

SENTIDOS EN LA PROMOCIÓN DE LA BICICULTURA POR DOCENTES UNIVERSITARIOS SUDAMERICANOS

Leandro Dri Manfiolete Troncoso¹, Sandra Soledad Troncoso Robles Dri Manfiolete², Sergio Alejandro Toro-Arévalo³, Giuliano Gomes De Assis Pimentel⁴, Rodolfo Franco Puttini⁵

Universidad Austral de Chile (UACH)¹, Chile; Universidad Austral de Chile (UACH)², Chile; Universidad de Santiago de Chile (USACH) y docente posgrado en Magíster en Educación³, Chile; Universidade Estadual de Maringá (UEM) Paraná⁴, Brasil; Universidade Estadual Paulista⁵, Brasil

RESUMEN: El objetivo de esta investigación fue comprender las motivaciones existenciales que influyen a docentes universitarios sudamericanos para la promoción de la bicicultura. Fue empleado el abordaje cualitativo fenomenológico 4E Cognition referente a los procesos cognitivos encarnados, situados, extendidos y enactivos. En relación a los procedimientos metodológicos, fueron realizadas entrevistas con cinco hombres y una mujer seleccionados desde los criterios: a) docencia universitaria en Humanidades; b) actividades académico-profesionales con bicicleta; c) participación en movimiento cicloactivista. En el análisis discursivo, resultó las unidades de significado: 1) Ciclismo urbano como temática de investigación; 2) Articulación político-institucional para la movilidad activa; 3) Enseñanza-aprendizaje del pedalear en la ciudad, generadoras de la categoría "Cultura de bicicleta como proceso cognitivo-educativo". Consideramos ser un deber institucional fomentar la promoción de la bicicultura como alternativa emergente interdisciplinaria de enseñanza, investigación y extensión con beneficios para la comunidad universitaria.

PALABRAS-CLAVE: Ciclismo urbano; Cognición ecológica; Educación; Política pública

SENTIDOS NA PROMOÇÃO DA BICICULTURA POR PROFESSORES UNIVERSITÁRIOS SUL-AMERICANOS

RESUMO: O objetivo desta pesquisa foi compreender as motivações existenciais que influenciam professores universitários sul-americanos na promoção da bicicultura. Foi empregada a abordagem qualitativa fenomenológica 4E Cognition dos processos cognitivos encarnados, situados, extendidos e enativos. Em relação aos procedimentos metodológicos, foram realizadas entrevistas com cinco homens e uma mulher selecionados a partir dos critérios: a) docência universitária em Humanidades; b) atividades acadêmico-profissionais com bicicleta; c) participação em movimento cicloativista. Na análise discursiva, resultaram as unidades de significado: 1) Ciclismo urbano como temática de pesquisa; 2) Articulação político-institucional para a mobilidade ativa; 3) Ensino-aprendizagem do pedalar na cidade geradores da categoria "Cultura da bicicleta como processo cognitivo-educativo". Consideramos ser um dever institucional a promoção da bicicultura como alternativa emergente interdisciplinar de ensino, pesquisa e extensão com benefícios à comunidade universitária.

PALAVRAS-CHAVE: ciclismo urbano; cognição ecológica; educação; política pública.

SENSES IN THE PROMOTION BICYCLING BY SOUTH AMERICAN UNIVERSITY TEACHERS

ABSTRACT: The objective research was to understand existential motivations that influence South American university teachers to promote bicycling. The qualitative phenomenological approach used 4E Cognition referring to embodied situated, extended and enactive cognitive processes. In relation to methodological procedures, interviews conducted with five men and one woman selected from the inclusion criteria: a) university teaching in Humanities; academic-professional activities with bicycle; c) participation in cycloactivist movement. From discursive analysis, was the units of meaning: 1) Urban cycling as a research topic; 2) Political-institutional articulation for active mobility; 3) Teaching-learning of pedaling in the city generating the category "Bicycling culture as a cognitive-educational process". We consider institutional it duty promotion bicycling as an emerging interdisciplinary alternative for teaching, research and extension with direct benefits for university community.

KEYWORDS: Bicycling; Ecological cognition; Education; Public policy

INTRODUCCIÓN

La práctica de ejercicio y deportes tiene una relación positiva con el bienestar de los estudiantes universitarios, incluido su ayuda a propósitos de vida (Cocca et al., 2013; Gutiérrez & Vargas, 2014; Cambronero et al., 2016; Práxedes et al., 2016; Esteves et al., 2017; Castañeda et al., 2018; Almeida et al., 2018). En ciertos casos, el desarrollo de esa dimensión está asumida como característica de un modo de vida particular (López-Bonilla et al., 2015; Cantu-Barrueto et al., 2016).

En este sentido, un fenómeno que viene destacándose por desarrollar significados ligados directamente a

Manuscrito recibido: 20/06/19
Manuscrito aceptado: 22/08/19

Dirección de contacto: Leandro Dri Manfiolete Troncoso,
Universidad Austral de Chile (UACH), Chile.
Correo-e: leandro_dri@hotmail.com

la vida social es la bicicultura desde el ejercicio extendido, enactivo, situado y encarnado de la persona ciclista urbana que sobrepasa el ámbito de la performance comprendiendo la cognición más allá de la representación en sí, por lo tanto, siendo caracterizada como un despliegue situado (Di Paolo et al., 2018; Cappuccio, 2019). Así, el uso de la bicicleta en vías públicas está convertido por una habilidad de equilibrio frente al riesgo real de accidente de tránsito al emanar un sentido ético tanto individual de la movilidad activa

como colectivo contextualizado a través de un modo de existencia inmerso en la complejidad urbana de estar con el otro (Gabler et al., 2000).

Por otro lado, garantizar condiciones plenas para el uso de la bicicleta en vías públicas, tornase esencial la representación político-institucional del movimiento social cicloactivista que busca legitimar el derecho humano a la movilidad activa sostenible amparados por las cartas de compromiso de la

Organización de las Naciones Unidas (ONU): el Acuerdo de París (COP-21) para mitigar el cambio climático (ONU, 2015), los Objetivos del Desarrollo Sustentable (ONU, 2015) con la bicicleta involucrada en las 17 metas (ECF, 2016), el informe del Secretario General de las Naciones Unidas sobre transportes sustentables (ONU, 2016) y el Reporte Mundial de las Ciudades (Habitat-III) (ONU, 2016). A nivel legislativo de los países sudamericanos, en Brasil, el Código de Tránsito Brasileiro (CTB) (Ministério da Casa Civil, 1997), el Estatuto de las Ciudades (Ministério da Casa Civil, 2001), la Política Nacional de Movilidad Urbana (Ministério da Casa Civil, 2012), el Cuaderno de Elaboración del Plan de Movilidad Urbana (Ministério das Cidades, 2015) y el Programa Bicicleta Brasil (Senado Federal, 2018), en Chile, el Análisis Normativo de la Bicicleta (Chile, 2013), la Política Nacional de Desarrollo Urbano (Chile, 2014), el manual ciclo-inclusivo (Chile, 2015), la Política Nacional de Seguridad de Tránsito (Chile, 2017) y la Ley de Convivencia Vial (Chile, 2018) y en Colombia, el "Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas" (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016) y la Ley 1811 de incentivo al ciclismo urbano (Ministerio de Justicia, 2016).

En relación al contexto científico del área psicología del deporte y ejercicio, Rodríguez & Arbinaga (2018) al realizaren en un análisis bibliométrico de las publicaciones del periódico Revista Iberoamericana de Psicología del Ejercicio y el Deporte (2006-2017), la práctica del ciclismo aún no había sido tratada como deporte o ejercicio en su especificidad.

También al nivel geopolítico constituido por la cultura del transporte motorizado, Balbim (2016) nos pregunta: ¿Cómo una agenda global urbana debe responder a los desafíos sociales, económicos y ambientales presente en los países en desarrollo?

Para Harvey (2012), Tavolari (2016) e Amanajás & Klug (2018) la respuesta está en la interpretación ciudadana del derecho a la ciudad referente a estructura sociocultural urbana como ocurrencia de la garantía a promoción de los derechos humanos reconocidos internacionalmente a todos, específicamente por el derecho del ciclista urbano a movilidad activa (Troncoso et. al, 2018). Acreditamos que, la acción ciclista expresa el ejercicio de un nuevo sentido de vida social generada a partir del pedalear como ejercicio orgánico y ético al mismo tiempo, pues la existencia activa con bicicleta se convierte en un valor ambiental relacionado con elementos de la experiencia inmanente, situada y encarnada orientada hacia la responsabilidad por la ciudad y sus habitantes (Jonas, 1995; Illich, 2015; Saldiva, 2018).

El objetivo de la investigación fue comprender las motivaciones existenciales que influyen docentes universitarios sudamericanos para la promoción de la bicicultura.

METODOLOGÍA

Fue empleado el abordaje cualitativo fenomenológico *4E Cognition* de los procesos cognitivos encarnados, situados, extendidos y enactivos (Newen et al., 2018). Al comprendernos la intencionalidad enactiva (Toro Arévalo & Mautz, 2012; Toro-Arévalo, 2017), Rietvend et al. (2018) con el abordaje *skilled intentionality framework* (SIF) (marco de intencionalidad especializada), busca sintetizar la cognición ecológica:

Consideremos los procesos cognitivos involucrados en resolver un problema matemático simple. Es probable que involucre la percepción visual, la memoria, el lenguaje o el procesamiento de símbolos, lo que significa una variedad de elementos que incluyen procesos neuronales en la corteza visual, en áreas motoras, en áreas del lenguaje, el hipocampo, áreas frontales, incluso si estoy resolviendo el problema "en mi cabeza", sin lápiz, papel u otros instrumentos. Si participo en una competencia para resolver el problema, ese hecho estresante puede tener un efecto en mi rendimiento cognitivo. ¿Pueden los defensores de la cognición incorporada afirmar que no solo los procesos neuronales, sino también los movimientos oculares, los movimientos de la cabeza, la postura, el uso del lápiz y el papel, incluso la situación competitiva, son todas partes del sistema cognitivo que constituyen la cognición en este caso? En general, la respuesta es sí, podemos decidir si un proceso cognitivo en particular está constituido por procesos extracraniales o extracorporales (Newen et al., 2018, p.7).

Para Rietvend et al. (2018) el enfoque filosófico SIF busca comprender el fenómeno humano de manera situada, encarnada y enactiva ante un

compromiso extendido a los objetos que se utilizan en la acción humana configurados en posibilidades simultáneas (*affordances*) frente a una situación concreta, que nos lleva a comprender la percepción como hábito guiado por la creatividad, la imaginación, la planificación y del lenguaje (Gibson, 1979; Varela et al., 1991; Nöe, 2004; Henry, 2010).

En relación a los procedimientos metodológicos para recogida de la información, fueron realizadas entrevistas semi-estructuradas con la utilización de un grabador digital para obtener el registro de los datos captados para posterior codificación y categorización del contenido textual (Fernández-Núñez, 2005; 2006). Para Denzin & Lincoln (2012) comprender el fenómeno humano significa acercarse al mundo "ahí fuera desde el interior" a partir de interacciones descriptivas desde las experiencias individuales relacionadas con historias de vida, prácticas cotidianas y comunicaciones producidas.

Según Denzin (2015) haciendo etnografía políticamente siendo amparados por el paradigma de justicia social como compromiso activo a la agenda de derechos humanos, los investigadores cualitativos críticos deben estar históricamente insertos en la construcción de sus propios procesos de investigación, es decir, un "*self*" caracterizado por un conjunto de identidades en permanente cambio con las prácticas situadas que moldean las cuestiones públicas juntamente con los problemas privados de estudio (Denzin, 2018, p. 111).

Destacamos tres experiencias constituyentes de esa investigación previamente defendida en el Programa de Postgrado Ciencias de la Motricidad de la *Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho"* (UNESP) (Brasil), área Pedagogía de la Motricidad Humana, línea "La Naturaleza Social del Cuerpo" (Troncoso, 2017):

a) En el primer semestre de 2015, la realización de un viaje de bicicleta entre las ciudades de Botucatu, São Paulo y Piracicaba, estado de Sao Paulo, con permanencia de 15 días para asistencia a una audiencia pública de discusión sobre infraestructura ciclovía en la Cámara Municipal de Sao Paulo, participar de evento académico en la Facultad de Salud Pública, Universidad de Sao Paulo (USP), sobre las prácticas corporales en el campo de la salud y participar de la "II Formación en Ciclomobilidad" organizada por la Asociación de los Ciclistas Urbanos de Sao Paulo (CICLOCIDADE);

b) En el segundo semestre de 2015, la realización de intercambio académico a Colombia en la Universidad de Antioquia (UdeA), con presentación de ponencia en el "5º Coloquio Internacional de la Educación Corporal: modos de experiencia desde los cuerpos" - VI Expomotricidad y también, la presentación de ponencia en el "I Seminario Construyendo Territorio desde la Bicicleta" en la Universidad de Cundinamarca (UDECE), pedalear entre las Regiones Metropolitanas de Medellín y Bogotá;

c) en el primer semestre de 2016, un viaje en bicicleta denominada "*Pedaling for Cityzenship*" (Manfioleto & Bersi, 2016) pedalear entre las ciudades de Maringá, Curitiba, Joinville, Blumenau, Balneário Camboriú, Florianópolis, Porto Alegre y Pelotas, (Brasil), Montevideo (Uruguay), Buenos Aires, La Plata y Mendoza (Argentina) y Santiago (Chile) para presentar ponencia en el "V Foro Mundial de la Bici: Energía Humana, Poder Ciudadano".

A partir de la descripción del proceso investigativo, tuvimos la oportunidad de entrevistar docentes universitarios brasileños, colombianos y chilenos teniendo como criterios de inclusión: a) docencia universitaria en Humanidades; b) actividades de investigación, enseñanza o extensión para la promoción de la bicicultura; c) participación en movimiento social cicloactivista. De esa manera, fueron seleccionados cinco hombres y una mujer como casos de estudio:

1. Javier Taks Donas - Doctor en Antropología Social, Manchester University, Reino Unido. Docente Universidad de la República (UdelaR), (Uruguay);
2. Odir Züge Junior - Doctor en Derecho, Universidad de São Paulo (USP), Brasil. Docente Universidad Cruzeiro do Sul (Brasil);
3. Jorge Iván Ballesteros Toro - Máster en Estudios Urbanos Regionales, Universidad Nacional de Colombia (UN). Docente Universidad de Antioquia (Colombia);
4. Narda Dioselina Robayo Figue - Doctora en Educación, Universidad de Burgos, España. Docente Universidad Pedagógica Nacional (Colombia);
5. Arturo Torres - Máster en Tecnologías de la Edificación, Universidad

Politécnica de Cataluña (UPC), España. Docente Universidad Andrés Bello (Chile);

6. Pablo Yamir Peralta Beltrán - Master en Pedagogía, Universidad de la Sábana, Colombia. Docente Universidad de Cundinamarca (Colombia).

En relación a la codificación de los datos, fue empleada la análisis de la estructura del fenómeno situado (Martins & Bicudo, 2005; Gibbs, 2007). Esa forma de examen constituyese en un primer momento por el análisis ideográfico que, al exponer la individualidad discursiva de cada sujeto por la suspensión de sus creencias particulares, es procedida a la reducción fenomenológica organizada por un cuadro de convergencias. El segundo momento denominado análisis nomotético, está caracterizado por la unión de esas convergencias discursivas para formación de una matriz comparativa compuesta por la variación imaginativa de los investigadores donde posteriormente son generadas las unidades de significado que sustentan la categoría general del fenómeno (Bicudo, 2011).

Los entrevistados firmaron un Términos de Consentimiento Libre e Esclarecido (TCLE) acordando con la publicación de sus nombres reales y ocupaciones laborales con el proyecto de investigación registrado en la Plataforma Brasil, comprobante 029413/2015, parecer 1.202.636, sometido en el día 27 de marzo de 2015 al Comité de Ética e Investigación (IBRC-UNESP), registro CAAE: 43889115.1.0000.5465, Consejo Nacional de Salud (CNS) (Ministério da Saúde, 2012).

RESULTADOS

En el proceso de análisis discursivo, la reducción fenomenológica generó 40 convergencias discursivas con la formación de las siguientes unidades de significado: a) "Ciclismo urbano como temática de investigación"; b) "Articulación político-institucional para la movilidad activa"; c) "Enseñanza-aprendizaje del pedaleo en la ciudad". Esas unidades de significado dan sustento a la categoría general analítico-metodológica "Cultura de bicicleta como proceso cognitivo-educativo".

Ciclismo urbano como temática de investigación

En esa unidad de significado, Javier Taks describe la legitimidad de la universidad para la producción de conocimiento crítico en el fomento de la discusión sobre la política pública de promoción al ciclismo urbano, como la relevancia de establecer los vínculos y consenso con la institucionalidad del gobierno en fin de hacer viable y sostenible la indagación y transformación de la urbanidad desde la relación universidad-ciudad:

La legitimidad en que la Universidad de la República ponga sobre el tema bicicleta tiene que ver con dos aspectos: por un lado, para que el ciclismo urbano o la movilidad activa se vuelvan más integradas a la política pública, se necesita conocimiento legítimo para aplicar de forma útil para aquellos que toman las decisiones para la sociedad civil. Por otro lado, la negociación con el gobierno en Montevideo tiene que dar en otros lugares del país, pues nuestra universidad está construyendo edificios nuevos en distintos barrios en la ciudad y uno de los reclamos del gobierno local eres saber lo que va a pasar con el tránsito, entonces poner un centro de estudios significa una cantidad de automóviles en un barrio que hasta ahora no tenía ese conflicto en el uso del espacio público. Nuestra discusión sirvió para decir que estamos promoviendo estacionamiento para bicicletas, haciendo campañas para que estudiantes, docentes y funcionarios vengan en bicicletas para mitigar los problemas ocasionados por la propia universidad, lo que ascendió una linterna para trabajo de convencimiento a las autoridades para la necesidad de un cambio de paradigma en como la universidad se presenta como productora de ciudad.

El Programa *Unibici* ha recibido el apoyo de la Intendencia de Montevideo a través de la habilitación de infraestructura y servicios específicos, donde se ha producido un progresivo cambio cultural generado desde la militancia con su vínculo en la formación e investigación propias abiertas a condiciones propias de la contingencia ciudadana y aún, la tensión de una universidad desprendida de la vida social, sobre todo en las ciencias sociales y humanas:

Nosotros estamos motivando la creación de proyectos de investigación y extensión centrados en la bicicleta promoviendo eventos con resultados en poster o mesas redondas y lo interesante es que los estudiantes jóvenes van más allá, pues están motivados y están más alegres intentando agregar la

bicicleta a sus trabajos finales de grado y posgrado y eso de alguna manera se vio reflejado en que empezaran a aparecer cursos. Yo creo que las Humanidades no necesariamente son críticas y las ingenierías son acriticas, cada vez más convezno que no es una cuestión de campo de saberes, eso depende mucho de los equipos de investigación, su formación política. Como ejemplo, un proyecto de extensión para diseñar una bicicleta para discapacitados, algo que no surgió ni en la Humanidades y tampoco en Ciencias Sociales, fueran los ingenieros que viran esa necesidad. Sobre el usar la bicicleta como vehículo en la ciudad, nuestras ciencias sociales están muy atrasadas en esa temática, la sociología urbana estuvo ajena al tema de la movilidad hace pocos años, imaginaba los grupos sociales como fijos en el espacio, preocupados con la pobreza, las favelas y asentamientos irregulares, preocupados con la riqueza en los barrios privados, pero como se movían por la ciudad recién ahora por lo menos en nuestro país hay una media docena de investigadores que están preocupados por esa temática, entonces cuando decimos que las ciencias sociales críticas no es tan fácil, hay escuelas de pensamiento y corrientes muy tradicionalistas y conservadoras, luego la movilidad urbana ha venido más dentro los ingenieros y arquitectos hasta los científicos sociales.

Para Jorge Ballesteros, su experiencia de cuatro años en la Subdirección de Movilidad, Área Metropolitana Valle de Aburrá atrapada al uso cotidiano de la bicicleta, lo hace comprender su trabajo desde los distintos modos de existencia universitaria vinculados con la ciudad en la construcción de territorio, la salud y la investigación:

Para hacer, hay que ser, mientras después de la formación de pregrado encontré en la bicicleta, un elemento que contribuye para mejora de las condiciones de salud humana y de la ciudad donde el elemento clave es la sustentabilidad y a partir de eso, comencé a trabajar el tema bicicleta, pero en términos académicos, hay un vacío en Colombia sobre la política para el uso de la bicicleta. Por un lado, existe normativas para promoción del uso de la bicicleta, pero muy ambiguas y cerradas, casi se dice que la ciudad fue diseñada y hecha para los automóviles y que la bicicleta no funciona, los demás actores váyanse como los peatones que son un pedacito del ciclista y lo que el tema de la investigación se vaya encontrando pesquisas sobre ¿porque no existe en Colombia una política que promueva el uso de la bicicleta de manera contundente? A partir de eso, paso a tener foco de investigar la política de promoción del uso de la bicicleta a partir del Estado y ahí me encuentro en Medellín con el colectivo Siclas con la Siclead, una masa crítica diferente que vamos por donde queramos e hagamos unos recorridos en bicicleta donde la gente a partir de un proceso de orden cultural reconozca su ciudad y cuando la gente recorre sus calles en bicicleta, va reconociendo su territorio que creía ser desconocido, la persona percibiendo y hombre, quiero montar en una bicicleta y quiero irme desde ese punto hasta ese punto, la pregunta es ¿cómo llego? Yo he salido a montar bicicleta con un grupo que sale todos los miércoles y hemos ido más allá en una ruta no tan difícil, también es romper mitos.

Para Pablo Beltrán, su discusión situada adviene pedaleando guiando colectivos de personas rumbo a paisajes naturales o entrenando sus alumnos para participar de competencias cuyo ejercicio adentra en una perspectiva sistémica de lo humano, pues se observa el entendimiento de sí mismo transformándose en proceso enactivo de despliegue sensorio-motor y por tanto cognitivo, lo que expresa la funcionalidad de la bicicleta:

Mi profesión hace que la disciplina por la educación física equilibre entre la práctica deportiva donde la bicicleta permite comprender la fisiología del cuerpo y, al mismo tiempo, el desarrollo social de una comunidad, las intencionalidades de vida poniendo en dialogo con aquello que se construye la educación física que es el movimiento. Creo que ese es el dialogo central porque las teorías son construcciones prácticas de realidades por aquello que ha arriesgado al mundo a experimentar y la forma de contrastar las teorías con el práctico generando un contraste con el otro creando un momento transcendental centrado en el movimiento, yo diría que ha sido una reflexión de sentido incentivar la acción de movimiento porque atrás hay componentes cognitivos, sociales y afectivos que circundan la bicicleta incentiva en acción de movimiento al punto de provocar querer desplazar creando una posibilidad de conocimiento. Otro principio que la educación física tiene sobre su raíz es la interacción social, todo lo que está al redor del movimiento es interactuar con el otro, participar, conocerlo, dialogar y si lo llevo a la bicicleta, estoy creando la posibilidad de interactuar conmigo mismo, con el entorno y mis semejantes. También en la educación física se habla de las acciones de movimiento, yo

transpaso esos elementos al estar pedaleando siendo parte de un proceso cognitivo, un estado de equilibrio de ajuste estructural consciente sobre mi cuerpo, lo que me permite dialogar con elementos teóricos contrastados con la realidad práctica.

Para Odir Junior, la comunicación horizontal del cicloactivismo está fortalecida desde cuando la creación del *Instituto CICLOBR* y del *CICLOCIDADE*, entidades representativas que fiscalización el poder público para el cumplimiento del Plan Director Estratégico (Sao Paulo, 2014) y del Plan de Movilidad Urbana (Sao Paulo, 2015):

Soberano es lo que define la excepción, se decide sí o no, ese es el poder, describo en la tesis que, una cosa es el ciudadano desconfiar de las reglas, otra cosa es el propio representante del Estado no reconocer el faro rojo y pasar, es el Estado no te multar, él está diciendo que no vale la fiscalización, de ahí el Estado de excepción, ¿qué vale entonces? Si no vale el derecho, vale el albedrío y esa cosa de la imposición sucede en el tránsito, no hay una ley siendo cobrada, en Alemania un camión es tan camión como aquí, ¿porque el camionero alemán respeta? ¿Por qué es genéticamente mejor? Porque él sabe que va tomar una multa si infringe las leyes de tránsito. En Holanda, los ciclistas son respetados porque cualquier cosa que suceda, la culpa será del conductor, la alegación aquí es que el ciclista entró en el frente, prueba la intencionalidad, muestra el billete de suicidio del cara atropellado, la responsabilidad es del conductor, la cuestión es cómo funciona la justicia, adelanta tener reglas si no las cumplen, es excepción, ¿quién era el soberano en aquel momento? El prefecto entendió la noción de soberanía del Estado de Derecho desde el ejercicio de sus propias razones pasando a exigir tras voluntad popular el cumplimiento de la ley sin saber la cuestión trabajó de forma intuitiva con esas nociones complejas del derecho.

Fue aprobada la Ley 13.724 que instituyó el Programa Bicicleta Brasil (PBB) con el objetivo de incentivar el uso de la bicicleta a partir de la planificación territorial, con la conexión de la infraestructura ciclovía y con acciones educativas (Soares & Guth, 2015; Andrade et al., 2016).

Articulación político-institucional para la movilidad activa

En esa unidad de significado, Jorge Ballesteros relata su experiencia de investigación con el colectivo cicloactivista "Siclas" relacionadas con infraestructura ciclovía y en la ampliación del sistema de bicicletas públicas "Encicla" demostrando que dicho cambio es una acción directa en la comunidad generando una conciencia y transformación en la organización de la urbanidad, desde el vivir de la bicicleta en la cotidianidad, en particular con su uso como transporte sustentable:

La Área Metropolitana Valle de Aburrá es una autoridad de transporte público metropolitano transversal y también una autoridad ambiental del Valle de Aburrá que tiene por función elaborar directrices para que el poder público municipal ejecuten proyectos. Nuestro proyecto para la promoción del uso de la bicicleta se basó en cuatro estrategias: sistema de bicicletas públicas *Encicla*, construcción de ciclorutas, cicloparqueaderos y promoción de movilidad al trabajo en bicicleta. Cuanto al sistema de bicicletas públicas *Encicla*, tenemos 50 estaciones en operación con una flota de 1300 bicicletas con recursos públicos que, en un indicador mundial de sistema de bicicletas públicas, cada bicicleta se usa por día ocho veces, la media internacional dice que se una bicicleta eres utilizada entre cuatro y seis veces es excelente, es decir, el proyecto es exitoso al atender la demanda, pero se está pensando en un polígono de intervención determinado al buscarnos la expansión del sistema porque está más en un núcleo central y queremos expandir para otros lugares en la medida del tiempo. Sobre las ciclorutas, antes existían ciclorutas aisladas sin conexión, nosotros conectamos las partes aisladas con proyectos pequeños, pero sensibles al integrarnos los pedacitos que faltaban y se aumentó el uso de la bicicleta. Sobre los cicloparqueaderos, la mayoría no tiene donde estacionar sus vehículos, lo que hicimos fue ubicarlos en lugares estratégicos de la ciudad con equipamientos públicos de manera directa, voy hacer deporte, a la alcaldía, a la área metropolitana o a la plaza mayor hay un cicloparqueadero. Por otro lado, promovemos que la gente va al trabajo en bicicleta y se logró que muchas instituciones públicas y privadas mejorasen las condiciones de estacionamiento para las personas que también necesitan de ciclorutas.

Javier Taks a través de la "Jornada de Intercambio Académico Bicicleta y

Universidad" y también con la militancia en las organizaciones sociales *Urubike* y el *Libera Tu Bici*, su premisa indica el fundamental mostrar la seguridad del pedaleo que está dependiente de la capacidad de articulación colectiva:

No fue de un día para el otro, sí un resultado de trabajo con actividades desde circuitos en el día del patrimonio para recurrir a la ciudad en bicicleta y alquiler de bicicletas donde empezamos una relación con la Intendencia de Montevideo como necesaria políticamente de presentar la bicicleta integrada a la ciudad, entonces tuvo una decisión táctica consciente de organizar una ONG para hacer *advocacy* o lobby sino que eso significó diferencias entre los que integraban la organización, algunos con más interés con las instituciones tratando de poner un objeto de demanda, otros como agentes culturales promoviendo festivales. En principio veníamos como algo separado, esa ONG aún existe, pero fue cambiando su perfil y han surgido otras organizaciones, ninguna tan formal como *Urubike*, pertenezco hoy a *Libera Tu Bici*, *Ciclovía*, masa crítica, cada una de esas organizaciones tomó una línea de trabajo y que surgió la formación del *Programa Unibici* en la Universidad de la República como marco académico de extensión universitaria donde decidí dedicar tiempo y esfuerzo para tener impacto junto a las autoridades al representamos un conjunto de personas en la Jornada de Intercambio Académico Bicicleta y Universidad o cuando discutimos con la *Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV)*, estamos hablando en nombre de cien mil personas, algo que a nivel de una ONG es mucho más difícil de lograr.

Para Arturo Torres, la relevancia de articular gestión pública, organizaciones sociales e iniciativa privada para acciones estratégicas de infraestructura ciclovía es esencial para avanzar en las pautas pro-bicicleta en la política institucional:

Teníamos una asociación de organizaciones de ciclismo que se llama *Muevete Santiago* que, en ese momento pre-V Foro Mundial de la Bici: *Energía Humana*, *Poder Ciudadano* eran 16 organizaciones. Habíamos hecho varias cosas como el proyecto *Mapocho Pedaleable* convirtiendo el río en un parque, entonces fueron voluntarios para participar del IV Foro Mundial de la Bici: *Ciudades para Todos* que preguntaran: ¿sí nosotros postulamos para traer el Foro a Chile? Postulamos y empezamos a planear al escribimos un documento, hicimos alianzas con diferentes entidades porque aquí hay un grupo histórico llamado *Furiosos Ciclistas* que, desde 1985, organizan la cicletada masiva en el primer martes de cada mes, comenzaron a aparecer otras agrupaciones como los *Biciclistas* y empezarán a surgir otras agrupaciones. Había mucha actividad social pero nada concreto para mejora de la ciudad, entonces decidimos conjuntamente con el gobierno lograr hacer cosas, a ejemplo de la actividad del Río *Mapocho* llegaron 5000 personas para un evento lo que demuestro capacidad de trabajo y luego participamos en mesas de negociación para exigir seguridad vial, hicimos un manifiesto firmando 16 organizaciones que se decidió postular para el foro, ahora somos 40 organizaciones. Fuimos hablar con la autoridad y planteamos demandas con posibles soluciones, por eso tenemos buena relación con la Municipalidad de Santiago, nosotros diseñamos el proyecto de las ciclorutas, ellos no sabían hacerlo, en Calle *Rosas* hicimos 11 proyectos y en la Calle *Portugal* 16 proyectos, la conversación con los vecinos hicimos nosotros y se aprobó por ellos, para la Municipalidad fue positivo porque implementamos un nuevo modelo. Al establecemos alianzas con ciertas entidades públicas, no quiere decir que somos socios, apenas aliados de ocasiones, pero podemos criticarlos porque es nuestro derecho, por ejemplo, con el Ministerio de Transporte no tenemos alianza, ellos tienen una visión muy diferente de cómo tiene que ser la ciudad y no hay considerado el tema ciclista, es decir, ellos son los culpables por la muerte de ciclistas en las calles.

Pablo Beltrán comprende que, pedaleo compartiendo conocimientos con otras personas, hace reflejar su labor en una relación dialógica con sus estudiantes la actividad profesional con bicicleta dentro de su comunidad laboral y de convivencia:

Yo creo que la bicicleta demuestra un sentido con quién aquellos nos compartimos, yo desempeño un rol de profesor universitario. Cuando salimos a montar, comparto médicos, arquitectos, ingenieros, personas de múltiples profesiones, eso hace con que mi profesión entre como un momento secundario donde lo relevante es que todos compartan, pero mi ejercicio realmente entra donde pueda compartir el cuidado con alimentación e hidratación en práctica del ciclismo, tiene que ver con la parte mecánica

de estar aprendiendo a reparar y utilizar. Por otro lado, la promoción de la bicicleta lo ha manejado con el desarrollo de los propios estudiantes que, como futuros ciudadanos o ciudadanas en el presente, la identifiquen como una alternativa para sus propias vidas, pero que van a ser licenciados, tiene que repercutir en los niños, jóvenes o adultos, es decir, que en su futuro va estar dentro de su responsabilidad y que tengan la visión de que la bicicleta ha creado alternativas capaces de producir un futuro, no se puede quedar apenas con beneficio propio, sí un beneficio múltiple y por tanto deben aprender a la promover y que vean en el campo de la educación física posibilidad en crear múltiples experiencias, no solamente acciones de movimientos bajo los deportes de moda o tradicionales, sino acción de movimiento a partir de las diferentes situaciones o prácticas que nuestra cotidianidad exige, una de ellas es la bicicleta.

Destaque para la promoción del uso de la bicicleta en territorio colombiano con el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD), Bogotá D.C, para gestión programática del *Programa Ciclovía* con cierre temporario de 121 kilómetros de vías públicas todos los domingos entre las 7:00 a las 14:00 al tráfico del transporte motorizado con la realización de actividades físico-recreativas para la población.

Enseñanza-aprendizaje del pedalear en la ciudad

En esa unidad de significado, Jorge Ballesteros comprende la comunicación no-violenta como vital para exponer las intenciones cicloactivistas, pues antes de mirar el motorista como un enemigo, tornase conveniente transmitir empatía desde una posición antagonista hacia la comprensión y complementariedad:

Digamos que una persona que promueve la bicicleta llega en las reuniones en carro o moto, nadie le va a creer. Tengo un principio personal: "para hacer, hay que ser", es decir, ser para poder tener un proceso de credibilidad en conocer sobre sus asuntos, entonces a partir de eso estamos hablando de la bicicleta, pero también somos actores dentro del mundo de la bicicleta, yo me muevo en la bicicleta y hablo sobre la bicicleta, pero también hay un tema de transformación que, cuando empezó a estudiar el tema de la bicicleta, acabo siendo un enemigo del carro, un carro a menos, luego fue aprendiendo en el tema de la promoción hablando...¿ por qué peleo contra el carro? No es una pelea, con la bicicleta pedalea, uno en bicicleta va pedaleando, pero no pelea, un carro a menos no significa una bici más, entonces no hace sentido pelear con la persona que está dentro del carro, entonces me fui encontrando con ese tipo de asunto, con el tema de la promoción del uso de la bicicleta y así empezó a acercarme más de los actores de la vía, con configuraciones estructurales que se va encontrando por el camino con el uso de la bicicleta.

Para Arturo Torres, la motivación por la militancia tiene justificativa existencial utilizando la bicicleta como alternativa ecológica frente al diseño arquitectónico insustentable de las ciudades actuales para atenuar los efectos del cambio climático:

Yo siempre participé en la política no partidista en el sentido polis en parte porque yo viví en la dictadura, primer formé un centro de estudiantes en mi liceo, algo muy peligroso porque estaba prohibida la organización y esa experiencia muy difícil e interesante en situación de que uno podría morir incluso yo fue perseguido, pero mostró la posibilidad de juntarse con la gente para definir acciones y hacer algo para transformar cualquiera cosa, desde la basura en la esquina, es decir, entender que la realidad para modificamos nosotros mismos con pequeñas acciones y si las organizamos, acaba por generar un poder grande. En realidad metí en tema bicicleta por lo tema ecologista, pues usaba la bicicleta cuando adolescente hacia triatlón, pero yo asumí una actitud cicloactivista porque me di cuenta que la crisis ambiental es tal que no se actúa va a morir mucha gente y la bicicleta tiene una incidencia enorme, va a resolver el problema de la movilidad en un tercio del problema de gases de efecto invernadero a nivel mundial.

Para Narda Figue, la bicicleta en su vida empieza en la propia familia donde en su actividad de enseñanza, percibe conduciendo sus alumnos que el ciclista debe tener responsabilidad y cuidado, lo que implica la mejora sobre la dimensión humana:

Estuvo en el ciclomontañismo, siempre mi medio de transporte fue la bicicleta, cuando llego a la universidad para hacer clases, empezó a verse como medio de recreación, como actividad recreativa y ecológica, además de la movilidad,

el ciclista mantiene buen estado de salud, no estás contaminando y pueda llevar donde tú quieras, entonces cuando llego a la universidad, empecé a trabajar con los estudiantes organizando salidas en bicicleta y es todo un proceso porque mucha gente no tenía cercanía en pedalear y durante ese proceso, era aprender lo básico y lo que es eso, aprender la mecánica en su modo de funcionamiento y si usted pincha, aprenda a despinchar, la cadena, los cambios, los frenos, hacer todo un proceso con los estudiantes: ¿Cómo manejar un grupo en carretera? ¿Cómo prevenir accidentes? ¿Cómo hacer con que un grupo pueda andar en el mismo ritmo? Esos aspectos son complejos. Empecé a escribir sobre la preparación de grupos cuanto a los riesgos de que los estudiantes tengan un accidente, enseñar las normas de tránsito, los señales como cuando yo me voy abrir lo que tengo que hacer, ir delante y detrás va mis estudiantes, cómo señalo se está venido los autos, tengo que señalar para los otros, si voy a frenar, tengo que avisar el otro, hay muchas cosas que el profesor tiene que tener en cuenta en una salida con los estudiantes. Es todo un conjunto, la educación para el tránsito, respetar el peatón, protegerse de los carros, pero también de como cuido reconociéndose con su bicicleta, no es solo una situación, es la reunión de varias cosas que puede llevar uno a estar en la bicicleta y a utilizar como medio de transporte no solo en la ciudad, sino desplazamiento lejos, pues cómo hacemos salidas para lugares lejos, llevar cosas como la carpa, alimentación adecuada, hidratación suficiente, alimentos ricos en energía y rápida asimilación, es decir, no es solo pedalear, se requiere una serie de conocimientos.

Para Pablo Beltrán, el diseño de las vías públicas desfavorable hace con que la resistencia sea calificada como un valor para aquellos que enseñan, además la percepción del propio vivir al abrirse a posibilidades, el sujeto demuestra una dimensión estética- extendida para el conocer que desborda en la cotidianidad con sensaciones de felicidad:

La experiencia de hacer ciclopaseos con todo el reconocimiento geográfico y de compartir con los amigos, empezó a trascender más allá de la competencia, entonces ya llevo dos años compitiendo, realmente no es una competencia profesional, pero uno se mantiene en forma físicamente, pues empecé se interesar no solamente en el conocimiento de la región de Fusagasugá sino a viajar cada vez más a zona norte, a conocer otros municipios, he podido combinar con la carreras de aventura, de salir de un estado muy quieto, realmente me provoca mucha dinámica al despertar sensaciones, el viento, el ruido de la ruedas, hay una situación muy perceptiva incluso en el amor, tengo relaciones sentimentales con mujeres que están en el ámbito de la bicicleta y eso ha sido importante para compartir con ellas, disfrutar la vida misma, también que tenga otras percepciones de vida, no queden solamente en su cotidianidad, que den cuenta en que son capaces de hacer en función de la bicicleta y diría con esa experiencia ha logrado incentivar otras personas que practiquen y se sientan felices, tengan precauciones y sean responsables trascendiendo a la vida misma, es decir, la bicicleta es un ejercicio de resistencia, paciencia, tolerancia y de poder encontrar un estado de equilibrio para mantener el ritmo y eso mismo ha pasado en la vida, hay que aprender a llevarla en el ritmo, mantener una constancia para percibir y ver que las cosas tener metas al salir de un punto y llegar a otro, planteo un objetivo y arranco sobre él y eso ha sido fundamental en la experiencia con la bicicleta.

Como síntesis analítica, establecemos una configuración entre las unidades de significado y la categoría general "Cultura de bicicleta como proceso cognitivo-educativo" delineadas en el esquema abajo:

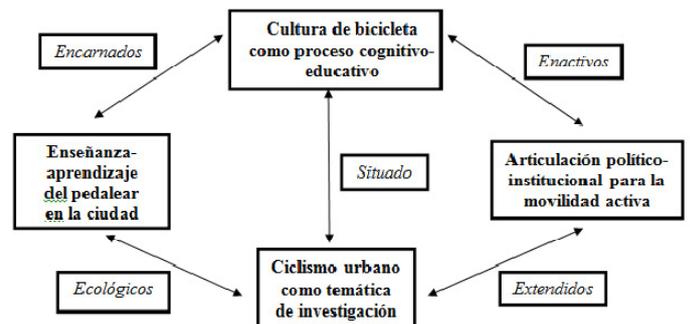


Figura 1. Autoría personal

Comprendemos a partir del análisis discursiva, una interpretación crítica

argumentativa a la categoría general cultura de bicicleta como proceso cognitivo-educativo del fenómeno situado ciclismo urbano como temática de investigación, encarnado al proceso de enseñanza-aprendizaje cotidiana “pedalear por ciudadanía”, enactivo a la representación política-institucional al ambiente social direccionado para la movilidad activa, ecológico como praxis de liberación extendido a la articulación conceptual del símbolo “bicicultura”.

DISCUSIÓN

Partiendo del objetivo de la investigación en la comprensión de las motivaciones existenciales que influyen docentes universitarios sudamericanos para promoción del bicicultura, evidenciamos un limitado interés político-institucional en las universidades sudamericanas con la formación de capital humano para la movilidad activa sustentable.

En la unidad de significado “Ciclismo urbano como temática de investigación”, fue demostrado la importancia de la universidad en la creación de programas que fomenten el uso de la bicicleta, como ejemplo, el Programa *Unibici* - Universidad de la República (UdelaR), Uruguay, con la realización de eventos académicos como la “Jornada de Intercambio Bicicleta y Universidad”. Por otro lado, hay un déficit de conocimiento entorno a la sociología de la movilidad urbana donde la investigación de Zuge Junior (2015), nos describe un Estado de Excepción referente al melindroso cumplimiento normativo institucional limitado por la cultura del automóvil influyente en el poder público restringiendo los canales de comunicación para participación ciudadana.

En la unidad de significado “Articulación política-institucional para la promoción de la movilidad activa”, en el caso de Medellín con el “Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta del Valle de Aburrá (PMB 2030)”, la estrategia de política pública para la promoción del bicicultura estuvo basada en cuatro factores estructurados: sistema de bicicletas públicas *Encicla*, construcción de ciclorutas, cicloparqueaderos y en la promoción de movilidad al trabajo (Área Metropolitana Valle de Aburrá, 2016). Por otro lado, las actividades cicloactivistas de representación y de agenciamiento cultural son fundamentales para una relación dialógica de presencia con organizaciones de barrio, gestores, técnicos administrativos, estudiantes, docentes, motoristas, dentro otros, donde el camino para avanzar es el planteamiento de demandas con posibles soluciones en vista de establecer aliados transmitiendo ideas accesibles, es decir, la bicicleta significa un símbolo de un nuevo urbanismo en el sentido de compartir espacios para formación ciudadana direccionada a acciones de movimiento con la movilidad activa cotidiana.

En la unidad de significado “Enseñanza-aprendizaje del pedaleo en la ciudad”, la asertiva “para hacer, hay que ser - no es una pelea, se pedalea” nos demuestra la actitud intencional para cercarse a los actores reaccionarios que componen la configuración de la vía pública donde la bicicleta tiene una incidencia enorme, incluso con alternativa de bajo impacto para resolver el problema de gases de efecto invernadero. De igual forma, la experiencia del pedaleo es un proceso sistémico y complejo que exige la superación de miradas reduccionista dando cuenta compleja acción humana y aún, la posibilidad de trabajar la educación vital organizando salidas en grupo buscando responder de forma práctica las preguntas: ¿Cómo manejar un grupo en carretera? ¿Cómo prevenir accidentes? ¿Cómo hacer con que un grupo pueda andar en el mismo ritmo? Por eso, los ciclopaseos con su reconocimiento geográfico y del compartir con el otro, demuestran ser una herramienta para promoción al uso de la bicicleta caracterizada como valor social de resistencia, paciencia, tolerancia y de equilibrio para mantener el ritmo de vida.

Llevando en cuenta la velocidad como calidad contemporánea que promueve la aceleración del tiempo para constitución de “no-lugares” (Augé, 1994), el desarrollo entorno al transporte motorizado genera relaciones poco civilizadas, a ejemplo, falta de control en el reparto viario entre automóviles y movilidad activa tornase factor promotor de violencia física-simbólica. Por lo tanto, a pesar de que las innovaciones tecnológicas caminaren para atenuar los efectos de la contaminación atmosférica y acústica, el transporte motorizado seguirá ocupando demasiado espacio físico y recursos naturales, además promueve el sedentarismo en la movilidad siendo la universidad principio de responsabilidad como productora de ciudad, tiene el deber legítimo de preparar la gestión pública para aplicación de leyes restrictivas para mejora de la salud ambiental urbana.

AGRADECIMIENTOS

À Coordinadoría de Aperfeiçoamento de Pesquisa em Ensino Superior (CAPES) na concessão de bolsa de mestrado institucional.

REFERÊNCIAS

- Almeida, L. M., Pereira, H. P., & Fernandes, H. M. (2018). Efeitos de diferentes tipos de prática desportiva no bem-estar psicológico de jovens estudantes do ensino profissional. *Revista Iberoamericana de Psicologia del Ejercicio y el Deporte*, 13(1), 15-21.
- Amanajás, R., & Klug, L. (2018). Direito à cidade, cidades para todos e estrutura sociocultural urbana. In: A nova agenda urbana eo Brasil: insumos para sua construção e desafios a sua implementação. [Orgs.] Costa, M. A., Magalhães, M. T. Q., & Favarão, C. B. Brasília: *Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, Instituto de Pesquisa de Economia Aplicada (IPEA)*.
- Andrade, V., Rodrigues, J., Marino, F., & Lobo, Z. (2016). Mobilidade por bicicleta no Brasil. *Rio de Janeiro: PROURB-UFRJ*.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá, D.C 2016 – 2020. Bogotá: Departamento Administrativo de Planeación Distrital, Acuerdo 645 de 2016. Recuperado de: http://www.ipes.gov.co/images/informes/Acuerdo_645_de_2016_plan_de_desarrollo_2016-2020.pdf
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2015). PMB 2030. Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta del Valle de Aburrá. *Medellín: Tranvías S.A.S. Transporte y vías*.
- Augé, M. (1994). Pour une anthropologie des mondes contemporains. *Paris: Aubier*.
- Balbin, R. (2016). Geopolítica das cidades. Velhos desafios, novos problemas. *Brasília: Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, Instituto de Pesquisa de Economia Aplicada (IPEA)*.
- Bicudo, M. A. V. (2011). Pesquisa qualitativa segundo a visão fenomenológica. *São Paulo: Editora Cortez*.
- Cambroner, M., Blasco, J. E., Chiner, E., & Lucas-Cuevas, A. G. (2015). Motivos de participación de los estudiantes universitarios en actividades físico-deportivas. *Revista Iberoamericana De Psicología Del Ejercicio Y El Deporte*, 10(2), 179-186.
- Cantu-Barrueto, A., Castillo, I., López-Walle, J., Tristán, J., & Balaguer, I. (2016). Estilo interpersonal del entrenador, necesidades psicológicas básicas y motivación: un estudio en futbolistas universitarios mexicanos. *Revista Iberoamericana de Psicología del Ejercicio y el Deporte*, 11(2), 263-270.
- Cappuccio, M. (2019). Handbook of embodied cognition and sport psychology. *Cambridge: MIT Press*.
- Castañeda, C., Zagalaz, M. L., & Arufe, V. Campos-Mesa, M. C. (2018). Motivos hacia la práctica de actividad física de los estudiantes universitarios sevillanos. *Revista Iberoamericana de Psicología del Ejercicio y el Deporte*, 13(1), 79-89.
- Chile. (2013). Análisis Normativo de la Bicicleta. *Santiago: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (SECTRA)*.
- Chile. (2014). Política Nacional de Desarrollo Urbano. Hacia una nueva política urbana en Chile. Ciudades Sustentables y Calidad de Vida. *Santiago: Secretarías Regionales Ministeriales del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU)*.
- Chile. (2015). Vialidad ciclo-inclusiva. Espacios públicos urbanos. Recomendaciones de diseño. *Santiago: Ministerio de Vivienda y Urbanismo*.
- Chile. (2017). Política Nacional de Seguridad de Tránsito. *Santiago: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET)*.
- Chile. (2018). Ley 21.088. Modifica la ley de tránsito para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte. *Santiago: Ministerio del Interior y Seguridad Pública*.
- Cocca, A., Mayorga-Vega, D., & Viciano, J. (2013). Relación entre niveles de actividad física y placer desear activos en estudiantes universitarios. *Revista Iberoamericana De Psicología del Ejercicio y el Deporte*, 8(2), 359-372.
- Colombia. (2016). Ley 1811 de 2016 por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito. *Bogotá: Ministério da Justiça, Diário Oficial, año, 62(50033.21)*, 2.
- Denzin, N. K., Lincoln, Y. (2012). Manual de investigación cualitativa. *Barcelona: Editorial Gedisa*.
- Denzin, N. K. (2015). Haciendo [Auto] Etnografía Politicamente. *Astrolabio. Nueva Epoca*, (15), 224-248.
- Norman, K. D. (2018). Investigaçao Qualitativa Crítica. Sociedade, Contabilidade e Gestão, *Rio de Janeiro*, 13(1), 105-119.
- Di Paolo, E., Cuffari, E., & De Jeagher, H. (2018). Linguistic body. The continuity between life and language. *Cambridge: MIT Press*.

- ECF. (2016). Cycling delivers on the global goals. Shifting towards a better economy, society and planet for all. *Bruxelles: Europe Cyclists Federation (ECF) and World Cycling Alliance*.
- Esteves, D., Vieira, S., Brás, R., O'Hara, K., & Pinheiro, P. (2017). Nível de atividade física e hábitos de vida saudável de universitários portugueses. *Revista Iberoamericana de Psicología del Ejercicio y el Deporte*, 12(2), 261-270.
- Fernández-Núñez, L. (2005). ¿Cuáles son las técnicas de recogida de información? *Butlletí LaRecerca*, Ficha 3, Octubre, (Depósito legal: B.20973-2006). Recuperado de: <http://www.ub.edu/ice/recerca/pdf/ficha3-cast.pdf>
- Fernández-Núñez, L. (2006). ¿Cómo analizar datos cualitativos? *Butlletí LaRecerca*, Ficha 7. Octubre (Depósito legal: B.20973-2006). Recuperado de: <http://www.ub.edu/ice/recerca/pdf/ficha7-cast.pdf>
- Gabler, H., Nischt, J., & Singer, R. (2000). Einführung in die sportspsychology. *Schorndorf: Hoffman Verlag*.
- Gibbs, G. (2007). El análisis de datos cualitativos en investigación cualitativa. *Madrid: Ediciones Morata S. L.*
- Gibson, J. (1979). The ecological approach to visual perception. *Boston: Lawrence Erlbaum*.
- Gutiérrez, G. S., & Araya-Vargas, G. (2014). Atención plena, inteligencia emocional, género, área de estudio y reporte de ejercicio en estudiantes universitarios costarricenses. *Revista Iberoamericana de Psicología del Ejercicio y el Deporte*, 9(1), 19-36.
- Harvey, D. (2012). O direito à cidade. *Lutas Sociais*, 29(2), 73-89.
- Henry, M. (2010). Fenomenología de la vida. *Buenos Aires: Prometeo Libros*.
- Illich, I. (2015). Energía y equidad. Los límites sociales de la velocidad [1974]. *Madrid: Editorial Díaz & Pons*.
- Jonas, H. (1995). El Principio de Responsabilidad: ensayo de una ética para la civilización tecnológica. *Barcelona: Herder*.
- López-Bonilla, J. M., López-Bonilla, L. M., Serra, F., & Ribeiro, C. (2015). Relación entre actitudes hacia la actividad física y el deporte y rendimiento académico de los estudiantes universitarios españoles y portugueses. *Revista Iberoamericana de Psicología del Ejercicio y el Deporte*, 10(2), 275-284.
- Manfiote, L. D., Bersi, R. M. (2016). Pedaling for Cityzenship.
- Martins, J., Bicudo, M. (2005). A pesquisa qualitativa em psicologia. *São Paulo: Centauro*.
- Ministério da Casa Civil. (1997). Código de Trânsito Brasileiro (CTB). *Brasília: Presidência da República Federativa do Brasil*, Lei 9.503, 23 de setembro 1997.
- Ministério da Casa Civil. (2001). Estatuto das Cidades. *Brasília: Presidência da República Federativa do Brasil*, Lei 10.257, 10 de julho 2001.
- Ministério da Casa Civil. (2012). Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). *Brasília: Presidência da República Federativa do Brasil*, Lei 12.587, 3 de janeiro 2012.
- Ministério da Saúde. (2012). Conselho Nacional de Saúde. *Brasília: Diário Oficial da União, Resolução 466*, 12 de dezembro de 2012.
- Ministério das Cidades. (2015). Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. *Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana*.
- Ministério da Casa Civil. (2018). Programa Bicicleta Brasil (PBB). *Brasília: Diário Oficial da União*, Lei 13.724, 4 de outubro de 2018.
- Newen, A., De Bruin, L., & Gallagher, S. (2018). 4E Cognition: Historical Roots, Key Concepts, and Central Issues. In: *The Oxford Handbook of 4E Cognition*. [Orgs.]Newen, A., De Bruin, L., & Gallagher, S. Oxford: Oxford University Press.
- Nöe, A. (2004). Action in perception. Cambridge: MIT Press.
- ONU. (2015). Transforming our world: the 2030 agenda for sustainable development goals. *Ginebra: United Nations Sustainable Development Goals (SDG)*.
- ONU. (2015). Convención Marco sobre el Cambio Climático. *Paris: Organización de las Naciones Unidas (COP-21)*.
- ONU. (2016). Mobilizing Sustainable Transport for Development. Analysis and Policy Recommendations from the United Nations Secretary-General's High-Level Advisory Group on Sustainable Transport. *New York: United Nations Secretary General Ban Ki-moon*.
- ONU. (2016). World Cities Report (WCR). Urbanization and Development: Emerging Futures Habitat-III. *Nairobi: United Nations Human Settlements Programme*.
- Práxedes, A., Sevil, J., Moreno, A., Villar, F., & García-González, L. (2016). Niveles de actividad física en estudiantes universitarios: diferencias en función del género, la edad y los estados de cambio. *Revista Iberoamericana de Psicología del Ejercicio y el Deporte*, 11(1), 123-132.
- Rietveld, E., Denys, D., & Van Westen, M. (2018). Ecological-Enactive Cognition as Engaging with a Field of Relevant Affordances: the Skilled Intentionality Framework (SIF). In: *The Oxford Handbook of 4E Cognition*. [Orgs.]Newen, A., De Bruin, L., & Gallagher, S. Oxford: Oxford University Press.
- Rodríguez, A.G., & Arbinaga, F. (2018). Análisis bibliométrico de la revista iberoamericana de psicología del ejercicio y el deporte (2006-2017). *Revista Iberoamericana de Psicología del Ejercicio y el Deporte*, 13(1), 33-40.
- Saldiva, P. (2018). Vida urbana e saúde: os desafios dos habitantes das metrópoles. *São Paulo: Editora Contexto*.
- São Paulo. (2014). Plano Diretor Estratégico (PDE). *Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014*.
- São Paulo. (2015). Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob). *Secretaria Municipal de Transportes: São Paulo Transporte S. A. - SPTrans, Companhia de Engenharia de Tráfego (CET)*.
- Soares, A. G., Guth, D., Amaral, J. P., Maciel, M. (2015). A bicicleta no Brasil 2015. *São Paulo: D. Guth*.
- Tavolari, B. (2016). Direito à cidade: uma trajetória conceitual. *Novos Estudos CEBRAP*, 35(1), 93-108
- Toro-Arévalo, S. A., & Mautz, P. V. (2012). Desde la acción a la enacción. Más allá del movimiento y de la Educación Física. *Estudios Pedagógicos*, 38(1), 211-230.
- Toro-Arévalo, S. A. (2017). Motricidad, en-acción y fenomenología: la articulación conceptual de la existencia. *Motricidades: Rev. SPQMH*, 1(1), 78-90.
- Troncoso, L. D. M. (2017). Ciclismo urbano: a perspectiva de cicloativistas da cidade de São Paulo. *Dissertação (Mestrado em Ciências da Motricidade)*. Rio Claro: Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (UNESP). Recuperado de: https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/150563/troncoso_ldm_me_rcla.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Troncoso, L. D. M., Puttini, R. F., Gonçalves Junior, L., & Toro-Arévalo, S.A. (2018). Ciclismo urbano como direito à mobilidade ativa na cidade de São Paulo. *Movimento*, 24(3), 1015-1028.
- Varela, F., Thompson, E., & Rosch, E. (1991). The embodied mind. *Cambridge: MIT Press*.
- Zuge Junior, O. (2015). Cicloativismo paulistano: uma investigação jurídico-fenomenológica. *Tese (Doutorado em Direito)*. São Paulo: Universidade de São Paulo(USP).