e que são propiciados a ele, trabalha sempre dentro de possibilidades e impossibilidades de ação e recria estas ao mesmo tempo em que pedala. O conhecimento é, portanto, sempre direto e prático, conforme indicou James Gibson.

## Referências bibliográficas:

- BATESON, Gregory. *“Steps to an Ecology of Mind”*. San Francisco : Chandler Pub. Co. 1987. 1972.
- CERTEAU, Michel de. *“A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer”*. Petrópolis. Vozes, 1998. 2008.
- COUPAYE, Ludovic. *“Chaine opératoire, transects et théories: quelques réflexions et suggestions sur le parcours d’une méthode classique”*. Soulier Ph., éd. 2015.
- GIBSON, James. *“The Ecological Approach to Visual Perception”*. New York: Psychology Press. 1986.
- \_\_\_\_\_. *“The senses considered as perceptual systems”*. Cornell University: 1966.
- HARAWAY, Donna., KUNZRO, Hari. & TADEU, Tomaz. *“Antropologia do ciborgue: as vertigens do pós-humano”*. Autêntica Editora (coleção mimo). 2009.
- INGOLD, Tim. *“Estar Vivo”*. São Paulo: Vozes, 2015.
- \_\_\_\_\_. *“Da transmissão de representação à educação da atenção”*. Educação, Porto Alegre, v. 33, n.1, p. 6-25, jan./abr. 2010.
- \_\_\_\_\_. *“Biosocial Becomings”*. 2013.
- \_\_\_\_\_. *“Trazendo as coisas de volta à vida: emaranhados criativos num mundo de materiais”*. Horizontes Antropológicos. 2012.
- SAUTCHUK, Carlos Emanuel. *“O arpão e o anzol: técnica e pessoa no estuário do Amazonas (Vila Sucurijú, Amapá).”* Brasília: Universidade de Brasília. 2007.