DOI: 10.4025/jphyseduc.v30i1.3069

Artigo Original

A PROMOÇÃO DA BICICULTURA NA POLÍTICA INSTITUCIONAL DE PLANEJAMENTO DAS CIDADES

THE PROMOTION OF BICICULTURE IN THE INSTITUTIONAL PLANNING POLICY OF CITIES

Leandro Dri Manfiolete Troncoso[1], Rodolfo Franco Puttini[2], Giuliano Gomes de Assis Pimentel[3], Tony Honorato[4] e **Sérgio Alejandro Toro-Arévalo[5]**

[1]Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Rio Claro-SP, Brasil.
[2]Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Botucatu-SP, Brasil.
[3]Universidade Estadual de Maringá, Maringá-PR, Brasil.
[4]Universidade Estadual de Londrina, Londrina-PR, Brasil.
[5]Universidad de Santiago de Chile, Santiago, Chile.

RESUMO
O objetivo da pesquisa é de compreender a perspectiva de cicloativistas da Região Sul do Brasil na promoção da bicicultura em seus respectivos territórios. Entrevistamos seis cicloativistas tendo como critérios de inclusão a) ser cicloativista militante; b) ocupação de cargo político e c) desenvolvimento de projetos de cidadania na gestão pública e iniciativa privada. A partir da metodologia Fenomenológica-Hermenêutica, emergiram as unidades de significado "organização do movimento cicloativista", "processos educativos vivenciados na promoção da bicicultura" e "planejamento da política pública" que resultaram na categoria 'ciclismo urbano como mobilidade ativa sustentável'. Consideramos que, o fenômeno ciclismo urbano representa a necessidade de valorização da convivência à escala humana no trânsito com potencial de transformação política no planejamento das cidades.
Palavras-chave: Ciclismo. Educação física. Política pública. Planejamento de cidades.

ABSTRACT
The objective this research understand perspective of cycloactivists South Region of Brazil in the promotion biciculture in their respective territories. We interviewed six cycloactivists with inclusion criteria: a) being militant cyclo-activist; b) holding political office and c) developing citizenship projects in both public and private management. From the phenomenological-hermeneutic methodology emerged units of meaning 'The cycling activist movement organization', 'educational processes experienced for fostering bicycle culture' and 'planning of public policy' resulting in the category 'urban cycling as sustainable active mobility'. We consider phenomenon bicycling represents the need to value human at scale coexistence in road traffic with potential for political transformation in city planning.
Keywords: Bicycling. Physical education. Public policy. City planning.

Introdução

A bicicultura representa uma nova expressão do Humanismo compreendida em interrelação com as diversas formas de mobilidade, o uso do espaço público com liberdade, a democracia e a convivencialidade caracterizada como um movimento social de tendência mundial que, ao surgir nos últimos anos em grandes cidades, busca dar um outro sentido a vida urbana dependente ao modelo de desenvolvimento do transporte motorizado[1]. Ações estratégicas para a promoção da bicicultura estão contextualizadas na Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável[2] com a bicicleta relacionada com os 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS)[3], das recomendações do Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas (ONU)[4], da Nova Agenda Urbana (Habitat-III)[5] e do Acordo de Paris para mitigação das mudanças climáticas[6]. Estes documentos estão efetivados em cidades como Amsterdã - Holanda[7] e Copenhagen - Dinamarca[8] e, na realidade latino-americana, destacamos o Programa Ciclovía, *Instituto Distrital de Recreación y Deporte* (IDRD), Bogotá, Colômbia[9].

Apesar das estatísticas dos acidentes de trânsito no Brasil com aproximadamente 45.000 mortes/ano e 300.000 pessoas com sequelas estando os ciclistas envolvidos em 5% destes incidentes[10], praticar o ciclismo urbano é a forma de mobilidade mais eficiente e segura devido à velocidade de deslocamento[11]. A inclusão da bicicleta nas cidades está garantida na legislação brasileira desde o Código de Trânsito Brasileiro (CTB)[12], na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) que estabelece as diretrizes de atuação do poder público federal, estadual e municipal[13], na Política Nacional de Promoção da Saúde (PNPS) com a mobilidade ativa e seus efeitos para a saúde coletiva[14] e no Caderno de Referência para Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana com regras para implantação de infraestrutura cicloviaria[15].

A atualidade programática e discursiva institui-se com a aprovação da Lei Federal 13.724 - Programa Bicicleta Brasil (PBB)[16] construida em conjunto por organizações nacionais como a União dos Ciclistas do Brasil (UCB)[17] e internacionais como o *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP)[18] e *World Resources Institute* (WRI)[19] na articulação para formulação de políticas públicas. Também destacamos o estudo "Economia da Bicicleta no Brasil" que demonstra a dimensão complexa da "cadeia produtiva" com receita fiscal, geração de empregos, demanda interna e comércio exterior, "políticas públicas" de participação social na esfera pública, "transporte" relativo à utilização doméstica e comercial, "atividades fins" de organizações cicloativistas, investigações científicas, cicloturismo, empreendedorismo e eventos esportivos e "benefícios" para a saúde ambiental urbana[20].

Para ampliar esta discussão no campo científico da Educaçao Física, realizamos uma busca com a palavra-chave ciclismo na base de dados da Revista de Educação Física (UEM) encontrando cinco artigos dispostos por um delineamento experimental biomédico descontextualizado do ambiente social[21-25]. Ao compreendermos o fenômeno ciclismo urbano como direito humano à mobilidade ativa[26], afirmamos a necessidade de investigações guiadas por estratégias sensíveis ao contexto[27] que desvelem a pluralidade de significados político-culturais relacionados ao uso da bicicleta.

O objetivo dessa pesquisa é de compreender a perspectiva de cicloativistas da Região Sul do Brasil na promoção da bicicultura em seus respectivos territórios. Acreditamos que, ao expor a visão de cicloativistas na promoção da bicicultura como política institucional, oferecemos subsídios favoráveis para a compreensão do ciclismo urbano na Educação Física.

Métodos

Participantes

A pesquisa foi estruturada nas categorias conceituais "a experiência transformativa do ser que pedala" e "o direito de pedalar na cidade"[28], se deu a partir da viagem de bicicleta "Pedalar por Cidadania"[29]. Em 2016 durante dois meses, foram percorridos 4500 quilômetros entre as cidades de Maringá e Curitiba, estado do Paraná, Joinville, Blumenau, Balneário Camboriú e Florianópolis, estado de Santa Catarina, Porto Alegre e Pelotas, estado do Rio Grande do Sul (Brasil), Montevidéu (Uruguai), Buenos Aires, La Plata e Mendonza (Argentina) e Santiago (Chile) para participar do *"V Foro Mundial de la Bici: Energia Humana, Poder Ciudadano"*. Na realização deste processo educativo, foi utilizada a técnica de entrevista semi-estructurada[30] ao entrevistar 30 cicloativistas da Região Sul sendo selecionadas seis pessoas de acordo à sua representatividade a partir dos seguintes critérios: a) ser cicloativista militante; b) ocupação de cargo político e c) desenvolvimento de projetos de cidadania na gestão pública e iniciativa privada: 1) Goura Nataraj, Mestre em Filosofia, Universidade Federal do Paraná, Deputado Estadual do Paraná pelo Partido Democrático

Trabalhista (PDT); 2) Marcelo Sgarbossa, Doutor em Direito, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Vereador na cidade de Porto Alegre pelo Partido dos Trabalhadores (PT); 3) André Geraldo Soares, Mestre em Sociologia Política, Universidade Federal de Santa Catarina, Presidente da UCB; 4) Felipe Fossati Reichert, Doutor em Epidemiologia, Universidade Federal de Pelotas, Professor da Escola Superior de Educação Física de Pelotas; 5) Milton Carlos Della Giustina, foi atleta e técnico da Seleção Brasileira de Ciclismo, proprietário da *Della Bikes* na cidade de Florianópolis e 6) Ana Destri, professora de Educação Física também na cidade de Florianópolis.

Procedimentos

Adotamos a abordagem qualitativa fenomenologica-hermenêutica referente à descrição existencial "Pedalar por Cidadania"[31,32]. Empregamos a análise do fenômeno situado constituída pela análise ideográfica que torna visível a ideologia dos sujeitos com destaque para as unidades de significado através da redução fenomenológica por atitude, disposição e suspensão das crenças por um quadro de convergências agrupadas pelos discursos e pela análise nomotética na formação da matriz composta das análises individuais identificadas por generalidades, comparação e variação imaginativa emergindo o fenômeno relacional[33]. Os sujeitos assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) concordando com os procedimentos de pesquisa e a quebra do anonimato. O projeto está cadastrado na Plataforma Brasil, comprovante 029413/2015, registro CAAE: 43889115.1.0000.5465, parecer 1.202.636, Comitê de Ética e Pesquisa, Instituto de Biociências de Rio Claro, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (IBRC-UNESP)[34].

Resultados

No processo analítico, a descrição existencial "pedalar por cidadania" está relacionada à promoção da bicicultura como estratégia de política institucional no planejamento das cidades situada no mundo-vida dos entrevistados. Para *Edmund Husserl*, o conceito mundo-vida (*Lebenswelt*) agrupa o conjunto de experiências vivenciadas pelo pesquisador junto aos pressupostos metodológicos com implicações éticas na intersubjetividade compartilhada com outros sujeitos[35]. Na redução fenomenológica formado por 45 convergências ideográficas, estão expressas as unidades de significado "organização do movimento cicloativista", "processos educativos vivenciados na promoção da bicicultura" e "planejamento da política pública" geradoras da categoria "ciclismo urbano como mobilidade ativa sustentável".

Discussão

Organização do movimento cicloativista

Nessa unidade de significado, André Soares descreve sua atuação junto à UCB constituída em 2007 como entidade representativa dos ciclistas urbanos:

> A UCB enquanto papel congregador do movimento cicloativista brasileiro visa a formação de uma rede de organizações locais para construir democraticamente a tomada de decisões à nível nacional com participação horizontal, tendo como desafio estabelecer uma cultura de fazer cicloativismo que escape das armadilhas de corrupção e interesses próprios e, ao mesmo tempo, dialogue em igualdade de condições políticas com outros setores sociais para transformar a sociedade, ou seja, não queremos apenas bicicleta, queremos pedalar com segurança, conforto, alegria e leveza na alma permitindo com que as pessoas vivam sem restrições ao exercício do domínio alheio.

A UCB surge para estabelecer uma agenda política em nível federal com abrangência em 24 estados e Distrito Federal tendo por objetivo, promover o uso da bicicleta em território brasileiro e que, ao representar a comunidade da mobilidade ciclística na constituição legal, dispõe de informações voltadas aos associados para atuação junto às respectivas esferas administrativas do poder público.

Goura Narataj relata seu envolvimento histórico com o cicloativismo desde 2005 na organização da primeira massa crítica. Em setembro de 2007, foi instituído o mês da bicicleta. Em 2011, junto a um grupo de pessoas, foi criado o espaço Bicicletaria Cultural e a Associação dos Ciclistas do Alto Iguaçu (CICLOIGUAÇU)[36] que, em 2014, organizaram o "III Fórum Mundial da Bicicleta: a cidade em equilíbrio" até 2015 com a Praça de Bolso do Ciclista[37]:

> A maioria dos gestores e técnicos ligados à mobilidade e transporte não utilizam o transporte coletivo, tão pouco pedalam ou caminham cotidianamente na cidade, o que gera distanciamento dos problemas reais no trânsito de pessoas. Estamos começando a pensar na acessibilidade como um tema nacional que, ao se abrir de forma institucional, nosso papel cicloativista é de criar condições para a participação cidadã trazendo o usuário para a discussão com o poder público a ponto de se sentir partícipe desse processo de aprendizado. Por outro lado, há resistências por parte da sociedade civil em costurar canais de diálogo que exigem dedicação e persistência em frequentar muitas reuniões com poucos resultados efetivos, mas não há outro caminho para avançar na conscientização.

Demonstra-se a importância da representaçao cicloativista com a criação de canais de diálogo formal para fiscalizar o cumprimento normativo vigente, pois gestores que tem pouca experiência com a bicicleta, pensam apenas sua racionalidade como motoristas na interpretação das leis e aplicação dos recursos públicos seguindo o senso comum potencializado pelo lobby da indústria do automóvel.

Para Marcelo Sgarbossa, seu trabalho no coletivo "Cidade mais Humana"[38], reforça a necessidade de representação institucional:

> Aqui não há um debate resultado da democracia deliberativa onde as pessoas votam com convencimento. A regra é: quem é o Marcelo? Um vereador da oposição. Bom, nós do governo temos a maioria e derrubamos por ser um projeto da oposição. Propomos para votação o projeto 'Ruas de Convivência' onde se dois terços dos moradores de uma rua do bairro fizessem um pedido, o local ficaria fechado nos domingos e feriados tendo o acesso controlado dos veículos pelos próprios moradores. Porém, foi rejeitado sem justificativa. É o reflexo da institucionalidade; você luta e percebe andar muito pouco. Em 2010 começou o movimento cicloativista, em 2011 teve o atropelamento da massa crítica com imagens rodando o mundo, em 2012 e 2013 o Fórum Mundial da Bicicleta, a realização de ações de forma humorada como a vaga viva, pedalada pelada, festas, protestos, cidade da bicicleta. Então a energia de um grande grupo de pessoas resultou em apenas vinte e poucos quilômetros de ciclovias, nenhuma campanha educativa. Isso foi bom ou ruim? Foi bom, mas poderia ter feito mais diferença. Por isso busco com o mandato Cidade mais Humana votar projetos de lei nessa perspectiva. É um aprendizado estar na institucionalidade, mas ao contrário, muitos cicloativistas a negam, como se ela no final das contas ela não decidisse as coisas.

Milton Della Giustina afirma ser o risco de acidentes o principal fator inibidor para novos adeptos ao ciclismo urbano:

> A partir do esporte, vislumbrei outro horizonte em minha vida. Competi em 23 países e, após esse momento, queria dar algo em troca para o ciclismo. Então abrimos a loja de bicicleta com apoio da Caloi antiga, nada a ver com a atual [...]. O uso da bicicleta cresceu em Florianópolis e, a partir da Viaciclo, mostramos a

> possibilidade de conviver com os automóveis. Como exemplo, na SC-401, os acidentes ocorrem onde há acostamento e ciclofaixa por causa de motoristas bêbados e, por geralmente se recusarem a fazer o teste do bafômetro e exame de sangue. Lhe digo: que justiça temos no Brasil? Por exemplo, tenho um amigo que sofreu um acidente sério com várias fraturas, um mês em coma no hospital e mais seis meses de recuperação tomando remédios que provocam letargia, aparentemente sem sequelas, somente voltou a pedalar por ser bem condicionado. Pergunto: o custo para o país é quanto? Uma pessoa doente sem escolher estar nessa condição causada por um bêbado onerando o sistema público de saúde com acidentes que poderiam ser evitados, quem deve pagar isso? Por que nós temos de pagar pelas consequências de assistência em saúde pelos acidentes causados por indivíduos motoristas embriagados?

Constatamos a necessidade do movimento cicloativista em congregar através de associações (nível municipal, estadual e federal) com o intuito de estabelecer articulaçoes política com reivindicações jurídicas viáveis, como exemplo, maior fiscalização de segurança viária através do controle da velocidade e na condição fisiológica de motoristas, também a experimentaçao do uso da bicicleta como um processo educativo durante a formação de condutores para internalização de regras de conduta de respeito aos sujeitos da mobilidade ativa.

Processos educativos vivenciados na promoção da bicicultura

Nessa unidade de significado, Felipe Reichert relata sua experiência com a disciplina Ciclismo na grade curricular do curso de Educação Física:

> No primeiro momento da disciplina com 30% da carga horária, realizo um debate crítico sobre a mobilidade urbana, inclusive esse ano vou tentar trazer alguém da prefeitura, provavelmente a vice-prefeita para mostrar as dificuldades de implementar ações de infraestrutura cicloviária e a conclusão que sempre chegamos é o pseudo-estímulo do poder público em incentivar o uso da bicicleta, acaba por acirrar os ânimos entre ciclistas e motoristas. Teve um caso que saiu no jornal da cidade de Pelotas com o motorista estacionando o seu automóvel na ciclofaixa e o ciclista ao trafegar pela área, implicou com a situação, passaram a discutir e brigaram. Muitas vezes os cicloativistas radicais veem a ciclofaixa e acreditam que estamos na Europa, inclusive alunos relatam causos pela cidade e, por pedalar há mais de 20 anos, todo dia é salvar de possíveis acidentes, os motoristas estão errados, mas não adianta ficar brigando. No segundo momento, trabalho as modalidades esportivas do ciclismo de estrada e mountain bike em lugares com ou sem ciclovias e, ainda, um passeio até um parque natural com 30 quilômetros de distância ida e volta com intenções de implementar passeios para zona rural, mas é difícil levar quinze pessoas que não pedalam.

Apesar do avanço curricular na criação de ementa, Felipe Reichert adota uma postura conservadora sobre a realidade brasileira, porém, acreditamos uma possível saída está na vivencia regular com o grupo de estudantes compartilhando o transito para otimizar a segurança entorno aos possíveis problemas que os ciclistas urbanos enfrentam constantemente.

Para Ana Destri, idealizadora do projeto 'Bicicleta na Escola', apesar de haver exemplos bem sucedidos de políticas públicas, a exemplo do Programa *Al Colegio em Bici* de Bogotá, Colombia[39], ela convive entre o discurso oficial positivo, mas que na realidade opera de maneira contraditória:

> Todas as vezes que chegava pedalando na escola, as crianças perguntavam: Você mora muito longe? Não é perigoso? Depois de tanto perguntarem, pensei, trabalho com a educação física, começamos a discutir e emergiram necessidades onde a que chamou a atenção foi de que elas tinham bicicletas, mas não vinham por motivos de

> mecânica básica. Fomos ampliando o leque por ser muito simplório encará-la apenas como essa coisa que leva e traz a gente, pois eles estudam e moram em um morro, muitas vezes tinha de pedalar pela calçada, mas em vários locais não tinha calçada, pensei, que egoísmo falar de bicicleta com péssimas condições de caminhar até a escola. No começo do projeto em 2014, o objetivo era divulgar o projeto nos encontros de formação dos diretores, jornal da prefeitura e fan page no sentido de orientar as crianças no ir-e-vir de bicicleta como veículo. Fizemos um mapeamento das escolas públicas de Florianópolis com foco naquelas de maior número de crianças ciclistas ligando para os diretores(as) agendando visitas, porém, muitos não davam atenção devido a ideia de irresponsabilidade em instruir os ciclistas estudantes com bicicletas nas ruas e, após diversas negativas, liguei para o secretário de educação pedindo uma audiência, o que prontamente foi nos dada a razão porque foram colocados paraciclos nas escolas buscando encontrar a melhor solução de uso, mas ainda assim não foi fácil, inclusive pedi o reforço de um bike anjo de 69 anos que faz AUDAX com 69 anos de idade sem histórico de acidentes graves mostrando a possibilidade real em pedalar com segurança. Em 2015, passamos a sistematizar a proposta com duas a três aulas disponíveis e, com esse tempo, por não conseguir abordar todo o conteúdo proposto para sair pedalando em grupo pela cidade, então como professora passei a estruturar a proposta e repassava as informações aos meus companheiros. A escola que nos deu um não de primeira, estamos trabalhando com alunos do quarto e quinto ano, em apenas cinco encontros eles já tem uma bagagem, agora é aguçar o senso crítico daqueles que não conseguiram pedalar.

Felipe Reichert busca instruir seus alunos com uma abordagem preventiva compartilhando experiencias das situações vivenciadas por ele e seus alunos no trânsito:

> Quando estruturava a disciplina, pensei na necessidade de abordar uma aula específica sobre prevenção de acidentes, pois ao presenciar cotidianamente quase-acidentes, buscava descrever a situação. Tive uma discussão com um cicloativista integrante de um grupo de pedalada com argumentos que eu não concordava, mas ele quis se impor perguntando há quanto tempo eu pedalava? Eu, por ser ciclista de estrada, pedalo há muito tempo, por isso consigo se aproximar dos alunos que utilizam a bicicleta no cotidiano com informações úteis para eles como estar pedalando à direita e o motorista dobrar fechando, como exemplo, o caso de um motorista que bateu no ciclista, o aluno caiu e quebrou a clavícula, então não adianta xingar e tão pouco disputar o espaço, por isso a necessidade de estar atento ao contato visual para cuidar do comportamento do outro no trânsito para sua própria segurança.

Marcelo Sgarbossa relata sua experiência na formulação de conteúdo para o curso de formação de condutores do Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul (DETRAN-RS):

> A questão é como sensibilizar. Estávamos envolvidos em um grupo de trabalho do DETRAN-RS na construção do conteúdo programático dos cursos de formação de condutores. Um exemplo, o cara está dando uma aula sobre a bicicleta no trânsito e dependendo a forma em como expor o conteúdo, se o instrutor já tiver pedalado alguma vez, pode relatar uma história de quase-acidente e, ainda, organizar uma pedalada com a turma já é outra vibração para avançar na temática, ou seja, o futuro motorista tem de experimentar a condição em ser ciclista para apreender o Artigo 201 do Código de Trânsito Brasileiro na obrigatoriedade em transitar 1,5 metros de distância lateral das bicicletas dada a maior proximidade com esse fenômeno social com potencial de mudança na cultura do trânsito. Em países como a Polônia, há um curso para ciclistas com necessidade de prova teórica e prática ganhando, ao final, uma autorização para poder pedalar sem o acompanhamento do responsável, inclusive penso ser uma tendência levando em conta que nos próximos anos vai aumentar o número de ciclistas com situações de conflito, o que pressupõe dar demonstração básica no uso da bicicleta.

A expressão quase-acidentes está condicionada a fatores como a sinalização da via pública, a posição relacional entre motorista-ciclista geradora de sensibilidades como a troca de olhares durante um cruzamento, a fiscalização normativa legal e a condição-situaçao da implantação de infraestrutura cicloviaria, porém, para que estes aspectos sejam cumpridos, deve haver uma vontade política traduzida em ações educativas com bicicleta desde as escolas e famílias para aprendizagem da convivência entre os entes do transito.

Planejamento da política pública

Nessa unidade de significado, André Soares indica um possível caminho que valoriza o diálogo interdisciplinar e intersetorial em um cenário divergente:

> A mobilidade urbana é um componente cultural procurando entender a bicicleta como ferramenta de intervenção teórica, metodológica e epistemológica interdisciplinar e intersetorial com diálogos entre a sociedade civil organizada, poder público e iniciativa privada para projetos de transformação política tendo a consciência da existência de forças antagônicas que exercem domínio para perpetuar seus interesses, sejam as corporações petrolíferas, a indústria automobilística e as grandes empreiteiras. Estamos falando de um enfrentamento onde as cidades brasileiras foram construídas para o automóvel nos últimos 60 anos sendo as maiores vítimas os pedestres, ciclistas, idosos e crianças. Temos de pensar o novo discurso: a cidade na escala humana com a prioridade no transporte coletivo tendo o sujeito a possibilidade de viver próximo ao seu local de trabalho podendo se mobilizar de maneira ativa. É ilusão propor uma alternativa sem criar resistências, por isso viabilizar a imagem do ciclista urbano cidadão. O confronto está no nível dos conceitos para influenciar como se pensa o espaço viário nas políticas públicas, não necessariamente entre motoristas, ciclistas e pedestres.

A partir do seu trabalho na Secretaria de Trânsito e na Câmara dos Vereadores de Curitiba, Goura Nataraj acredita na necessidade de que técnicos de carreira partícipes do planejamento urbano, visitem outros locais para conhecer experiências exitosas no sentido de sensibilizar a mudança de mentalidade na organização do espaço público:

> Sempre assumi uma postura de protesto e, a partir dessa vontade, busco fazer algo dentro do poder público, pois há todo um corpo técnico do Estado formado por engenheiros de trânsito e urbanistas que, por décadas, só pensaram no automóvel e sua fluidez viária e, ao mesmo tempo, são essas mesmas pessoas que estão mudando de percepção, como por exemplo, um responsável pela semaforização da Secretaria de Trânsito foi passar férias na Europa e voltou de Amsterdã afirmando que a bicicleta é possível, viável e legal, pois como esses sujeitos são técnicos de carreira, pode mudar a gestão e irão continuar em seu cargo, pois temos de estar nos locais do processo decisório, pois caso contrário, as decisões importantes são tomadas por nós e não temos o poder de uma voz mais ativa.

Marcelo Sgarbossa exemplifica como a aplicação da racionalidade técnica em leis que beneficiem o sujeito da mobilidade ativa sustentável, gera contradições e reveses. Em acréscimo, o atual planejamento urbano privilegia corpos velozes e produtivos onde até o tempo do semáforo está caracterizado como uma forma de controle artificial do deslocamento humano:

> Estamos vivendo um momento de criminalização da política. Pelo menos vejo aqui não haver um debate efetivo; apenas o jogo discursivo sobre quem é o autor e os beneficiários com a aprovação da proposta. Como exemplo, propomos uma lei que garantia o tempo mínimo de travessia do pedestre sendo aprovada por descuido dos outros vereadores pensando ser uma coisa simples, mas que mudava toda a lógica passando a priorizar o pedestre. A Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) resolveu fazer o teste no dia 29 de abril de 2014. Porém, a cidade parou nos

> cruzamentos, o que denominei de 'vingança tecnocrata'. Ao invés de dar mais tempo ao pedestre com o aumento dos ciclos das sinaleiras sincronizadas, leia-se onda verde, foi transferido o tempo verde do motorista direto para o pedestre e, com isso, os carros arrancavam e o sinal já fechava. O teste começou às 6:00 da manhã, às 9:00 a cidade estava parada e às 10:00 o prefeito desmanchou o teste. E, claro, o culpado foi o nosso mandato que, ao contrário, propusemos a ampliação sincronizada do ciclo semafórico. Isto nos mostra o quanto uma proposta inspirada em uma escala internacional com base no homem adulto com 1,2 m/s de velocidade de caminhada e, por último, o idoso com 0,7 m/s, nos demonstra que o cálculo sempre tem por base o homem adulto, ou seja, um indício de como a cidade é programada para os mais rápidos.

Milton Della Giustina refere-se à corporeidade do operário que, por pedalar cotidianamente e trabalhar em obras, é o mais preparado para opinar sobre detalhes relativos ao design da via pública, muito por sentir o descaso do planejamento urbano realizado por motoristas engenheiros especialistas que, por seguirem os projetos encomendados, pouco se importam com outras formas de deslocamento humano:

> Se deixássemos o mestre de obras planejar entroncamentos, seria melhor que dos engenheiros já que ele anda constantemente de bicicleta e percebe que, nas saídas oblíquas ao nível da pista sem acabamento, podem derrubar o ciclista sendo pior ainda em dia de chuva e, ainda, com essa bicicleta de passeio comum que o operário usa, torna-se um risco real pular esse desnível o que acontece muitas vezes de bater e derrapar. Tenho um filho engenheiro ex-atleta de ciclismo que sempre buscou conversar com mestres de obras e peões, o que levou a apreender conhecimentos práticos de engenharia e de onde aprendeu isso? Dentro do esporte! O engenheiro quer estar acima de todo mundo sem consultar ninguém, assim antes de começar a obra, ele deve indagar sobre os atores da pista, não apenas o motorista com seu automóvel, mas sim o carroceiro puxado por cavalo, o pedestre, o ciclista e o motorista, pois quando a pessoa tem que passar por essas intersecções, torna-se uma inabilidade estrutural do responsável técnico não levar em conta esse fator.

Evidencia-se no atual planejamento das cidades, a materialização do sistema de transporte que desconsidera o projetar com cuidado para aqueles que estão expostos ao risco real de acidente devido a conduta coletiva pouco responsável, inclusive por motoristas que dirigem atentos ao celular diminuindo a capacidade de reagir ante possível imprevisto, por isso a necessidade de estabelecer uma racionalidade complexa através de relaçoes dialógicas entre todas as instituições organizadoras da vida social como promotoras da bicicultura.

Consideraçoes Finais

Consideramos a categoria analítica "ciclismo urbano como mobilidade ativa sustentável" no ato pedalar bicicleta em vias públicas, uma característica da Educação Física relacionada à intencionalidade do sujeito ciclista urbano. No entanto, devido a limitações corporais, ambientais e simbólicas na organização do espaço público, foi constatado através dos discursos que promover a bicicultura está sendo pouco valorizada na política institucional de planejamento das cidades.

Na unidade de significado "organização do movimento cicloativista", a representação política torna-se o objetivo central para estabelecer uma estratégia de atuação voltada a convivência no sentido de legitimar o ciclismo como um equipamento favorável à gestão pública. Na unidade de significado "processos educativos na promoção da bicicultura", a prioridade é de estabelecer um debate crítico nos seguintes aspectos: 1) conflito permanente entre ciclistas e motoristas; 2) implantação de infraestrutura cicloviária; 3) proposta de formação educativa nas instituições de ensino; 4) contato visual como cuidado preventivo de

comportamento no trânsito; 6) a possibilidade do motorista experimentar a condição em ser ciclista urbano durante a formação de condutores para internalizaçao normativa e 7) fiscalização efetiva da velocidade viária. Na unidade de significado "planejamento da política pública", a mobilidade ativa sustentável por bicicleta deve ser encarada como um componente cultural de intervenção interdisciplinar para a transformação da mentalidade coletiva.

Portanto, acreditamos que a opção metodológica da cognição ecológica (encarnada, situada, extendida e enactiva)[40] para a compreensão do ciclismo urbano expressa na descrição existencial pedalar por cidadania como uma forma de estar-junto com o outro consciente de processos educativos devido a bicicultura ser uma prática social promotora da cultura de movimento de fundamental interesse para a área de conhecimento Educação Física.

Referencias

1. Centro Bicicultura [Internet]. ¿Qué es la Bicicultura? [acesso em 8 ago 2019]. Disponível em: http: www.bicicultura.cl
2. United Nations [Internet]. Transforming our world: the 2030 agenda for sustainable development. [acesso em ago 2 2019]. Disponível em: http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E
3. Europe Cyclists Federation [Internet]. Cycling delivers on the global goals. [acesso em 20 jun 2019]. Disponível em: www.ecf.com/sites/ecf.com/files/The%20Global%20Goals_internet.pdf
4. United Nations [Internet]. Mobilizing sustainable transport for development. [acesso em 30 mai 2019]. Disponível em: https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2375Mobilizing%20Sustainable%20Transport.pdf
5. United Nations [Internet]. New Urban Agenda – Habitat III. [acesso em 20 abril 2019]. Disponível em: http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-English.pdf
6. United Nations [Internet]. Climate Change. [acesso em 20 abril 2019]. Disponível em: https://unfccc.int/
7. Pucher J, Buehler R. City Cycling. Cambridge: MIT Press; 2013.
8. Colville-Andersen M. Copenhagenize: the defnitive guide to global bicycle urbanism. Washington: Island Press; 2018.
9. Sarmiento OL, Castillo AD, Triana CA, Acevedo MJ, Gonzalez AS, Pratt M. Reclaiming the streets for people: insights from ciclovias recreativas in Latin America. Prev Med 2010;103(Suppl.):34-40. Doi: 10.1016/j.ypmed.2016.07.028
10. Observatório Nacional de Segurança Viária [Internet]. Estatísticas. [acesso em 27 jun 2019]. Disponível em: http://www.onsv.org.br
11. Simonelli L, Nascimento DE, Fernandes V. Cenários da mobilidade e o desafio intermodal. Rev Mun Soc Hum 2018;3(1):1-16. Doi: http://dx.doi.org/10.21575/25254774rmsh2018vol3n1460
12. Brasil [Internet]. Código de trânsito brasileiro. [acesso em 26 abril 2019]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm
13. Brasil [Internet]. Política nacional de mobilidade urbana. [acesso em 20 fev 2019]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm
14. Brasil [Internet]. Política nacional de promoção da saúde**.** [acesso em 10 jan 2019]. Disponível em: http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/politica_nacional_promocao_saude_3ed.pdf
15. Brasil [Internet]. Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana. [acesso em 17 abril 2019]. http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf
16. Brasil [Internet]. Programa bicicleta Brasil. [acesso em 17 mar 2019.]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/Lei/L13724.htm
17. Soares AG, Guth D, Amaral JP, Maciel M. A bicicleta no Brasil 2015. São Paulo: União dos ciclistas do brasil e aliança bike; 2015.
18. Institute for Transportation and Development Policy [Internet]. Transporte y Desarrollo en América Latina. [acesso em 4 jun 2019]. Disponível em: http://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2018/12/Transporte-y-desarrollo-en-Am%C3%A9rica-Latina-Volumen-2.pdf
19. World Resources Institute [Internet]. Sete Passos. Como construir um plano de mobilidade urbana. [acesso em 30 mai 2019]. Disponível em: https://wribrasil.org.br/pt/publicacoes/sete-passos-como-construir-um-plano-de-mobilidade-urbana
20. Andrade V, Rodrigues J M. Economia da bicicleta no Brasil. Rio de Janeiro: UFRJ e Aliança Bike; 2018.
21. Candotti CT, Delwing GB, La Torre M, Passini M, Noll M, Loss JF. Influência do posicionamento do ciclista na sobrecarga mecânica da coluna cervical, calculada pela técnica da dinâmica inversa. Rev Educ Fís UEM 2012;23(4):585-598. Doi: 10.4025/reveducfis.v23.4.12978

22. Carneiro JG, Bortolotti H, Camata TV, Bigliassi M, Kanthack T, Altimari LR. Efeito da ingestão de cafeína sobre o desempenho físico e estado de humor de ciclistas. Rev Educ Fís UEM 2013;24(2): 279-286. Doi: 10.4025/reveducfis.v24.2.16991
23. Neto LVS, Smirmaul BPC, Pignata BH, Junior OA. Efeito do nadar sobre o desempenho do pedal e corrida no triathlon super-sprint. Rev Educ Fís UEM 2014;25(1):45-51. Doi: 10.4025/reveducfis.v25i1.20332
24. Couto PG, Tomazini F, Silva-Cavalcante MD, Correia-Oliveira CR, Santos RA, Kiss MAPD. Contrarrelógio de ciclismo de média distância: determinação e reprodutibilidade de parâmetros derivados da distribuição de potência. Rev Educ Fís UEM 2015;26(3):443-449. Doi: 10.4025/reveducfis.v26i3.24671
25. Moura BM, Moro VL, Rossato M, Lucas RD, Diefenthaeler F. Effects of saddle height on performance and muscular activity during the Wingate test. Rev Educ Fís UEM 2017;28(1):e2838. Doi: 10.4025/reveducfis.v26i2.23244
26. Troncoso LDM, Puttini RF, Gonçalves Junior L, Toro-Arévalo SA. Ciclismo urbano como direito humano à mobilidade ativa na cidade de São Paulo. Movimento 2018;24(3):1015-1028. Doi: 10.22456/1982-8918.82908
27. Lacey H, Mariconda PR. O modelo das interaçoes entre as atividades científicas e os valores. Scientiae Studia 2014;12(4):643-668. Doi: 10.1590/S1678-31662014000500002
28. Troncoso LDM, Puttini RF. A perspectiva de cicloativistas da cidade de São Paulo. São Paulo: Cultura Academica; 2018.
29. Manfiolete LD, Bersi RM. [Internet]. Pedaling for Cityzenship. [acesso em 20 abril 2019]. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=3sudXITFGcE&t=416s
30. Denzin NK. Critical Qualitative Inquiry. Qualitative Inquiry 2017;23(1):8-16. Doi: 10.1177/1077800416681864
31. Henry M. Fenomenología de la vida. Buenos Aires: Prometeo Libros; 2010.
32. Van Mannen M. Fenomenología de la práctica. Métodos de donación de sentido en la investigación y la escritura fenomenológica. Popayan: Universidad de Cauca; 2016.
33. Bicudo MAV. Pesquisa qualitativa segundo a visão fenomenológica. São Paulo: Cortez; 2011.
34. Brasil [Internet]. Resolução n. 466, de 12 de dezembro de 2012. [acesso em 19 mai 2019]. Disponível em: http://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/cns/2013/res0466_12_12_2012.html
35. Husserl E. La idea de la fenomenologia. Barcelona: Herder; 2012.
36. Associação dos Ciclistas Urbanos do Alto Iguaçu [Internet]. Associaçao para o desenvolvimento de políticas de ciclomobilidade. [acesso em 14 jan 2019]. Disponível em: https://cicloiguacu.org.br/
37. Santana DT, Rechia S, Rodrigues EAPC. As brechas da cidade: a Praça de bolso do ciclista da cidade de Curitiba, Paraná. Movimento 2017;23(1):311-324. Doi: 10.22456/1982-8918.66384
38. Coletivo Cidade mais Humana [Internet]. Gabinete do vereador Marcelo Sgarbossa. [acesso em 12 fev 2019]. Disponível em: https://www.cidademaishumana.com.br/site/
39. Alcadía Mayor de Bogotá [Internet]. Guía para la elaboración del Plan de Movilidad Escolar. [acesso em 15 fev 2019]. Disponível em: https://www.educacionbogota.edu.co/portal_institucional/inicio
40. Newen A, De Bruin L, Gallagher S. The Oxford Handbook of 4E Cognition. Oxford: University Press; 2018.

Agradecimentos: À Coordenadoria de Aperfeiçoamento de Pesquisa em Ensino Superior (CAPES).

ORCID dos autores:
Leandro Dri Manfiolete Troncoso: 0000-0002-1540-8805
Rodolfo Franco Puttini: 0000-0003-3611-458X
Giuliano Gomes de Assis Pimentel: 0000-0003-1242-9296
Tony Honorato: 0000-0003-3057-1157
Sérgio Alejandro Toro-Arévalo: 0000-0002-4559-3351

Recebido em 02/03/19.
Revisado em 17/07/19.
Aceito em 27/07/19.

Endereço para correspondência: Leandro Dri Manfiolete Troncoso. Rua Rizzieri Lazzari, 394, Bairro Residencial Bertolucci, Piracicaba, São Paulo, Brasil. CEP – 13424728. E-mail: leandro_dri@hotmail.com