

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
ESCOLA DE EDUCAÇÃO FÍSICA  
DEPARTAMENTO DE EDUCAÇÃO FÍSICA

CRISTIANO RANSOLIN

**POSSIBILIDADES E LIMITES DA BICICLETA NA  
EDUCAÇÃO FÍSICA ESCOLAR**

PORTO ALEGRE

2013

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
ESCOLA DE EDUCAÇÃO FÍSICA  
DEPARTAMENTO DE EDUCAÇÃO FÍSICA  
CURSO DE EDUCAÇÃO FÍSICA – Hab. Licenciatura.**

**CRISTIANO RANSOLIN**

**POSSIBILIDADES E LIMITES DA BICICLETA NA EDUCAÇÃO FÍSICA ESCOLAR**

Monografia apresentada como requisito parcial à obtenção do grau de Licenciado em Educação Física, no Curso de Educação Física do departamento de Educação Física da Escola de Educação Física da UFRGS.

**Orientador: Prof. Fabiano Bossle**

**Porto Alegre, 17 de novembro de 2013**

## AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer aos meus pais pelo suporte e apoio, além de me ensinar a pedalar, me incentivar ao uso e presentear-me com a minha primeira bicicleta. E aos meus familiares que sempre acreditaram que esse momento chegaria. À minha irmã querida e dedicada, sem ela o trabalho não estaria finalizado.

Aos meus amigos queridos pela paciência, pressão e ajuda. Aos que participaram ativamente do processo um sincero: “muito agradecido” vocês não imaginam o quanto são importantes na minha vida. A todos que escutaram minhas divagações e devaneios e de certa forma contribuíram para essa realização.

A todos que participaram da minha trajetória acadêmica: os colegas de muitos aprendizados compartilhados; todos os funcionários que trabalham para o funcionamento da ESEF; meus orientadores de bolsa Miriam, Alex e Alexandre (em ordem cronológica), eu agradeço pelas oportunidades; todos os professores com os quais pude aprender. Ao meu orientador Fabiano, não tenho palavras para agradecer tamanha generosidade e paciência. Aceitou a orientação sem pestanejar, sem imaginar o quão bagunçado e enrolado sou. Prazer conhecê-lo nesse último ano de faculdade. Conseguimos!

A todos meus alunos, crianças e adultos, que compartilharam ensinamentos e aprendizados.

A todos que pedalarão em minha companhia, e aos que nem conheço e que pedalam diariamente.

E a todos os professores que acreditam na educação como uma prática transformadora.

## RESUMO

O presente trabalho de conclusão de Curso trata das possibilidades e limites da bicicleta, ou dos conhecimentos sobre ela na educação física escolar. A prática do ciclismo na cidade de Porto Alegre - seja como lazer, esporte, meio de transporte, trabalho, entre outras – têm crescido nos últimos anos, isso é perceptível na medida em que ciclovias estão sendo criadas e executadas, foi implantado o serviço de aluguel de bicicletas na cidade, além de espaços e eventos relacionados à bicicleta. A bicicleta tem ocupado mais espaço e ganhado visibilidade, cada vez mais as pessoas estão utilizando-a nas ruas. Porém, nem todos se comportam adequadamente ou utilizam equipamentos de segurança e, dessa maneira, colocam-se em risco. Onde então poderiam ser trabalhadas essas questões de segurança? Não seria a escola um espaço adequado? A educação física poderia contemplar esse “conteúdo” tendo em vista que a bicicleta faz parte da *cultura corporal* dos portoalegrenses? A educação física tem passado por transformações desde a década de 1980, novas concepções passaram a criticar a esportivização na disciplina escolar e sugerir novas abordagens pedagógicas na educação física. No entanto ainda não há um consenso com relação aos conteúdos que devem ser desenvolvidos na escola, o que abre espaço para outros conteúdos e práticas que sejam relevantes no contexto da escola ou da cidade. Então por que não inserir a bicicleta nesse espaço? O ciclismo, ou a bicicleta, tem sido pouco discutido na educação física, seja nos currículos de formação, seja na escola. Ainda é uma prática tão popular quanto o futebol. Tendo em vista a expressão do ciclismo em Porto Alegre foram realizadas entrevistas semiestruturadas com os professores orientadores de estágio da Escola de Educação Física da Universidade Federal do Rio Grande do Sul para discutir as possibilidades de se tratar da bicicleta como conteúdo da educação física escolar. As entrevistas foram estruturadas em 3 blocos: a bicicleta em Porto Alegre, os saberes e conteúdos privilegiados na educação física escolar, e a bicicleta como possibilidade na escola. As entrevistas demonstraram que a bicicleta é um possível conteúdo da educação física escolar assim como outras práticas não contempladas pelo currículo. O importante é saber as necessidades dos alunos e saber como contemplar determinado conteúdo. Questões relativas ao comportamento e à segurança, além da promoção de saúde e autonomia promovidas, são formas sugeridas para tal.

**Palavras-chave:** Bicicleta na Escola. Cultura Corporal. Educação Física Escolar. Pesquisa Qualitativa.

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>6</b>
<b>2 REVISÃO DE LITERATURA.....</b>	<b>9</b>
<b>2.1 História da bicicleta no mundo .....</b>	<b>9</b>
<b>2.2 História da bicicleta no Brasil, Rio Grande do Sul e em Porto Alegre.....</b>	<b>10</b>
<b>2.3 Histórico da educação física e seus conteúdos .....</b>	<b>11</b>
<b>2.4 Critérios para seleção dos conteúdos.....</b>	<b>12</b>
<b>3 METODOLOGIA .....</b>	<b>14</b>
<b>4 DISCUSSÃO .....</b>	<b>16</b>
<b>4.1 Entrevistas .....</b>	<b>17</b>
<b>4.2 Considerações sobre as entrevistas .....</b>	<b>19</b>
<b>5 CONCLUSÃO .....</b>	<b>21</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>23</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Vinte e cinco de fevereiro de 2011, Porto Alegre. Cerca de 150 ciclistas pedalavam na Massa Crítica - “uma forma de ativismo político contemporâneo” (DA SILVA, 2011) - manifestando-se a favor da bicicleta como um meio de transporte alternativo na busca de mais respeito e direitos no trânsito quando um motorista avançou com seu carro atropelando os ciclistas, deixando 20 feridos e todos aterrorizados. A notícia gerou grande repercussão nacional e internacional. O movimento cresceu, o número de ciclistas nas ruas aumentou e a bicicleta passou a ganhar mais visibilidade em Porto Alegre; eventos, espaços e grupos de pedalada foram criados; ciclovias e ciclofaixas foram planejadas e executadas, mesmo que grande parte ainda esteja somente em forma de projeto; e ainda foram implantadas bicicletas de aluguel na cidade.

No dia em que ocorreu o atropelamento seria inaugurada a Cidade da Bicicleta. Espaço que foi sede do “Laboratório de Políticas Públicas”, da “Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta”, da “Oficina Comunitária” além de palestras, oficinas e festas com a temática da bicicleta. Em maio do mesmo ano passou a existir o grupo “Bici Anjo”: ciclistas voluntários que incentivam o uso da bicicleta e auxiliam ciclistas menos experientes a se locomoverem nas ruas com segurança. Desde janeiro as “Cíclicas” - “bicicletada” de mulheres - pedalavam em conjunto incentivando o uso da bicicleta entre mulheres de todas as idades.

Um ano após o atentado aos ciclistas, cicloativistas e entusiastas da bicicleta organizaram o 1º Fórum Mundial da Bicicleta a fim de discutir o papel da bicicleta nas cidades considerando as esferas sociais, econômicas, ambientais, esportivas e culturais – entre os dias 23 e 26 de fevereiro de 2012 ocorreram painéis e oficinas relacionados à bicicleta e transformação social, ciclo ativismo, mobilidade urbana, esporte e turismo e além de atividades culturais, música e “pedaladas”. Ainda ocorreria o 2º Fórum Mundial das Bicletas no ano seguinte, nos mesmos moldes do anterior com o tema “pedalar para transformar”.

O Plano Diretor Cicloviário de Porto Alegre (PORTO ALEGRE, 2009), elaborado em 2009 e que tem o objetivo de incentivar a bicicleta como meio de transporte, prevê 495 km de vias que receberão ciclovias ou ciclo faixas. Atualmente são 16 km divididos entre a orla de Ipanema, o bairro Restinga, as avenidas Diário de notícias, Icaraí, Ipiranga, José do Patrocínio. O objetivo é chegar aos 50 km até

maio do ano que vem (PORTO ALEGRE, 2009). Em conjunto com o crescimento das faixas para os ciclistas, em setembro de 2012, foi lançado o sistema de aluguel de bicicletas. Iniciou com cinco estações e 50 bicicletas, atualmente são 40 estações e 400 bicicletas sendo que foram realizadas, aproximadamente, 200 mil viagens.

Aliado ao crescimento do ciclismo, muitos questionamentos surgem entre os *'pedalantes'* que estão iniciando nessa prática: “- É necessário o uso do capacete?”, “- Devo pedalar na rua ou na calçada?”, “- Ciclistas devem trafegar no fluxo ou no contra fluxo dos automóveis?”, “- Mas não é perigoso andar entre os carros?”. Percebe-se que há dúvidas quanto à segurança e à postura com relação a bicicleta no trânsito na medida em que há o aumento do interesse relacionado à bicicleta. Tendo clareza sobre a dimensão do tema bicicleta na Cidade de Porto Alegre e do interesse crescente das pessoas, é possível aproximar estas questões de minha formação inicial em educação física e pensar a relação deste conhecimento com o cotidiano da escola e do processo de escolarização. A partir dessas perguntas outras emergem, como: Onde poderiam ser ensinados esses saberes? A escola seria um espaço apropriado para responder tais perguntas? Qual seria a disciplina responsável, a educação física?

Tendo em vista que a bicicleta está cada vez mais presente na vida do porto alegreense e no cotidiano da cidade - conquistando seu espaço nas ruas seja como brinquedo, lazer ou esporte, meio de transporte ou trabalho, seja como um *'estilo de vida'* - podemos afirmar que ela é parte da Cultura Corporal (SOARES *et al.*, 1992), não somente dessa capital mas também do país, tendo sua relevância social e contemporaneidade. E, dessa maneira abre-se a possibilidade para seu desenvolvimento enquanto conteúdo das aulas de educação física. Porém, mesmo tão popular quanto o futebol, essa “ferramenta pedagógica” (CARNEIRO, 2007) não está presente nos currículos de formação tampouco nos escolares.

Sendo assim, na busca de compreender como se dá a relação da bicicleta com a educação física, o presente estudo trata das possibilidades da bicicleta na escola na visão dos formadores de professores da Escola de Educação Física da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, seja como um conteúdo das aulas educação física escolar, seja como um componente curricular. Talvez pela ausência do tema nos currículos, haja pouca produção científica no que se refere aos aspectos socioculturais e políticos da bicicleta. Sendo assim, o presente trabalho se justifica pois traz a possibilidade de discutir questões relacionadas a esse veículo

que está ganhando cada vez mais visibilidade e espaço na cidade de Porto Alegre.

Este estudo está organizado da seguinte maneira: primeiro apresento uma breve revisão de literatura, aproximando as produções no âmbito da educação física com os conhecimentos históricos sobre a bicicleta. Depois, apresento a metodologia de pesquisa utilizada neste estudo, a análise das informações coletadas junto aos participantes do estudo e posteriormente as considerações finais.

O problema de pesquisa que norteia este estudo foi assim formulado:

Como o tema bicicleta pode ser abordado pela disciplina educação física na escola?

## 2 REVISÃO DE LITERATURA

Neste capítulo tratamos da revisão da literatura que fundamenta o estudo sobre a bicicleta e os conteúdos de ensino na educação física escolar. Consideramos de grande relevância a possibilidade de retomar o que foi produzido sobre o tema e tecer, nós mesmos, as relações com o objeto de estudo. Iniciaremos por uma revisão histórica da bicicleta.

### 2.1 História da bicicleta no mundo

Os primeiros modelos de bicicleta que influenciaram os atuais têm registro do final do século XVIII e início do século XIX, ambas ainda sem sistema de pedais. Em 1791 o Conde de Sivrac criou o que batizou de “celerífero”, consistia em um eixo de madeira com duas rodas, sem freios nem sistema de direção. Já em 1817, o Barão Karl von Drais criou a “draisiana”, ao acoplar um guidão e um sistema rudimentar de freios possibilitou mais equilíbrio nos deslocamentos, porém, o modelo não se popularizou.

Entre 1838 e 1839 o escocês Kirkpatrick Mac Millan elaborou um sistema de alavancas que se assemelhava a pedais ligados à roda traseira, o “biciclo”, assim como o modelo de von Drais, não se desenvolveu. Após aproximadamente vinte anos Pierre Michaux inventou o primeiro sistema de pedais, rígidos e acoplados à roda dianteira. Isso possibilitou a criação da primeira fábrica de “biciclos” que viriam a ser chamados de “velocípedes”.

Um século após a criação do primeiro veículo com duas rodas e movido à propulsão humana podemos conhecer o que chamamos hoje de bicicleta, com quadro em formato de trapézio e sistema de pedais com transmissão por correntes. Os irmãos “Humbert”, após inovações de James Starley, elaboraram o modelo em metal que é base para a maioria das bicicletas desde então. A crescente popularização fez com que o ciclismo estivesse presente na primeira olimpíada da era moderna em Atenas 1896.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup><http://www.escoladebicicleta.com.br/historiabicicletaW.html>,  
<http://www.escoladebicicleta.com.br/historiadabicicleta.html>,  
[http://www.museudabicicleta.com.br/museu\\_hist.html](http://www.museudabicicleta.com.br/museu_hist.html), acessados em: 17/11/2013.

## 2.2 História da bicicleta no Brasil, Rio Grande do Sul e em Porto Alegre

Há indícios de que a bicicleta pode ter chegado ao Brasil com imigrantes europeus entre alemães, italianos e suíços que desembarcaram no país desde 1850. Os primeiros registros, mesmo que controversos, com relação à prática do ciclismo a nível nacional apontam para as construções de velódromos - pistas de corrida. Em 1892 seria construído o Velódromo Nacional no Rio de Janeiro (JESUS, 1999; ARAÚJO, 1995 *apud*. MAZO *et al*, 2011). Porém, Bustos (2006) afirma que o primeiro velódromo da América do Sul teria sido construído em 1896 em São Paulo. As datas são incertas mas, provavelmente, o ciclismo chegou ao Brasil por volta da metade do século XIX e se desenvolveu, inicialmente, na capital do país - Rio de Janeiro – e no grande centro econômico - São Paulo. Em 1898 o italiano Caloi passou a importar bicicletas para o Brasil.<sup>2</sup> No que diz respeito ao estado do Rio Grande do Sul, o primeiro homem a aparecer sobre um “CAVALO DE FERRO” foi o Sr. Dillon, em 1869, seu pai possuía uma loja de artigos importados e ele fazia demonstrações para vender os “velocípedes”. A promoção do ciclismo no final do século XIX está diretamente relacionada com a fundação de duas associações ciclísticas: a União Veciclopédica de amadores, fundada em 1895; e a Radfahrer-Verein Blitz (Sociedade Ciclística Blitz), de 1896. Ambos os clubes promoviam passeios e excursões a Viamão e à zona sul da cidade, além de desafios entre si. Os ‘clubs’ ciclísticos alcançaram o seu auge com a construção de seus velódromos ambos em 1898. Após a virada do século, com a crescente urbanização - criação de ruas, desocupação dos prados (espaços em que também se praticava o ciclismo) para construção de prédios - e com a ascensão fulminante do futebol, os clubes de ciclismo fecharam suas portas. A prática ficou adormecida até os dias de hoje em que as bicicletas cumprem um papel diferente, em outro contexto e com outras formas de se pensar o seu uso: para além do esporte uma forma de lazer, meio de transporte, trabalho, “estilo de vida”.

---

<sup>2</sup>[http://www.museudabicicleta.com.br/museu\\_hist.html](http://www.museudabicicleta.com.br/museu_hist.html), acessado em 17/11/2013.

### 2.3 Histórico da educação física e seus conteúdos

Antes discutirmos os critérios de seleção dos conteúdos na educação física escolar se faz necessário contextualizarmos a educação física enquanto disciplina na escola. Abordaremos aspectos históricos da construção dessa disciplina no Brasil até o panorama atual em que coexistem diferentes propostas que vêm sendo construídas ao longo dos últimos 30 anos.

Em meados do século XIX, quando a educação física entrou na escola, as aulas eram ministradas por militares ou médicos, com objetivos de cultivar hábitos de higiene e saúde ao desenvolver um corpo saudável e forte, capaz de atuar em combates, nas guerras. Com um caráter Higienista e Eugênico, selecionava os indivíduos mais capacitados, preservando a supremacia de determinada etnia. As aulas eram consideradas essencialmente práticas, podendo ser ministradas por um ex-praticante, dispensando qualquer conhecimento teórico, deixando de lado qualquer fundamentação teórica que sustentasse a disciplina de educação física. Os conteúdos eram estruturados a partir dos métodos ginásticos: sueco, francês e alemão. (Coletivo de Autores, 1992; BRASIL, 1997; DARIDO, 2008).

Quando os militares tomaram o poder, na década de 1960, o esporte passou a ser o principal conteúdo da educação física. O futebol, especialmente, e com o título da copa de 1970, passou a ser um grande “sustentáculo ideológico” da ditadura no país, servindo de propaganda para o governo, inclusive nas escolas. Educação física passou a ser sinônimo de esporte de rendimento e o professor era visto como treinador. (Coletivo de Autores, 1992; BRASIL, 1997; DARIDO, 2008).

Na busca de romper com o modelo tecnicista, mecanicista e tradicional, a partir da década de 1980, várias perspectivas emergiram acerca da prática pedagógica na Educação Física: “Humanista; Fenomenológica; Psicomotricidade, baseada nos Jogos Cooperativos; Cultural; Desenvolvimentista; Interacionista-Constructivista; Crítico-Superadora; Sistêmica; Crítico-Emancipatória; Saúde Renovada” (BRASIL, 1997; DARIDO e NETO, 2008). Ou seja, novas tendências e abordagens passaram a apresentar novas concepções dos alunos, das aulas e dos conteúdos nessa disciplina. É importante destacar que as diferentes concepções de ensino na Educação Física se mesclam durante a prática pedagógica, não aparecendo de forma isolada. Dessa maneira, os professores, dificilmente seguem/adotam uma única abordagem (DARIDO, 2012). Darido e Neto (2008) ainda

ressaltam a importância, para os professores de educação física, de esclarecer em que tendências pedagógicas estão apoiadas as temáticas de suas aulas, a forma como elas são ministradas e quais os critérios para a escolha de determinados conteúdos, isso para que não haja discrepância entre o que se pensa estar fazendo e o que realmente se faz. Pois “a prática de todo professor, mesmo que de forma pouco consciente, apoia-se em determinada concepção de aluno, ensino e aprendizagem que é responsável pelo tipo de representação que o professor constrói sobre o seu papel, o papel do aluno, a metodologia, a função social da escola e os conteúdos a serem trabalhados.” (DARIDO, 2012)

O Clássico livro “Metodologia do Ensino da Educação Física”, do Coletivo de Autores (1992), explicita princípios curriculares importantes para que os professores direcionem a seleção dos conteúdos a serem ensinados nas aulas de Educação Física: a relevância social e a contemporaneidade dos conteúdos, ou seja, conhecimentos que sejam significativos – possibilitando a construção de uma reflexão crítica –, que façam parte do cotidiano dos alunos e sejam atuais, além de adequar-se às possibilidades sócio cognitivas dos alunos.

#### **2.4 Critérios para seleção dos conteúdos**

Conforme mencionado anteriormente, há mais de 50 anos o esporte tem sido o principal conteúdo das aulas da educação física escolar. Ainda que novas concepções tenham surgido para contrapor essa esportivização na educação física, ampliando as possibilidades de se trabalhar com outros conteúdos, e abordando os saberes de maneira reflexiva e crítica, percebe-se que o esporte - principalmente: vôlei, futsal, basquete e handebol – continua sendo o elemento da cultura corporal mais desenvolvido nas aulas da educação física escolar. Freitas (2012) aponta três motivos para esse fato: “as condições materiais, a formação dos professores e as experiências docentes” – as condições materiais vão além dos equipamentos utilizados, normalmente bolas desses esportes “clássicos” da escola, mas também o espaço físico, usualmente quadras poliesportivas destinadas para a disciplina de educação física; a formação que engloba desde o que levou o professor a escolher essa profissão à trajetória acadêmica e suas “vivências pregressas”, ou seja, as experiências anteriores enquanto aluno; além do que na cultura escolar há um predomínio da concepção que educação física é esporte, de rendimento.

A educação física escola sempre foi marcada pelo saber fazer (DARIDO, 2008). Porém sabemos que os saberes e conteúdos podem ser trabalhados através de diferentes dimensões do conhecimento: conceitual, procedimental e atitudinal (COLL, 2000 *apud*. DARIDO, 2008). Além de saber fazer, saber conhecer e saber portar-se/agir são necessários para contemplar os objetivos dos Parâmetros Curriculares Nacionais (BRASIL, 1997), de formar cidadãos que se posicionem de maneira crítica, percebendo-se parte integrante, dependente e agente transformador do ambiente, que possuem direitos e deveres, responsabilidades nas esferas sociais, culturais e políticas.

Darido (2008) traz a possibilidade de se trabalhar, na educação física, com a desconstrução do discurso hegemônico referente às práticas historicamente construídas e que ainda perduram no ambiente escolar, em que os “menos capazes” acabam sendo excluídos. Formar alunos críticos e mais autônomos no que se refere aos mais diferentes aspectos da cultura corporal. Para além dos esportes: as lutas, as danças, os jogos, acapoeira. E ainda, as práticas não contempladas pelo currículo da educação física – “práticas infames” (RIGO, 2007), ou não famosas – como o “skate”, o “slackline”, a bicicleta, o “surf”, a escalada; dos padrões de beleza às questões de gênero, das modificações corporais à alimentação, ao uso de anabolizantes e ao cuidado com a saúde.

### 3 METODOLOGIA

Neste capítulo trato da metodologia de pesquisa empregada para discutir e responder ao problema de pesquisa formulado (Como o tema bicicleta pode ser abordado pela disciplina educação física na escola?). Decidimos pela realização de uma pesquisa qualitativa, de modo a interpretar o que pensam os participantes do estudo. Os investigadores que utilizam a pesquisa qualitativa realizam o tratamento das informações valorizando os procedimentos de coleta, como a observação, as entrevistas, as análises de materiais e documentos diversos, e a própria pessoa do investigador. Sobre esta visão, Molina Neto (1999, p. 112) afirma:

*(...) o termo qualitativo é empregado para sustentar um leque de técnicas de investigação centradas em procedimentos hermenêuticos que tratam de descrever e interpretar as representações e os significados que um grupo social dá à sua experiência cotidiana.*

A abordagem qualitativa de investigação não se estabelece, portanto, mediante a operacionalização de variáveis, mas na compreensão do fenômeno em toda a sua complexidade e em seu contexto natural, habitual. Dessa forma, o investigador constitui-se no principal instrumento de coleta de informações, pois a imersão no contexto particular dos sujeitos da pesquisa permite a compreensão do que as pessoas fazem em seu ambiente habitual de acontecimento, no caso específico deste estudo, como o conhecimento sobre a bicicleta pode ser tratado na escola.

O instrumento de coleta utilizado foi a entrevista do tipo semiestruturada realizada com seis professores responsáveis pela pesquisa e docência na área de educação física escolar da Escola de Educação Física da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Estes profissionais foram selecionados pelo fato de estarem diretamente ligados à educação física escolar, na medida em que são responsáveis pelos estágios de docência nos ensinos infantil, fundamental e médio. Este foco de pesquisa foi adotado por ser, a escola, um ambiente favorável para a inserção e desenvolvimento deste tipo de conteúdo – a bicicleta.

As entrevistas foram formuladas após análise do estado da arte sobre o assunto, discutidos no referencial teórico do presente trabalho. Os questionamentos foram elaborados através de discussões e levantamento de diferentes temas para a

aplicação dos questionamentos e discussão com relação à bicicleta em Porto Alegre. Para realização das entrevistas foi agendado um horário com cada professor participante. As entrevistas foram gravadas e transcritas para posterior análise. Foram definidos três diferentes temas como forma de estruturação das perguntas, sendo eles:

1. A bicicleta em Porto Alegre e suas diferentes formas de uso
2. Os saberes e conteúdos da educação física escolar
3. Bicicleta como uma possibilidade de conteúdo na escola.

Os dados levantados foram analisados e discutidos de forma qualitativa, observando a visão e perspectiva de cada profissional em relação aos temas levantados. A partir da conexão entre estes temas, foi elaborada a discussão propriamente dita e a proposta de se desenvolver o conteúdo Bicicleta na escola.

## 4 DISCUSSÃO

Ao longo do tempo, estudos têm abordado a biomecânica e neurofisiologia relacionada à utilização da bicicleta, porém pouco se produziu academicamente em relação à abordagem sociocultural. Marchetti (2011) traz a bicicleta como uma alternativa para o desenvolvimento sustentável de Porto Alegre por ser uma opção saudável, simples, econômica, limpa e alternativa para a cultura “*carrocêntrica*”.

Por mais que algumas iniciativas venham sendo tomadas, como o Plano Diretor Cicloviário (PORTO ALEGRE, 2009), o Sistema de Bicicletas Públicas e Fóruns Mundiais para discussão do tema, ainda ocorre uma concentração de investimentos e consumo voltados à indústria automobilística, além de redução de impostos e incentivos para aquisição de veículos automotivos. Em contrapartida, diversos países da Europa, como a Alemanha, Grã-Bretanha, França, Itália e Espanha, a aquisição e utilização de automóveis vêm sendo gradativamente substituída pelas Bicicletas, como exemplo desse fato, ressaltamos que, nos dias 24 e 28 de outubro, foram veiculadas notícias<sup>3</sup>relatando que a bicicleta, em 2012, superou a venda de automóveis nesses países.

No caso da Escola de Educação Física da UFRGS, por exemplo, o ciclismo/bicicleta não é contemplado como atividade curricular, o que acaba omitindo a intenção de inseri-la no contexto escolar, já que este local visa à formação de futuros educadores físicos que propagariam esse saber. Sabemos que além da bicicleta, há outras práticas que não são contempladas no currículo escolar, outros saberes que poderiam ser trabalhados e incluídos na educação física escolar, como: ‘skate’, ‘slackline’, escalada, ‘surf’, atividades circenses, entre outras. Dentro desse contexto, neste trabalho, ressaltam-se todas as questões que permeiam a utilização da bicicleta, seja por esporte, lazer ou meio de transporte, como: comportamentos do ciclista dentro da cidade, segurança na utilização da bicicleta e equipamentos acessórios, educação para o trânsito, promoção da saúde e autonomia no que se refere ao transporte.

Mesmo que a bicicleta venha ganhando espaço na cidade de Porto Alegre, a cidade ainda está distante dos exemplos de cidades em que a bicicleta já está

---

<sup>3</sup><http://www.npr.org/blogs/parallels/2013/10/24/240493422/in-most-every-european-country-bikes-are-outselling-cars>, <http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/economia/noticia/2013/10/venda-de-bicicletas-supera-a-de-carros-novos-em-quase-todos-os-paises-da-europa-4315717.html>, acessadas em 12/11/2013

consolidada na vida das pessoas. A cidade conta, atualmente com cerca de 20 km de ciclovias, enquanto no Rio de Janeiro são cerca de 300 km, em Buenos Aires mais de 100 km, Bogotá já ultrapassa 300 km, Nova York e Amsterdã possuem cerca de 400 km e em Berlim são mais de 600 km de faixas destinadas aos ciclistas. Enquanto são disponibilizadas 400 bicicletas de aluguel em Porto Alegre, em Paris são 20 mil. Ainda que estejamos longe de ser uma cidade ideal para se utilizar a bicicleta, há uma semelhança com cidades do Brasil e do mundo: a “massa crítica” ou “bicicletada” – iniciada em São Francisco, Califórnia – acontece toda última sexta-feira de todo mês e reúne ciclistas, entusiastas, simpatizantes, cicloativistas em busca de mais respeito e mais direitos para os ciclistas.

Essa distância vem sendo reduzida, ao menos com relação a aspectos legais e institucionais. Em 2001 foi lançado o manual de planejamento cicloviário (GEIPOT, 2001) e em 2007 o caderno de referência para elaboração de: Plano de Mobilidade por Bicicleta nas cidades (BRASIL, 2007). Ambos tratam da promoção da bicicleta, sendo ela uma alternativa sustentável no que diz respeito às cidades, ao trânsito e ao meio ambiente. No Código de Trânsito Brasileiro (1997) há leis que contemplam a bicicleta, como nos artigos 29, 38, 58, 68 e 105 que explicam alguns comportamentos adequados para o trânsito, tanto por parte dos ciclistas quanto dos motoristas: os maiores veículos sempre serão responsáveis pelos menores, assim como os ciclistas devem ‘cuidar’ com os pedestres; na ausência de vias adequadas para a circulação de bicicletas o tráfego se dará pelas ruas no mesmo sentido dos veículos automotores; dessa maneira os motoristas terão que guardar uma distância lateral de um metro e cinquenta centímetros; e são obrigatórios os equipamentos de segurança como capacete, iluminação dianteira e traseira além de espelho retrovisor no lado esquerdo.

#### **4.1 Entrevistas**

Primeiro tema:

Concernente ao uso da bicicleta na cidade de Porto Alegre – seja como meio transporte, esporte ou lazer – relacionado aos incidentes, às manifestações, ciclovias e bicicletas de aluguel, a partir de uma síntese do discurso dos professores, pode-se concluir que a inserção da bicicleta no cotidiano das pessoas, na vida da cidade é positiva. Sendo um movimento que nos convoca a pensar que

cidade estamos construindo. Mesmo que haja um movimento possibilitando vias para o uso das bicicletas, esse movimento é insipiente. Há poucos trechos de ciclovias que não se conectam. Dessa forma a segurança dos ciclistas não está preservada. Falta de segurança que ocorre devido a uma falta de educação para o trânsito, tanto para os motoristas quanto para ciclistas e pedestres.

Mesmo que se invista na promoção do uso da bicicleta na cidade, ela ainda é planejada para os carros. O governo incentiva a venda e uso de veículos automotores reduzindo impostos e construindo estradas. Provavelmente isso ocorre, pois o carro é um “negócio” mais rentável desde a venda ao uso cotidiano, como por exemplo, em pedágios e combustíveis.

Foi colocado que a bicicleta oferece diversas possibilidades de uso: tanto lazer quanto esporte e meio de transporte. Isso dependerá da intencionalidade dos sujeitos que a utilizam. Além dessas alternativas essa prática proporciona um “estilo de vida” ou uma maneira de militância política corroborando com o estudo de Da Silva (2011) que define o movimento “massa crítica” como uma “forma de ativismo político contemporâneo”.

Segunda parte:

No que diz respeito aos saberes e conteúdos priorizados nas aulas da disciplina de da educação física na escola, foi consenso que ainda há o predomínio do esporte – futebol, vôlei, basquete e handebol – ainda que haja iniciativas isoladas de alguns professores de se trabalhar com outros elementos da “cultura corporal” (COLETIVO DE AUTORES, 1992) como: danças, lutas, jogos e brincadeiras. Inclusive algumas práticas não contempladas pelo currículo da educação física escolar citadas anteriormente.

Os motivos que pelos quais a educação física escolar ainda é muito próxima esporte é porque muitos professores reproduzem suas vivências prévias enquanto alunos, além do que, o espaço para as aulas, usualmente, são quadras poliesportivas que incentivam a trabalho com o esporte e os materiais são bolas dos esportes “clássicos” (FREITAS, 2012). Talvez isso ocorra porque muitos professores encerram sua formação quando encerram sua graduação, deixando de atualizar-se ao não buscar os novos conhecimentos que continuam sendo produzidos.

Foi observado que os professores responsáveis pelos estágios da escola de educação física da UFRGS estão buscando outras formas de se desenvolver as

aulas para a escola, consideram que a escola e os professores poderiam ser mais permeáveis e abertos aos jogos, brincadeiras e saberes trazidos pelos alunos. A formação vem sendo modificada, alternativas vem sendo buscadas, porém ainda com pouca significância.

Terceira parte:

Ao que se refere à bicicleta como uma possibilidade da educação física escolar houve um consenso que é possível trabalhar com a bicicleta na escola. Alguns exaltaram esse “instrumento” – explicitando que a bicicleta é um meio muito valioso para se problematizar e promover reflexões críticas relativas à educação física, à saúde, à cidadania e à autonomia. Porém, há algumas ressalvas a fazer: são feitas opções curriculares relacionadas a diferentes projetos de escola que acabam direcionando os conteúdos que serão desenvolvidos; a escolha dos saberes desenvolvidos depende do contexto da escola e dos alunos, do que faria sentido para eles, de qual significado seria atribuído à prática; além da prática docente estar apoiada em determinada perspectiva pedagógica diretamente relacionada a uma concepção curricular.

Algumas possibilidades de desenvolver o trabalho com a bicicleta foram levantadas como: questões de segurança, o “montar/desmontar” e, além do ‘pedalar por pedalar’ seria necessário tematizar esse conhecimento, articulando-o com outros princípios da disciplina de educação física. Entretanto, foi destacado que há outras práticas além dessa que não são contempladas pelo currículo escolar da educação física: o ‘skate’, o ‘slackline’, a escalada, o ‘surf’. Dessa maneira é necessário que o professor esteja atento aos interesses e necessidades dos alunos para saber qual conteúdo desenvolver. Além de ter claro em qual a perspectiva em que serão desenvolvidos esses saberes e como serão trabalhados, além dos desafios que serão enfrentados pela inclusão dessas “práticas infames” (RIGO, 2007) nas aulas.

A escola e o currículo precisam se abrir e a educação física deve romper com os saberes “clássicos” perpetuados na cultura docente, ou seja: os esportes de quadra. Porém, ainda mais importante do que saber quais conteúdos desenvolver, é saber como serão desenvolvidos determinados conteúdos.

## **4.2 Considerações sobre as entrevistas**

Podemos perceber que sob o ponto de vista dos professores responsáveis pelos estágios da Escola de Educação Física da Universidade Federal do Rio Grande do Sul a bicicleta está ganhando visibilidade em Porto Alegre ainda que timidamente. Entretanto, se oferece como uma forma de lazer excelente além de ser uma alternativa de transporte devido ao contexto atual na cidade – de muitas obras nas vias urbanas –, ainda que falte uma educação para o trânsito de todas as partes: motoristas, ciclistas e pedestres. Isso acarreta na falta de segurança que foi constatada e levantada como uma possibilidade da falta de utilização da bicicleta diariamente.

Foi consenso que o esporte ainda predomina na educação física escolar e que é necessária a transformação do currículo na escola. Novas abordagens e perspectivas para novos conteúdos e saberes. O modelo do esporte irrefletido não condiz com a realidade dos alunos, pois legitima o ponto de vista do opressor sobre o oprimido já que o esporte de rendimento tem, implicitamente, duas regras que reproduzem o modo de produção da nossa sociedade. O sobrepujar e comparação objetiva acabam por excluir os “incapazes” que acabam sendo “mal-sucedidos” ou “fracassados”. Além disso, o esporte reduz as possibilidades de movimento dos alunos, existem muitas formas complexas de movimentar-se que extrapolam o correr, o saltar e o lançar (REINER, 1988).

Logo, no contexto atual da bicicleta em Porto Alegre e da educação física escolar, a bicicleta se oferece como uma possibilidade muito interessante a ser desenvolvida na escola. Desde os aspectos de segurança, montar e desmontar a bicicleta às questões de saúde, autonomia, reflexão crítica e cidadania promovidas. É importante ressaltar que outras práticas não contempladas pelo currículo – ‘skate’, ‘slackline’, escalada, ‘surf’, entre outras – podem servir como “instrumento” para se trabalhar com esses temas. Ao inserir algum conteúdo “diferente” nas aulas de educação o professor deve estar ciente que desafios decorrerão pelo fato de romper com o “normal”. Dessa forma, faz-se necessário que o professor esteja atento ao que faz sentido para os alunos, o que é relevante para eles. Contudo, é preciso saber que além de ‘o que’ trabalhar, deve-se considerar ‘como’ trabalhar determinados conteúdos.

## 5 CONCLUSÃO

Atualmente, cidade de Porto Alegre, é notável a crescente visibilidade da bicicleta – seja como lazer ou esporte, seja como meio de transporte. Os movimentos que promovem o uso; as manifestações por mais direitos; as ciclovias que estão sendo construídas; um sistema de bicicletas de aluguel que foi implantado além de outras questões, são exemplos do espaço que essa prática ocupa nessa cidade nos dias de hoje. Entretanto, há alguns aspectos a se considerar. Muitos ciclistas comportam-se inadequadamente no que diz respeito à utilização desse veículo no trânsito: não utilizam equipamentos de segurança como capacete e iluminação, trafegam no sentido oposto ao dos carros colocando-se em risco já que a possibilidade de ocorrer um acidente é maior assim como o impacto gerado pela colisão, ou pedalam na calçada ‘ameaçando’ os pedestres assim como alguns motoristas que não respeitam os ciclistas.

Mesmo que venha adquirindo certa relevância no contexto atual, pouco, ou quase nada, foi produzido, academicamente, no que tange aos aspectos socioculturais da bicicleta na educação física. Há cerca de 30 anos novas abordagens e concepções foram sendo criadas e desenvolvidas sobre a educação física escolar na busca de romper com a esportivização presente na disciplina desde ditadura militar no país. No entanto, a possibilidade de se tratar da bicicleta na escola não é levantada. Apesar de que no livro “Metodologia do Ensino da Educação Física” (COLETIVO DE AUTORES, 1992) é colocado que o professor, ao elaborar suas aulas e a escola seu currículo, deve considerar o contexto e relevância social de determinado elemento da “cultura corporal” para inseri-lo no currículo escolar. Reiner (1988) crítica o modelo do esporte irrefletido nas aulas de educação física já que o mesmo reduz as complexas possibilidades de movimento, excluindo “menos capazes” e legitimando o modo de produção da nossa sociedade.

Como então introduzir a bicicleta na escola? Quais as possibilidades na educação física?

Marchetti (2011) levanta a importância da promoção do uso da bicicleta por ser um meio de transporte saudável, simples e econômico, sendo uma alternativa ao trânsito e para o desenvolvimento sustentável na cidade de Porto Alegre. Carneiro (2007), através de uma “pesquisa-ação” em seu trabalho de conclusão de curso experienciou a bicicleta como conteúdo da educação física escolar. Realizada em

três etapas diferentes, a escolha do tema foi feita em conjunto com os alunos apoiada na concepção de “aulas abertas” na educação física. Na primeira parte foram realizadas brincadeiras e jogos com a “bici”. Na segunda foram ensinados aspectos de segurança no trânsito e como montar e desmontar o “brinquedo” ou “ferramenta pedagógica”. E na última etapa professor e alunos saíram para pedalar no entorno do bairro da escola.

Após a realização das entrevistas com os professores dos estágios de docência da Escola de Educação da UFRGS, ficou claro que é possível trabalhar com a bicicleta na educação física escolar, possibilidade até então desconsiderada por esses professores. Todos se mostraram abertos a essa possibilidade, porém, ressaltaram que não somente a bicicleta pode ser incluída, mas também outras práticas não contempladas pelo currículo escolar – ‘skate’, ‘surf’, ‘slackline’, escalada. Foi destacado que além da escolha do que se trabalhar – que deve partir das necessidades, interesses e significados atribuídos pelos alunos às práticas –, deve-se considerar como desenvolver, tematizar, problematizar e relacionar a prática aos princípios gerais da disciplina.

Sendo assim, considero que a bicicleta pode ser incluída no currículo da educação física escolar já que contexto atual é favorável para esse desenvolvimento. A promoção do uso da bicicleta é positiva pois questões de educação para o trânsito podem ser trabalhadas em conjunto com os equipamentos que são necessários utilizar para trafegar entre os automóveis, contribuindo para a segurança dos futuros ciclistas e consciência dos futuros motoristas. Além dessas questões para garantir o bem-estar no tráfego, outros assuntos podem ser bordados. A promoção de saúde e autonomia envolvidas nessa prática podem proporcionar reflexões críticas nas esferas sociocultural e política dos alunos, contribuindo para o exercício da cidadania dos mesmos.

A importância desse trabalho se apóia no fato de trazer à tona a possibilidade de desenvolvimento de um conteúdo que não estava em foco na educação física, mais precisamente no contexto da escola. Atualmente é preciso que a educação física escolar abra suas possibilidades a outros saberes e conteúdos que despertem o interesse dos alunos, rompendo o modelo esportivista tradicional, fazendo com que os alunos participem ativamente da construção dessa disciplina.

## REFERÊNCIAS

A HISTÓRIA da bicicleta no mundo. Disponível em:

<<http://www.escoladebicicleta.com.br/historiadabicicleta.html>>. Acesso em: 17 nov. 2013.

AVILA, Renato. **As bicicletas de Joinville**: de Da Vinci ao 1º Museu da Bicicleta da América Latina [gravação de vídeo]. Joinville: Edital Elisabeten Anderle de Estímulo à Cultura, [2011]. 1 DVD (70 min): son.,color.

Brasil. Ministério da Educação e do Desporto. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais**. Brasília: MEC/SEF, 1997. 96 p.

BUSTOS, Valter. **A história da bicicleta**. Disponível em:

<<http://www.escoladebicicleta.com.br/historiabicicletaW.html>>. Acesso em: 17 nov. 2013.

BUSTOS, Valter. **História da bicicleta**. Disponível em:

<[http://www.museudabicicleta.com.br/museu\\_hist.html](http://www.museudabicicleta.com.br/museu_hist.html)>. Acesso em: 17 nov. 2013.

CARNEIRO, Vitor de Souza. **Bicicleta na escola**: pedalando e educando. 2007. 79 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação)-Centro de Desportos, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2007.

CICLOVIÁRIO. Disponível em:

<[http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p\\_secao=227](http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=227)>. Acesso em: 17 nov. 2013.

DARIDO, Suraya Cristina. Diferentes concepções sobre o papel da educação física na escola. **Caderno de formação**: formação de professores didática geral. São Paulo, v.6, p. 34-50, 2012. Disponível em:

<<http://www.acervodigital.unesp.br/bitstream/123456789/41548/1/01d19t02.pdf>>. Acesso em: 17 nov. 2013.

DARIDO, Suraya Cristina. **Educação Física na escola**: implicações para a prática pedagógica. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 2005. 293 p.

DARIDO, Suraya Cristina. **Educação Física na escola**: questões e reflexões. Araras: Topázio, 1999. 120 p.

EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES. **Manual de planejamento cicloviário**. Brasília: GEIPOT, 2001. 126p.:il.

FREITAS, Márcio Koehn de. **Critérios de seleção de conteúdos para as aulas de educação física**. 2012. 64 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação)-Escola de Educação Física, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012.

HILDEBRANDT-STRAMANN, Reiner. O esporte como fenômeno social e a análise crítica do esporte. In: \_\_\_\_\_. **Textos pedagógicos sobre o ensino da educação física**. Ijuí: Editora UNIJUÍ, 2005. cap 1, p. 21-43.

LICHT, Henrique Felipe Bonnet. **Ciclismo no Rio Grande do Sul**: 1869-1905. Porto Alegre: Centro de Memória do Esporte da Escola de Educação Física - UFRGS, 2002. 164 p.,il.

MARCHETTI, Felipe. **A utilização da bicicleta como alternativa para o desenvolvimento sustentável em Porto Alegre, Brasil**. 2011. 64 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação)-Escola de Educação Física, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011.

MAZO, Zarpellon Janice, et al. A prática do ciclismo em clubes de Porto Alegre/RS. **Pensar a prática**. Goiânia. v.14, n.3, p. 1-18, set./dez. 2011.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007. 232 p.

MOLINA NETO, VICENTE. Etnografia: uma opção metodológica para alguns problemas de investigação no âmbito da educação física. In: MOLINA NETO, V.; TRIVIÑOS, A N. S. **A Pesquisa Qualitativa na Educação Física**. Porto Alegre, RS: UFRGS/Sulina, p. 107 – 139, 1999.

PORTO ALEGRE. Plano Diretor Cicloviário Integrado: **Lei complementar Nº 626, de 15 de Julho de 2009**. Porto Alegre, 2009.

RIGO, Luiz Carlos. Amizade, pertencimento e relações de poder no futebol de bairro. **Pensar a prática**. Goiânia, v.10, n. 1, 2007. Disponível em: <<http://www.revistas.ufg.br/index.php/fef/rt/printerFriendly/194/1363>>. Acesso em: 17 nov. 2013.

SILVA, Renata Signoretti da. **Formas contemporâneas de ativismo político: etnografia do movimento massa crítica**. 2011. 64 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação)-Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011.

SOARES, Carmen Lúcia et al. **Metodologia do ensino de educação física**. São Paulo: Cortez, 1992. 119 p.