

A perspectiva do ciclismo urbano como sentido político em São Paulo, Brasil: experiências laborais na promoção da Bicicultura

La perspectiva del ciclismo urbano como sentido político en Sao Paulo, Brasil: experiencias laborales con la promoción de la bicicultura

Urban cycling perspective as a political sense in São Paulo, Brazil: work experiences in cycling culture

**Leandro Dri Manfiolete Troncoso, **Sergio Alejandro Toro-Arevalo, *Rodolfo Franco Puttini

*Universidade Estadual Paulista «Júlio de Mesquita Filho» (Brasil), **Universidad Austral de Chile (Chile)

Resumo. O objetivo do estudo foi compreender o fenômeno ciclismo urbano como sentido político em perspectiva de cinco experiências laborais na promoção da bicicultura em São Paulo, Brasil. Para a metodologia da pesquisa, foi utilizada a abordagem fenomenológico-hermenêutica a partir dos geradores de sentido vínculo, abrigo, fixação, reiteração e apoio na análise dos discursos de sujeitos que trabalham com mecânica de bicicleta, gerente de agência «bike courier», organizador de eventos desportivos com *mountain bike*, administrador de empresa *bike shop* e gestora pública de infraestrutura cicloviária. Na construção dos resultados, emergiram as unidades de significado: a) valores sociais na atividade profissional com bicicleta, b) saúde ambiental no compartilhamento viário e c) educação e política pública para a sustentabilidade. Constatamos que, a categoria «ciclismo urbano como construção cultural» representa o sentido semântico, existencial e metafísico da manifestação política da bicicultura em direção a cidadania e direito humano à mobilidade ativa sustentável por bicicleta em São Paulo.

Palavras-chave: ciclismo; mobilidade ativa; motricidade humana; política pública; cidadania.

Abstract: The objective of this study was to understand the phenomenon of urban cycling as a political sense in perspective of work experiences to promote cycling in São Paulo, Brazil. As the research methodology, a phenomenological-hermeneutic approach was used, based on the descriptors link, shelter, fixation, reiteration, and support of discourse analysis of five subjects working as bicycle mechanic, bike courier agency manager, organizer of sporting events with mountain bike, manager of a bike shop, and public manager of bicycling infrastructure. In the construction of the results, the following units of meaning emerged: a) social values in professional activities with bicycle, b) environmental health in road sharing, and c) education and public policy for sustainability. We find that category «urban cycling as a cultural construct» represents the semantic, existential, and metaphysical sense of the political manifestation of bicycling towards citizenship and human rights to sustainable active mobility by bicycle in São Paulo.

Keywords: bicycling; active mobility; human motricity; public policy; citizenship.

Resumen: El objetivo del estudio fue comprender el fenómeno ciclismo urbano como sentido político en la perspectiva de experiencias laborales para promoción de la bicicultura en São Paulo, Brasil. Para metodología de la investigación, se utilizó el enfoque fenomenológico-hermenéutico a partir de los generadores de sentido vínculo, abrigo, fijación, reiteración y apoyo en el análisis de los discursos de cinco sujetos que trabajan con mecánica de bicicleta, gerente de agencia bike courier, organizador de eventos deportivos con mountain bike, administrador de empresa bike shop y gestora pública de infraestructura cicloviaria. En la construcción de los resultados, surgieron las unidades de significado: a) valores sociales en la actividad profesional con bicicleta, b) salud ambiental en el compartir vial y c) educación y política pública para la sostenibilidad. Constatamos que, la categoría «ciclismo urbano como construcción cultural» representa el sentido semántico, existencial y metafísico de la manifestación política de la bicicultura hacia la ciudadanía y el derecho humano a la movilidad activa sostenible por bicicleta en São Paulo.

Palabras clave: ciclismo urbano; movilidad activa; motricidad humana; política pública; ciudadanía.

Introdução

A mobilidade ativa sustentável por bicicleta representa uma abordagem epistemológica do movimento social cicloativista de cidadania comprometida com o design do ambiente urbano voltado a favorecer melhores condições de vida coletiva. Pode ser considerada um valor epistemológico fundamentada na Encíclica Papal para o cuidado da casa comum (Franciscus, 2015), nas cartas de compromisso da Organização Mundial da Saúde (OMS) para a construção das ferramentas participativas de avaliação socioeconômica nos deslocamentos ativos (Kahlmeier et.al 2014) e da Organização das Nações Unidas (ONU) tanto com os 17 *Sustainable Development Goals* (UN-SDS, 2015) contextualizados à realidade ciclística nos «*Cycling delivers*

on the Global Goals» (ECF, 2016), no informe do Secretário Geral da Organização das Nações Unidas (ONU) na Conferência Global de Transportes Sustentáveis (UN-SG, 2016), no Acordo de Paris (COP-21) com a formulação de alternativas para mitigar a poluição atmosférica (UN-FCCC, 2015) e no Relatório das Cidades Globais (WCR) (HABITAT-III, 2016), o que à nível mundial demonstra uma mudança no sentido institucional do espaço público voltado à escala humana (Gehl, 2013).

Esta discussão está situada à maior metrópole brasileira nas dimensões da educação, da saúde coletiva e da urbanidade onde destacamos a atuação dos ciclistas urbanos amparados à nível da República Federativa do Brasil com o Código de Transito Brasileiro (CTB) (Ministério da Casa Civil, 1997), no Estatuto das Cidades (Ministério da Casa Civil, 2001), no Programa Bicicleta Brasil (Ministério das Cidades, 2007), na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) (Ministério da Casa Civil, 2012), na Política Nacional de Promoção da Saúde (PNPS) (Ministério da

Saúde, 2006) e no caderno de elaboração para o Plano de Mobilidade Urbana (Ministério das Cidades, 2015) e, à nível do município de São Paulo (SP) com o Plano Diretor Estratégico (Câmara Municipal de São Paulo, 2014) e do Plano de Mobilidade Urbana (SPTrans, 2015). No âmbito acadêmico, destaque para os estudos «Economia da bicicleta no Brasil» que analisou a complexidade da cadeia produtiva, políticas públicas, transporte, atividades afins e benefícios (Andrade & Rodrigues, 2018) e «Impacto do uso da bicicleta na cidade de São Paulo» identificando nos planos individual e social, a relação da bicicleta com o meio ambiente, saúde e economia (Torres-Freire et.al, 2018), exemplos que evidenciam a atualidade temática interdisciplinar do ciclismo urbano (Xavier, 2011).

Compreendendo a bicicultura na perspectiva cicloativista, André Geraldo Soares, presidente da União dos Ciclistas do Brasil (UCB, 2015), entende «a relação bicicleta e mobilidade como componente cultural interdisciplinar, multicultural e intersetorial para estabelecer canal de diálogo entre sociedade civil, poder público e iniciativa privada, inclusive ferramenta teórica, metodológica e epistemológica de intervenção social» (Troncoso & Puttini 2018, p.30). Desse apelo por uma mudança no olhar sobre a mobilidade urbana, têm ocorrido o incremento da participação social na discussão pública, como por exemplo, as ações da rede de ciclistas *Bike Anjo* promotora do ciclismo urbano para iniciantes e que, junto às associações locais como a Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo (Ciclocidade, 2016), além de inúmeras outras organizações que promovem a bicicultura no Brasil. No setor produtivo, a Associação Brasileira do Setor de Bicicletas reúne associados com foco na redução de impostos para tornar a bicicleta mais acessível à população (Aliança Bike, 2018). Quanto aos eventos, o «Encontro Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta e Cicloativismo (Bicicultura, 2018) com cinco edições desde 2010, o Fórum Mundial da Bicicleta (FMB, 2019) com oito edições em território latino-americano desde 2012 e a última conferência mundial *Velo City* realizada em 2018 na cidade do Rio de Janeiro.

Concordamos que, a incorporação nas administrações públicas do paradigma emergente da Ciência da Motricidade Humana (CMH) (Sergio, 1999) aplicada à mobilidade ativa sustentável por bicicleta pode instrumentalizar na elaboração de políticas públicas afim de produzir alternativas locais com otimização da gestão desportiva municipal (Fernandez et.al, 2016; Pazos-Couto & Trigo, 2014). Enquanto a motricidade humana geradora de processos educativos (Freire & Faundez, 2012), o ciclismo urbano está direcionado para além da performance atlética (García et.al, 2013) ou, até mesmo, em academias de ginástica com a modalidade *spinning* (Sanchez et.al, 2015; Barbado et.al, 2017), mas como uma tendência promissora no contexto escolar (Otín et.al, 2013) e no campo da saúde coletiva (Carvalho & Freitas, 2012).

Entre os campos científico e da gestão pública, os cidadãos experimentam o lugar em que vivem levando em conta a atuação do Estado na formulação de políticas públicas que possam gerar modificações positivas ao entorno urbano. Perguntamos: que tipo de estratégias institucionais para fomento da mobilidade ativa sustentável por bicicleta, podem modificar o hábito de mobilidade urbana das pessoas?

Podemos citar três distintos exemplos contemporâneos

para responder essa questão. No continente latino-americano, o Distrito Central de Bogotá, Colômbia que, em sua organização institucional, o trabalho excepcional do *Instituto Distrital de Recreación y Deporte* (IDRD) à frente do *Programa Ciclovía* com o conceito «ciclovias recreativas» na restrição parcial do tráfego motorizado aos domingos e feriados gerando aproximadamente um milhão de pessoas por evento nas ruas e que, atrelado ao *Programa Recreovía* na realização de atividades físicas sistemáticas em parques públicos, acabam por promover o planejamento da infraestrutura cicloviária e diversas iniciativas complementares (Alcadía Mayor de Bogotá, 2019). No continente europeu, a cidade de *Copenhague, Dinamarca*, na atualização constante da política pública (The city of Copenhagen, 2011) têm no uso cotidiano da bicicleta, a porcentagem de 41% do total de habitantes com mais de 1000 quilômetros de caminhos exclusivos (Colville-Andersen, 2018) e, ainda, a reforma urbana da cidade de *Pontevedra, Espanha* na redução da velocidade do transporte motorizado em 30 quilômetros por hora e na restrição de estacionamentos nas vias públicas gerando aumento da segurança viária, inclusive considerada o trânsito mais seguro neste país (Concello de Pontevedra, 2017).

Diante da compreensão do ato de pedalar bicicleta no compartilhamento viário como produtor de subjetividades e autonomia par ao desenvolvimento cognitivo, bem como de uma relação pragmática em habitar a cidade, perguntamos novamente: a formulação da fenômeno ciclismo urbano como política de sentido, pode ser encarada como uma nova tendência das áreas de Educação Física, Deporte e Recreação?

O objetivo do estudo foi compreender o fenômeno ciclismo urbano como política de sentido na perspectiva de experiências laborais para a promoção da bicicultura em São Paulo, Brasil.

Metodologia

Em relação a metodologia da pesquisa, foi utilizada a abordagem fenomenológica-hermenêutica (Ricoeur, 1994; Gadamer, 1999; Henry, 2010) inspirada no conceito investigação educativa da experiência vivida subjacente à interpretação teórica para compreensão das emoções e sensações (Arango-Munoz & Michaelian, 2014) as quais buscamos apresentar as descrições discursivas sem classificações prévias com a relação pesquisador-pesquisado guiada por normas pedagógicas e, ao mesmo tempo, ações práticas da vida cotidiana com a intenção de aumentar o caráter reflexivo acerca deste mundo social.

Destacamos que, a Fenomenologia origina-se de uma crítica epistemológica ao método científico na forma re-avaliativa das Humanidades que, para Husserl (2001), está na condição consciente das coisas mesmas:

A fenomenologia hermenêutica é um método de reflexão abstermia sobre as estruturas básicas da experiência vivida da existência humana. O termino método refere-se ao caminho ou atitude para aproximar-se a um fenômeno. Abstermia significa reflexionar sobre a experiência com a finalidade de abster-se das intoxicações por teorias, polêmicas e emoções. Hermenêutica significa uma

reflexão da vivência regida por linguagem discursiva e por dispositivos interpretativos sensíveis fazendo possível e inteligível a análise descritiva própria. A experiência vivida significa a vida pré-reflexiva ou pré-predicativa da existência humana tal como se vive (Van Mannen, 2016, p.29).

Quanto às características da amostra do estudo, entrevistamos cinco pessoas com experiência de acordo com a representatividade nas seguintes atuações profissionais:

- a) mecânico de peças e equipamentos;
- b) gerente de empresa no serviço de entregas de correspondências;
- c) promotor de eventos com *mountain bike*;
- d) administrador de empresa *bike shop*;
- e) gestora pública de infraestrutura cicloviária.

Dentre os critérios de seleção dos participantes do estudo, entrevistamos *Edison Duarte*, proprietário da *Bicicletaria Sumaré*, dedica-se há mais de 30 anos com serviço técnico de mecânica; *Thiago Mourão*, atual gerente da agência «*Carbono Zero Courier*», maior empresa do segmento de cicloentregas no Brasil; *Mário Roma*, proprietário da *Roma Sports Marketing* organizadora do «*Brasil Ride*», evento que reúne a maior quantidade de ciclistas estilo *mountain bike* do país; *Élvis Esteter*, proprietário da empresa *Sun Bikes* e *Suzane Nogueira*, da Companhia de Engenharia e Tráfico (CET) vinculada à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes da cidade de São Paulo.

Para a coleta dos dados, foi utilizada a técnica de entrevista semi-estruturada (Denzin & Lincoln, 2015) para estabelecimento de uma relação dialógica com os encontros realizados nos respectivos locais de trabalho respeitando as diretrizes éticas pré-estabelecidas entre pesquisador e pesquisado com a assinatura prévia do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) cujo documento informa os objetivos e finalidades do estudo e na concordância dos procedimentos de pesquisa para publicação com seus nomes reais e ocupações laborais. O processo está cadastrado na Plataforma Brasil, comprovante 029413/2015, parecer 1.202.636, submetido ao Comitê de Ética e Pesquisa do Instituto de Biociências de Rio Claro, Universidade Estadual Paulista «Júlio de Mesquita Filho» (IBRC-UNESP), data 27/03/2015, registro CAAE: 43889115.1.0000.5465, do Conselho Nacional de Saúde (CNS) (Ministério da Saúde, 2012) contando com o apoio da Coordenadoria de Aperfeiçoamento de Pesquisa em Ensino Superior (CAPES) para bolsa de mestrado institucional, processo 14781412.

Durante a trajetória de pesquisa, buscamos caracterizar a valorização do conhecimento existencial dos sujeitos entrevistados guiados através da capacidade própria de estar em convivência com o outro no ciclismo urbano atribuindo significados:

A hermenêutica trata a interpretação linguística do sentido através dos logos, porém, o sentido não é apenas objeto, mas sujeito do compreender ou interpretar, pois captamos o objeto (verdade-sentido) a partir do sujeito (razão-sentido) como algo objetivo dito subjetivamente que se põe como manifesto da mediação humana entre o ser e o sentido realizada pela linguagem dialógica dos contrários

onde sua capacidade de consenso implica um repensar democrático da razão abstrata para a intersubjetiva, ou até mesmo, da distinção clássica entre essência e existência, a linguagem encarnada da ideia essencial funda uma nova dialética entre realidade e identidade, já que agora o ideal é o real idealizado e o real é a ideia realizada (Ortiz-Oses, 2003, p.28-100).

Na realização desta opção metodológica, também foi empregada a abordagem existencialista de Holzapfel (2005) para realizar a descrição analítica do conteúdo das entrevistas. Para o autor, devido ao ser humano estar em eterna busca por sentido, o autor classifica as ações discursivas nos níveis 'semântico' quanto ao significado expresso pela linguagem, 'existencial' relacionado a justificação dos fatos e 'metafísico' na orientação e direção das ações do sujeito situadas em sua realidade social:

Quando falamos de sentido, esta palavra guarda relação principalmente com três âmbitos: semântico, existencial e metafísico. No âmbito semântico, o sentido é o significado de uma palavra. No âmbito existencial, sentido pode ser uma ação, uma decisão e está especialmente ligado com a justificação e a orientação. No âmbito metafísico, o sentido guarda relação com o *trasfondo* (plano de fundo). Cabe fazer notar a patente interrelação em que se encontram os três mencionados âmbitos. Estas acepções são suscitadas genealogicamente por cinco geradores: o vínculo de afinidade com pessoa ou coisa, o abrigo quanto a proteção, a fixação para a formação de laços cativos, a reiteração na reafirmação de estar imerso e o apoio como expressão existencial onde o ser humano passa a ser encarado através de uma atitude instalada por representações de suas memórias captadas no mundo (Holzapfel, 2005, p.19-25).

Para a formação das unidades de significado, foram realizadas a análise ideográfica constituída em direção a estrutura psicológica geral como resultado das convergências discursivas, seja na apreensão das unidades de significado através da descrição da linguagem de cada sujeito, na redução das ideias pesquisador-pesquisado e na interpretação intencional para formar a matriz nomotética disposta por uma tabela comparativa organizada através da variação imaginativa que, ao ser fornecida no campo de estudo, os pesquisadores apropriam-se destas condições para compreender o fenômeno situado (Bicudo, 2011).

Ao observamos a bicultura como representação política do fenômeno ciclismo urbano em São Paulo (Brasil), destacamos os sentidos semântico com o significado ético da atuação profissional, da saúde ambiental quanto justificativa existencial e da sustentabilidade como orientação metafísica. Passamos à exposição do formato fenomenológico dos discursos de nossos entrevistados identificando a categoria «ciclismo urbano como construção cultural» constituída na matriz nomotética por 32 convergências discursivas formadoras das unidades de significado:

- a) Valores sociais na atividade profissional com bicicleta;
- b) Saúde ambiental no compartilhamento viário;
- c) Educação e política pública para a sustentabilidade.

Resultados

Valores sociais na atividade profissional com bicicleta

Na unidade de significado valores sociais na atividade profissional com bicicleta, Edison Duarte descreve sua experiência desde quando começou a trabalhar na profissão de mecânico, tanto nos momentos de auxílio ao patrão para limpar peças, mas principalmente quando lhe observava acerca do padrão técnico de montagem, o que gerou nele uma ação-percepção do processo ensino-aprendizagem no conserto de bicicletas:

É trabalhar com carinho e direito, ter vontade e gostar do que está fazendo porque o empregado faz apenas o que o patrão manda, ou seja, trocar peças é fácil, difícil é pensar a resolução de problemas. Os modelos antigos de bicicleta são mais simples onde o serviço geralmente era para consertar equipamento avariado que dava trabalho, agora o bom mecânico é aquele que coloca a mão nas peças para aprender, pois eu vivia com as mãos machucadas, mas acredito ter sido o principal ensinamento de observar a posição das peças antes de começar o serviço a fim de memorizar cada parte da bicicleta. A honestidade do meu trabalho é manifestada na proximidade com os clientes informando cada defeito na relação custo-benefício, ao contrário de grandes empresas que visam apenas trocar peças ao invés de consertá-las em vista do lucro sem oferecer um serviço de qualidade.

Thiago Mourão, gerente da agência «Carbono Zero Courier», relata a sua experiência previa nos destacando a capacidade de resiliência do *bike courier* equivalente à resistência atlética, mas atrelado a instabilidade do pedalar em vias públicas, são condições fundamentais para este tipo de ciclista estabelecer uma comunicação sensível com o outro para suportar o esforço cotidiano:

A recomendação ao futuro *bike courier* é ter conhecimento de si mesmo para se adaptar pedalando todo dia sol e chuva sendo comparado a vida de um atleta com média percorrida de 70 quilômetros ao dia a velocidade de 15 km/h. É uma profissão que exige 70% cabeça e 30% corpo, pois a pessoa pode ter um porte atlético, mas se não souber lidar com as adversidades do trânsito, há o risco real de acidente. Também ser *bike courier* envolve uma formação voltada a comunicação, além de equipamento seguro para suportar a irregularidade do piso influenciando na posição biomecânica na bicicleta. A ética no trabalho se traduz pela experiência de já ter exercido a função, o que colabora em administrar a carga de serviço para não sobrecarregá-lo.

Para Élvis Esteter, ex-atleta de ciclismo de estrada e, atualmente, diretor técnico da equipe de *mountain bike* da cidade de Rio Claro, estado de São Paulo, entende a experiência de ser ciclista urbano fundamental para a formação profissional no comércio de bicicletas, pois aqueles que pouco utilizam bicicletas, terão atuação insuficiente ao informar o consumidor tanto na qualidade dos produtos e expectativas do futuro ciclista:

A formação técnica sobre o produto bicicleta no Brasil é incipiente, pois apenas o SENAI (Serviço Nacional de

Aprendizagem Industrial) oferece curso regular de técnico em mecânica. Para suprir a demanda, empresas como a Shimano oferecem cursos de curta duração, além dos cursos virtuais de qualificação profissional dada a baixa qualificação ser o principal problema do lojista expressa na pouca informação para venda de equipamentos e serviços, este que é um dos principais motivos de aderência ao ciclismo a pessoa estar adequada às suas necessidades ergonômicas quando está pedalando.

Para Mário Roma, natural de Portugal, ex-atleta olímpico, residente na cidade de Botucatu, estado de São Paulo, localidade onde organiza parte das provas do circuito «*Brasil Ride*», competição que reúne o maior número de adeptos do *mountain bike* no país (Brasil Ride, 2018), destaca outro motivo relevante para o baixo número de adeptos ao ciclismo urbano referente ao pouco incentivo institucional, também associado ao desrespeito dos motoristas que, além de causar sensação de medo e insegurança, acentua ainda mais a ideia do senso comum em optar pela bicicleta devido a restrições econômicas em contraponto a escolha voluntária gerando imagem negativa com influências cognitivas e institucionais para com a opinião pública:

A competição faz com que o sujeito valorize a vida tanto que a meta final na carreira de um atleta é a construção de um legado para influenciar as pessoas comuns, pois o homem é um animal de hábitos e muitos dos seus problemas derivam de mudanças culturais. Na Europa, a cultura de bicicleta está mais solidificada porque como o pai já andou de bicicleta, está incutido um registro no DNA, diferente de São Paulo em que há um preconceito para com o ciclista, porém, a crise econômica faz com que a necessidade torne a mudança mais rápida, ao contrário de regiões menos favorecidas como no Norte ou Nordeste que as pessoas estão mais acostumadas a pedalar em seus deslocamentos.

Para a arquiteta Suzana Nogueira, responsável do planejamento cicloviário na cidade de São Paulo, entende que diante das dificuldades do trânsito congestionado, a discussão pública emergente nos últimos anos apesar de legítima, está distante de consolidar-se como política de Estado, seja pela disposição espacial da megalópole bem como da mentalidade coletiva materializada na opção pelo automóvel privado:

O conceito mobilidade é o movimento origem-destino sendo o deslocamento ativo ou motorizado como opções-modos disponíveis para as pessoas realizarem o trajeto de sua viagem. A discussão está transformando a sociedade que visa à humanização da cidade, mas esta ocupação com a bicicleta que só estará garantida quando for constituída uma rede integrada de ciclovias e, a partir disso, criar um índice de migração modal para obter resultados mensuráveis para a continuação da política cicloviária com o objetivo de diminuir o genocídio que o excesso de velocidade no trânsito proporciona aos habitantes da cidade.

Saúde ambiental no compartilhamento viário

Na unidade de significado saúde ambiental no compartilhamento viário, Mário Roma ressalta a diferença entre o atleta e a pessoa comum quanto a aptidão física sendo

argumento comum para pedalar no tempo livre, inclusive participar de competições amadoras, o que é um começo para encarar o trânsito hostil, também aplicado de forma funcional para manutenção da vida ativa:

O ciclista com conhecimento sabe escutar o outro facilitando a progressão na carreira. O atleta de performance não tem uma vida saudável se comparado a uma pessoa comum, porém, a sua reação à dor é melhor conseguindo suportá-la por mais tempo, como por exemplo, a resistência de um elástico comparada ao corpo, esticar mais significa conviver com dores para cumprir o programa de treinamento sem estourá-lo, mas também são pessoas produzidas para uma modalidade esportiva específica sendo o corpo adaptado geneticamente para a modalidade praticada.

Enquanto a realidade do uso cotidiano da bicicleta estar limitada na organização coletiva, os cicloativistas buscam superar aos poucos o *lobby* da indústria automobilística. Ao passo que as pessoas sentem-se atraídas a adquirir um automóvel, a organização institucional do Estado é refém da relação demanda-consumo com influência primária no planejamento da mobilidade urbana. Por outro lado, o sedentarismo dilemático deste modo de vida, leva a coletividade a uma condição problemática de doença crônico-degenerativas e, ainda, quando buscam uma solução por meio da atividade física, estas são realizadas em espaços fechados das academias de ginástica com a justificativa da insegurança do trânsito:

As pessoas deixaram de pedalar por não estarem pensando na saúde e no ambiente, mas no tempo de deslocamento, provável causa do crescimento exacerbado de automóveis nos últimos anos com a diminuição do número de trabalhadores-ciclistas por falta de infraestrutura adequada por parte das empresas que pouco ofertam paraciclos e vestiários para higienização dos funcionários também em relação ao risco de acidentes no trânsito porque a legislação trabalhista incide a responsabilidade ao contratante no deslocamento ao serviço.

Para Élviz Esteter, o ciclismo urbano ao encarado como uma estratégia político-pedagógica na escola com a inclusão curricular e nas escolas de condutores, dada a ação-percepção do ciclista em proximidade real com o trânsito violento, acaba por surgir um conjunto de ações institucionais práticas geradoras de processos educativos que podem viabilizar o uso da bicicleta:

Não há interesse do poder público em criar mais espaços para o ciclista por preterir os investimentos na área da saúde, o que não é um erro, mas deveria haver mais estímulos para as pessoas pedalarem, o que gera saúde na relação custo-benefício. Para maior divulgação, o poder público deve incentivar o uso da bicicleta nas escolas para conscientizar os alunos desde a infância porque quando a pessoa começa a pedalar na idade adulta sem o repertório motor, a chance de se envolver em um acidente de trânsito é maior.

Suzana Nogueira exalta a diferença entre pedalar em uma competição esportiva em lugares fechados específicos para a prática e o compartilhamento viário na via mais movimentada do país com veículos de maior massa com enorme potencial

agressivo:

A experiência de ser ciclista é única pela sensação distinta de pedalar em uma pista de *bicicross* e na Marginal Pinheiros, fator de segurança na condução da bicicleta no convívio com a velocidade do transporte motorizado, o que causa incerteza à vida. Quem pedala, tem a noção real do trânsito na cidade, por isso, o gestor público necessita incorporar a posição do ciclista para compreender *in loco* os problemas na efetivação da política de infraestrutura cicloviária.

Acreditamos que, a integração da infraestrutura cicloviária torna-se uma oportunidade segura para novos adeptos, pois pouco adianta construí-la sem interligação entre as zonas periféricas ao centro da cidade, o que muito acaba por desorganizar o trânsito e, ainda, a promoção de práticas educativas são medidas fundamentais para a inclusão da mobilidade ativa, também um problema de planejamento urbano está no comportamento falho das autoridades quanto a responsabilidade política pelo trânsito, o que resulta em aproximadamente 45000 mortes/ano (ONSV, 2014) aos quais os usuários de motocicletas sendo os mais afetados, incluso ciclistas potenciais se houvesse condições de regulação econômica, pois além de ser um extermínio de recursos humanos e encarecer os custos de saúde pública com internações, desorganiza o tecido social:

A principal orientação é o respeito às leis de trânsito e atenção para potencializar a comunicação com o outro. Os cruzamentos são os locais de maior incidência de acidentes, portanto a ênfase na política de segurança viária deve ser direcionada na formação de novos condutores, mas também a ação comunicativa é essencial para articular com as pessoas do espaço público no sentido de captar informações para saber se localizar.

Educação e política pública para a sustentabilidade

Na unidade de significado educação e política pública para a sustentabilidade, entendemos a política de infraestrutura cicloviária como uma vontade coletiva que envolva a mudança de valores culturais na sociedade civil, seja com pautas nos processos eleitorais e ações-reivindicações das organizações não-governamentais (ONG's) sentidas como um 'termômetro externo' na avaliação da gestão pública. Mário Roma destaca o caráter melindroso da mentalidade autocrata que, apesar do suporte jurídico-normativo para o ciclismo urbano, as ações carecem de vontade política:

A disputa é por espaço e a atitude política dos gestores na questão da ciclovia é muito aquém da importância que deveria ser dada à situação, com soluções fracas para os problemas de deslocamento, pois caso houvesse uma ação maior, ocorreria uma reação e as pessoas passariam a usar mais a bicicleta, no caso, um programa de abrangência nacional aplicável à realidade de cada região. A ação governamental frente à questão da política cicloviária é feita de forma melindrosa, pois é sabido da necessidade premente, mas o governo acaba cedendo ao lobby da indústria automobilística deixando de aplicá-la em detrimento dos benefícios que o ciclismo pode oferecer à população.

Para Élviz Esteter, são atitudes incipientes dada a pressão

de interesses corporativos da indústria automobilística manifestada na figura do motorista e sua agenda individual em detrimento ao transporte público ou, quando há benefícios, estes são apenas para áreas centrais com interesse turístico-arquitetônico. Outro ponto complementar está nos incentivos fiscais com impostos sobre peças e equipamentos refletindo diretamente na qualidade do produto, muito também pela tributação desproporcional comparada ao automóvel, o que é uma trágica realidade comprovada com o programa «Rota 2030» (Brasil, 2018) que beneficiará a indústria automobilística com incentivos fiscais de até 1,5 bilhão de reais por ano nos próximos 15 anos:

Há uma crise de valores entre veículos motorizados e bicicletas no Brasil tendo como possível solução, uma ação de marketing do governo federal mostrar o ciclismo urbano como prática educativa e de saúde, porém, o imposto cobrado pela receita federal sobre produtos importados é alto e a qualidade das marcas nacionais estão aquém do esperado legitimadas politicamente com leis protecionistas para reserva de mercado, surgiram marcas ‘fundo de quintal’ sem padronização prévia e o preço final do produto influenciado por montadoras que oferecem material de baixa qualidade comparado a empresas de outros países que produzem com tecnologia utilizada em naves espaciais.

Enquanto a formulação de política pública estiver restrita apenas aos interessados diretos que, muitas vezes compreendem a problemática da mobilidade ativa sustentável por bicicleta no trânsito, a pouca comunicação com outros setores da sociedade torna-se um problema estruturante, pois dessa forma as pautas de interesse continuarão monopolizadas por burocratas que estão distantes cognitivamente da atualidade das normas legislativas:

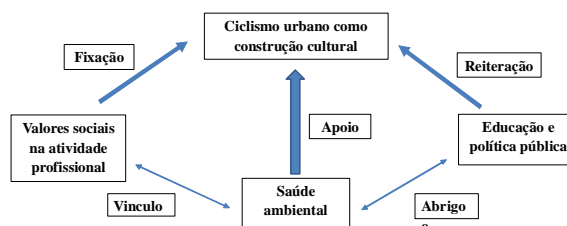
A formulação da política cicloviária é baseada no tripé poder público, participação da sociedade civil organizada e conhecimento técnico visando o cumprimento da lei federal da Política Nacional de Mobilidade Urbana e Estatuto das Cidades, orquestradas a partir do Plano Diretor e, especificamente na cidade de São Paulo, foi criado o Plano de Mobilidade por bicicleta que envolveu uma mudança de valores culturais dos grupos de ciclistas organizados, inclusive na reivindicação nos processos eleitorais em vista de que as ações do poder público são realizadas mediante a aproximação dessas entidades sentidas como um ‘termômetro externo’ na avaliação da gestão pública.

Para Suzana Nogueira, uma cidade saudável significa a humanização dos espaços públicos através de melhorias das calçadas e interligação da infraestrutura cicloviária, além da restrição parcial do tráfego motorizado aos finais de semana transformando as vias públicas em locais para a prática massiva de atividade física atrelado a domesticação do transporte motorizado e na apropriação dos parques públicos como locais de maior êxito para diminuição da violência urbana.

Discussão

Partindo do objetivo da pesquisa em compreender o fenômeno ciclismo urbano na perspectiva daqueles que

trabalham com a promoção da bicicultura em São Paulo em vista de legitimar o sentido político do ciclismo urbano massivo, as representações éticas como valor na atividade profissional com bicicleta no âmbito semântico, saúde ambiental com o compartilhamento viário no âmbito existencial e educação como política pública para a sustentabilidade no âmbito metafísico são os sentidos expressos pelos entrevistados para justificar a categoria «ciclismo urbano como construção cultural». Como síntese analítica, estabelecemos uma configuração esquemática entre as três unidades de significado articuladas para formação da categoria «Ciclismo urbano como construção cultural» delineadas no esquema abaixo:



Compreendemos que, a análise discursiva foi o estabelecimento de uma articulação argumentativa das opções existenciais com foco nos processos educativos geradores de sentido ‘vínculo’ entre a atividade profissional com bicicleta e a saúde ambiental como valor epistemológico, ‘abrigo’ da sustentabilidade para a vida coletiva, ‘fixação’ determinante na promoção da bicicultura, ‘reiteração’ do ciclismo urbano como estratégia de formulação da política pública e ‘apoio’ na fruição do ato de pedalar em compartilhamento viário como bem simbólico de cidadania e direito humano à mobilidade ativa sustentável.

Considerações finais

Apesar dos avanços na discussão pública sobre o uso da bicicleta nas cidades latinoamericanas, carece para a bicicultura uma estratégia de governamentalidade (Castro-Gomez, 2010) para romper o *habitus* presente da economia dos bens motorizados enraizada no estilo de vida urbano. Isto evidencia-se nas falas dos entrevistados como reflexo do plano institucional com o pouco cumprimento das diretrizes políticas vigentes para o planejamento da infraestrutura cicloviária e na (in)existência de planos diretores a serem adotados para médio e longo prazo influenciado pela «mentalidade autocrata» ao realizar ações de intervenção pontuais ou, quando realiza, apenas justifica o cumprimento burocrático para «remediar» problemas pontuais (Cézar, 2014).

Porém, devido à marginalidade do consciente coletivo para com a mobilidade ativa sustentável por bicicleta, a indústria automotiva torna-se protagonista na exploração do território latino-americano com base no design insustentável das cidades contemporâneas (Escobar, 2016) diante do reconhecimento da convivência humana como valor de responsabilidade ante ao modo de produção transformador da tecnologia para além dos limites de controle social, o que tem gerado uma crise ecológica tanto no ambiente sociopolítico com a violência por causas externas (principal-

mente assassinatos e acidentes de trânsito) bem como no ambiente biofísico com efeitos adversos provenientes da poluição atmosférica (Illich, 2005).

A partir da análise discursiva, propomos sugestões dialógicas entre diversos setores para um possível aumento real do ciclismo urbano:

a) necessidade da criação de cursos para formação técnica em mecânica de bicicleta;

b) fomento à indústria de bicicleta com intercâmbio tecnológico e de inovação com eventos periódicos, além da desoneração fiscal à veículos de propulsão humana;

c) criação de legislação jurídica específica que proponha condições para pequenas empresas com serviços de cicloentregas e bicitáxis em curtos deslocamentos centrais;

d) promoção do cicloturismo em parques públicos e demais sítios de interesse de patrimônio natural, além do turismo rural em propriedades agroecológicas;

e) política de Estado para estimular a mobilidade ativa sustentável, tanto na gestão do trânsito com a formação dos novos condutores de transporte motorizado na obrigatoriedade de período probatório no ciclismo urbano, na educação escolar como componente curricular e no ensino superior como disciplina acadêmica.

Podemos afirmar a partir do conceito arco intencional (Merleau-Ponty, 2011) aplicado ao ciclismo urbano, realiza a síntese entre os sentidos, a inteligência, a sensibilidade e a motricidade humana na atualização do significado epistêmico da consciência cidadã contemporânea. Para Durt et.al (2017) a cultura material não pode ser reduzida apenas às ferramentas ou artefatos, mas sim partícipes em uma construção social responsável por um desenvolvimento operativo comprometido à saúde ambiental urbana. Também com o enfoque ‘ação-percepção’ de Varela et.al (2011) provocador no sujeito ciclista, uma ativação direta com o entorno gerador de novos processos educativos de existência cotidiana inseridos de modo profundo a estrutura morfológica e funcional, o que nos implica pensar através de uma metodologia militante, pensarmos o desafio de superar a formação profissional enraizada no dualismo cartesiano com a CMH que, por ser representante no campo científico de um saber-fazer-ato alternativo à hegemonia motorizada, abre novas possibilidades criativas de uma vida social mais responsável para com os outros entes (Toro-Arévalo, 2017).

Acreditamos que, o movimento social da bicicultura visualiza o ciclista urbano como expressão semântica de alteridade por uma linguagem com o outro, mas também encarada como manifestação existencial da saúde ambiental representada na ideia metafísica de sustentabilidade como processo educativo gerador de uma memória corporal da existência cotidiana. Dessa forma, os geradores de sentido ‘fixação’ dos valores sociais na atividade profissional, ‘reiteração’ da educação para formação de laços potencializadores na formulação da política pública e ‘apoio’ da saúde ambiental são as formas discursivas da construção cultural do ciclismo urbano que podem legitimar o uso da bicicleta como modal de deslocamento, seja por uma diretriz jurídico-institucional bem como participação social, o que nos demonstra uma conexão entre a noção de bem-comum e o bem-viver no desenvolvimento cognitivo e equitativo do sujeito ciclista urbana cuja premissa está direcionada para

atualização do design do espaço público voltado a escala humana, enfim, pedalar na via pública como sentido político semântico, existencial e metafísico de um compromisso ético para a cidadania e direito humano à mobilidade ativa sustentável por bicicleta.

Referências

- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2019). *Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD)*. Bogotá (Colombia): Secretaría de Cultura, Deporte y Recreación. Recuperado de: www.idrd.gov.co
- Aliança Bike. (2018). *Brazilian Bicycle Economy*. São Paulo (SP): Associação Brasileira do Setor de Bicletas. Recuperado de: http://www.aliancabike.org.br/pagina.php?id_secao=10&id_page=48
- Andrade, V. & Rodrigues, J.M. (2018). *Economia da Bicicleta no Brasil*. Rio de Janeiro (RJ): LABMOB-UFRJ. Recuperado de: http://www.aliancabike.org.br/download-estudo-economia-bicicleta/00c00/ECONOMIA_DA_BICICLETA_jul_18.pdf
- Arango-Muñoz, S. & Michaelian, K. (2014). Epistemic feelings, epistemic emotions: Review and introduction to the focus section. *Philosophical inquiries*, 2 (1), 97–122. Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/283206716_Epistemic_feelings_and_emotions_Review_and_introduction_to_the_focus_section
- Barbado, C., Foster, C., Vicente-Campos, D. & López-Chicharro, J. (2017). Intensidad del ejercicio en ciclismo indoor / Exercise Intensity During Indoor Cycling. *Revista Internacional de Medicina y Ciencias de la Actividad Física y el Deporte*, 17 (67), 481-491. doi: <https://doi.org/10.15366/rimcafd2017.67.006>
- Bicicultura. (2018). *Encontro Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta e Cicloativismo*. Rio de Janeiro (RJ). Recuperado de: <http://bicicultura.rio/about/>
- Bicudo, M.A.V. (2011). *Pesquisa qualitativa segundo a visão fenomenológica*. São Paulo (SP): Cortez Editora.
- Câmara Municipal de São Paulo. (2014). *Plano Diretor Estratégico (PDE)*. São Paulo (SP): Lei Municipal 16.050, 31 de julho 2014. Recuperado de: http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/PDE_lei_final_aprovada/TEXTO/2014-07-31%20-%20L E I % 2 0 1 6 0 5 0 % 2 0 - % 2 0 P L A N O % 2 0 D I R E T O R % 2 0 E S T R A T % C 3 % 8 9 G I C O . p d f
- Carvalho, M.L. & Freitas, C.M. (2012). Pedalando em busca de alternativas saudáveis e sustentáveis. *Ciência & Saúde Coletiva*, 17 (6), 1617-1628. doi: <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-81232012000600024>
- Castro-Gómez, S. (2010). *História da Gubernamentalidad. Razón de Estado, Liberalismo y Neoliberalismo en Michel Foucault*. Bogotá (Colômbia): Siglo del Hombre Editores.
- Cézar, Y.B. (2014). *Avaliação da ciclabilidade das cidades brasileiras*. Mestrado em Engenharia Urbana. Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), São Carlos (SP). Recuperado de: <https://repositorio.ufscar.br/handle/ufscar/7424>
- Ciclocidade. (2016). *Perfil de quem usa bicicleta na cidade de São Paulo*. São Paulo (SP): Associação dos Ciclistas

- Urbanos de São Paulo. Recuperado de: <https://www.ciclocidade.org.br/biblioteca/pesquisa-ciclocidade/file/113-relatorio-completo-pesquisa-perfil-de-quem-usa-bicicleta-na-cidade-de-sao-paulo>
- Colville-Andersen, M. (2018). *Copenhagenize: the definitive guide to global bicycle urbanism*. Washington (USA): Island Press Publishing Company.
- Concello de Pontevedra. (2017). *Menos coches, más ciudad*. Pontevedra (España): Alcaldía de Pontevedra. Recuperado de: <http://www.pontevedra.gal/publicacions/menos-coches-cast/files/assets/common/downloads/publication.pdf>
- Denzin, N. & Lincoln, I. (2015). *Manual de investigación cualitativa. Métodos de recolección y análisis de datos*. Barcelona (España): Gedisa Editorial.
- Durt, C., Fuchs, T. & Tewes, C. (2017). *Embodiment, enaction and culture. Investigating the constitution of the shared world*. Massachusetts (USA): Institute of Technology (MIT) Publishing Company.
- ECF. (2016). *Cycling delivers on the global goals. Shifting towards a better economy, society and planet for all*. Bruxelles (Belgium): Europe Cyclists Federation (ECF) and World Cycling Alliance (WCA). Recuperado de: https://ecf.com/sites/ecf.com/files/The%20Global%20Goals_internet.pdf
- Escobar, A. (2016). *Autonomía y diseño. La realización de lo communal*. Popayán (Colombia): Universidad del Cauca - Sello Editorial.
- Fernández, J.E.R., Pazos-Couto, J.M. & Trigo-Aza, E. (2016). La gestión del deporte en clave educativa de Motricidad Humana. *RETOS. Nuevas tendencias en Educación Física, Deporte y Recreación*, 30 (2º semestre), 92-97. doi: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=345744747017>
- Franciscus. (2015). *Carta encíclica 'laudato si' do santo padre Francisco sobre o cuidado da casa comum*. Vaticano: Libreria Editrice Vaticana. Recuperado de: http://w2.vatican.va/content/francesco/pt/encyclicals/documents/papa-francesco_20150524_enciclica-laudato-si.pdf
- Freire, P. & Faúndez, A. (2012). *Por una pedagogia de la pregunta: crítica a una educación basada en preguntas inexistentes*. Barcelona (España): Siglo XXI Editorial.
- FMB. (2019). *VIII Foro Mundial de la Bicicleta*. Quito (Ecuador). Recuperado de: www.fmb.org
- Gadamer, H.G (1999). *Verdade e Método. Traços fundamentais de uma hermenêutica filosófica*. Petrópolis (RJ): Vozes Editora.
- García, D.V., Cachaza, D.C. & Domínguez, J.A.F. (2013) ¿Cómo afecta la modalidad deportiva y sus variables del entrenamiento al pulso máximo de oxígeno? *RETOS. Nuevas tendencias en Educación Física, Deporte y Recreación*, 24 (2º semestre), 39-45. doi: <https://www.redalyc.org/pdf/3457/345732290009.pdf>
- Gehl, J. (2013). *Cidades para pessoas*. São Paulo (SP): Perspectiva Editora.
- HABITAT-III. (2016). *World Cities Report (WCR). Urbanization and Development: Emerging Futures*. Nairobi (Kenya): United Nations (UN) Human Settlements Programme. Recuperado de: http://wcr.unhabitat.org/?wcr_process_download=1&download_id=117118
- Henry, M. (2010). *Fenomenología de la Vida*. Buenos Aires (Argentina): Prometeo Libros.
- Holzappel, C. (2005). *A la búsqueda del sentido*. Santiago (Chile): Sudamericana Editorial.
- Husserl, E. (2001). *Meditações cartesianas: introdução à Fenomenologia*. São Paulo (SP): Madras Editora.
- Illich, I. (2005). Energia e Equidade. In: *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. Ludd, N. (Ed.). São Paulo (SP): Conrad Editora. Recuperado de: <https://we.riseup.net/assets/403971/Apocalipse+Motorizado.pdf>
- Kahlmeier, S., Cavill, N., Dinsdale, H., Rutter, H., Götschi, T., Foster, C., Kelly, P., Clarke, D., Oja, P., Fordham, R., Stone, D. & Racioppi, F. (2014). *Herramientas de evaluación económica de la salud (HEAT) para los desplazamientos a pie y en bicicleta. Metodología y guía del usuario: Evaluación Económica de la Infraestructura y las Políticas de Transporte*. Ginebra (Suiza): Organización Mundial de la Salud (OMS). Recuperado de: <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/105983/98245086.pdf;jsessionid=0A8A2D18C8F4327F962C349e198245086?sequence=1>
- Merleau-Ponty, M. (2011). *Fenomenologia da percepção*. São Paulo (SP): Martins Fontes Editora.
- Ministério da Casa Civil. (1997). *Código de Trânsito Brasileiro (CTB)*. Brasília (DF): Presidência da República Federativa do Brasil, Lei 9.503, 23 de setembro 1997. Recuperado de: http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/leis/L9503.htm
- Ministério da Casa Civil. (2001). *Estatuto das Cidades*. Brasília (DF): Presidência da República Federativa do Brasil, Lei 10.257, 10 de julho 2001. Recuperado de: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm
- Ministério da Casa Civil. (2012). *Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)*. Brasília (DF): Presidência da República Federativa do Brasil, Lei 12.587, 3 de janeiro 2012. Recuperado de: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm
- Ministério da Saúde. (2006). *Política Nacional de Promoção da Saúde (PNPS)*. Brasília (DF): Secretaria de Vigilância em Saúde, Secretaria de Atenção à Saúde. Recuperado de: http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/politica_nacional_promocao_saude_pnaps.pdf
- Ministério da Saúde. (2012). *Resolução n. 466, de 12 de dezembro de 2012*. Brasília (DF): Conselho Nacional de Saúde (CNS). Recuperado de: <http://conselho.saude.gov.br/resolucoes/2012/reso466.pdf>
- Ministério das Cidades. (2007). *Programa Bicicleta Brasil. Programa brasileiro de mobilidade por bicicleta. Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades*. Brasília (DF): Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Recuperado de: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroBicicletaBrasil.pdf>
- Ministério das Cidades. (2015). *Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana*. Brasília (DF): Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Recuperado de: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>

- ONSV. (2014). *Retrato da Segurança Viária no Brasil – 2014*. Paulínia (SP): Observatório Nacional de Segurança Viária. Recuperado de: <http://iris.onsv.org.br/iris-beta/downloads/retrato2014.pdf>
- Ortíz-Oses, A. (2003). *Amor y sentido: una hermenéutica simbólica*. Barcelona (España): Anthropos Editorial.
- Otín, C.C., Fuente, F.P., López, M.R., Risco, I.C. & Gómez, S.P. (2013). Aula en bici: un proyecto longitudinal de intervención docente en Ed. Primaria. *RETOS. Nuevas tendencias en Educación Física, Deporte y Recreación*, 23 (1º semestre), 5-9. doi: <https://www.redalyc.org/pdf/3457/345732289001.pdf>
- Pazos-Couto, J. & Trigo, E. (2014). Motricidad Humana y gestión municipal. *Estudios Pedagógicos*, 40 (1), 373-387. doi: <https://www.redalyc.org/pdf/1735/173531772022.pdf>
- Presidência da República Federativa do Brasil. (2018). *Programa Rota 2030. Mobilidade e Logística disciplinam incentivos para o setor automotivo do País*. Brasília (DF): Diário Oficial da União (DOU). Recuperado de: <https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/document?id=75401&s=1537658361&tipo=ina&s=1537658361>
- Ricoeur, P. (1994). *Tempo e Narrativa (Tomo 1)*. Campinas (SP): Papirus Editora.
- Sánchez, JM, Arioni, PY & Díaz, MZ. (2015). Grado de satisfacción del usuario de ciclismo indoor en los centros deportivos de Granada. *RETOS. Nuevas tendencias en Educación Física, Deporte y Recreación*, 27 (1º semestre), 131-135. doi: <https://www.redalyc.org/html/3457/345738764025/>
- SPTrans. (2015). *Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob)*. São Paulo (SP): Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, Companhia de Engenharia de Tráfego (CET). Recuperado de: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072__1455546429.pdf
- Sergio, M. (1999). *Um corte epistemológico: da educação física à motricidade humana*. Lisboa (Portugal): Instituto Piaget Editorial.
- UN-SDS. (2016). *Transformar nuestro mundo: Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. Geneva (Switzerland): Asamblea General Naciones Unidas. Recuperado de: http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/70/L.1&Lang=S
- The city of Copenhagen. (2011). *Good, Better, Best. The City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011-2025*. Copenhagen (Denmark): Technical and Environmental Administration. Recuperado de: <http://www.cycling-embassy.dk/2012/01/20/good-better-best-the-city-of-copenhagens-bicycle-strategy-2011-2025/>
- Toro-Arévalo, S.A. (2017). Motricidad, en-acción y fenomenología: la articulación conceptual de la existencia. *Motricidades: Rev. SPQMH*, 1 (1), 78-90. doi: <http://dx.doi.org/10.29181/2594-6463.2017.v1.n1.p78-90>
- Torres-Freire, C., Callil, V. & Castello, G. (2018). *O impacto social do uso da bicicleta em São Paulo*. São Paulo (SP): Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebrap). Recuperado de: <http://cebrap.org.br/wp-content/uploads/2018/05/Impacto-Social-Usado-Bicicleta-SP.pdf>
- Troncoso, L.D.M. & Puttini, R.F. (2018). *A perspectiva de cicloativistas da cidade de São Paulo*. São Paulo (SP): Cultura Acadêmica Digital (UNESP). Recuperado de: <http://www.culturaacademica.com.br/catalogo/a-perspectiva-de-cicloativistas-da-cidade-de-sao-paulo/>
- UCB. (2015). *A bicicleta no Brasil 2015*. Brasília (DF): União dos Ciclistas do Brasil. Recuperado de: <https://drive.google.com/file/d/0BwvFbiUNGPOrbW9xMkZOeUffSkk/view>
- UN-FCCC. (2015). *Convención Marco sobre el Cambio Climático*. Paris (France): United Nations (COP-21). Recuperado de: <https://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/spa/01s.pdf>
- UN-SG. (2016). *Summary Report. United Nations Secretary-General's Global Sustainable Transport Conference*. Ashgabat (Turkmenistan): Global Sustainable Transport Conference. Recuperado de: https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/12438Summary_Report_GSTC.pdf
- Van Mannen, M. (2016). *Fenomenologia de la práctica. Métodos de donación de sentido en la investigación y la escritura fenomenológica*. Popayan (Colombia): Unicauca Ediciones.
- Varela, F., Thompson, E. & Rosch, E. (2011). *De cuerpo presente. Las ciencias cognitivas y la experiencia humana*. Barcelona (España): Gedisa Editorial.
- Xavier, G.N.A. (2011). *O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira*. Doutorado Interdisciplinar em Ciências Humanas. Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Florianópolis (SC). Recuperado de: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/95554>

