Artigo original Recebido em: 23/06/2021 Parecer emitido em: 26/07/2021

TRONCOSO, L.D.M.; PUTTINI, R.F.; MANFIOLETE, S.S.T.R.D.; MARTINS, C.J.; Uma descrição fenomenológica da bicicultura Sul-Americana. **Coleção Pesquisa em Educação Física**, Várzea Paulista, v.20, n.03, p.131-140, 2021. ISSN; 1981-4313.

UMA DESCRIÇÃO FENOMENOLÓGICA DA BICICULTURA SUL-AMERICANA

Leandro Dri Manfiolete Troncoso[1]
Rodolfo Franco Puttini[1]
Sandra Soledad Troncoso Robles Dri Manfiolete[2]
Carlos José Martins[1]

[1] Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (UNESP)
[2] Universidad Austral de Chile (UACH)

RESUMO

O objetivo deste artigo é descrever uma experiência fenomenológica sobre a bicicultura sul-americana, a partir de duas viagens de bicicleta. A primeira viagem - intercâmbio acadêmico na Colômbia - percorremos 1500 quilômetros, no qual entrevistamos oito pessoas. Na segunda viagem, percorremos 4500 quilômetros entrevistando 24 pessoas dedicadas à construção de uma rede cicloativista entre Brasil, Uruguai, Argentina e Chile, também participantes e organizadores do Fórum Mundial da Bicicleta. Empregamos a técnica de entrevista semiestruturada para a coleta de dados e a abordagem fenomenológica para a análise discursiva. Das 32 entrevistas - que nos trouxeram experiências com perspectivas diversas da promoção da bicicultura em contextos universitários, gestão pública, iniciativa privada, organizações sociais em espaços culturais, - selecionamos 18 delas partindo destes três critérios de inclusão: a) ser cicloativista; b) ter tido experiência na organização de eventos com bicicleta; c) ter atuado na promoção da bicicultura em ambientes educativos. Resultaram 15 unidades de significados das experiências apresentadas: 1) cicloturismo como empreendimento cidadão; 2) política pública de infraestrutura cicloviária; 3) cartografia ciclística; 4) formação educativa com bicicleta; 5) ciclovias recreativas; 6) instrução para pedalar na via pública; 7) influência cicloativista acadêmica; 8) encontros em espaços culturais; 9) reflexões feminina; 10) viagem ciclopoiética; 11) bicicleta de bambu; 12) cicloturismo agroecológico; 13) bicicleta na universidade; 14) organização cicloativista comunitária e 15) planejamento estratégico na política institucional de planejamento das cidades. Concluímos que, no contexto sul-americano, o fenômeno da bicicultura é valorizado de modo complexo e diverso, manifestado nas práticas sociais do ciclismo urbano.

Palavras-chave: Ciclismo. Política Pública. Planejamento de cidades.

A PHENOMENOLOGICAL DESCRIPTION BICYCLING SOUTH AMERICAN

ABSTRACT

The aim this article describing a phenomenological experience South American bicycling, based on two bicycle trips. The first trip - academic exchange in Colombia - we covered 1500 kilometers, in which we interviewed eight people. On the second trip, we covered 4500 kilometers interviewing 24 people dedicated to building a bicycling network between Brazil, Uruguay, Argentina and Chile, who were also participants and organizers of the World Bicycle Forum. We used semi-structured interview technique for data collection and the phenomenological approach for discursive analysis. Of the 32 interviews - which brought us experiences with different perspectives promotion bicycling in university contexts, public administration, private initiative, social organizations in cultural spaces - we selected 18 based on these three inclusion criteria: a) being a cycleactivist; b) have had experience in organizing bicycle events; c) have been active in the promotion bicycling in educational environments. Fifteen units of meaning resulted from the experiences presented: 1) cycletourism as a citizen enterprise; 2) public policy bicycling infrastructure; 3) cycling cartography; 4) educational training bicycling; 5) massive recreation urban mobility; 6) instruction riding public roads; 7) cycleactivist influence academic; 8) meetings bicyclists cultural spaces; 9) female reflections; 10) cyclopoietic journey; 11) bamboo bicycle; 12) agroecological cycletourism; 13) bicycle at the university; 14) community cycleactivist organization; 15) strategic planning institutional policy city planning. We conclude that, in the South American context, bicycling phenomenon valuated in a complex and diverse way, manifested social practices of urban bicycling.

Keywords: Bicycling. Public Policy. City Planning.

INTRODUÇÃO

A promoção da bicicultura na política institucional de planejamento das cidades têm demarcado o interesse na articulação entre diversas organizações sociais da bicicleta frente aos índices alarmantes de acidentes de trânsito e sedentarismo, marcados por uma agenda negativa de (des) controle governamental no consumo de transportes motorizados, com reflexos diretos ocasionados pelo sujeito motorista na vida social inteira (TRONCOSO *et al.*, 2018).

Se por um lado, há a compreensão na área de conhecimento Educação Física do *ciclismo indoor* como efeito de pesquisas organizadas em laboratórios de pesquisa (MARANGON; BORGES; VUSCOVIC, 2009; VILARINHO *et al.*, 2010; MEIRELES *et al.*, 2018), por outro lado, o discurso cicloativista do educador (a) físico ciclista urbano legitima-se para garantir o direito humano a mobilidade ativa por bicicleta nas vias públicas, inclusive está amparado nos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ONU, 2018) e, a nível legislativo sul-americano, no Brasil, o Programa Bicicleta Brasil (BRASIL, 2018); no Chile, a *Nueva Ley de Convivência Vial* (CHILE, 2018); na Colômbia, o *Acuerdo 708 del Concejo de Bogotá* (COLOMBIA, 2018) e, no Uruguai, a *Ley sobre tránsito y seguridad vial* (URUGUAI, 2010).

Esse cenário ampliado de composição das diretrizes legais deram as coordenadas de partida para nosso encontro situado ao objetivo deste artigo: descrever uma experiência fenomenológica na promoção da bicicultura sul-americana, partindo de duas vivências: a) uma viagem de bicicleta com 1500 quilômetros percorridos durante os meses de outubro e novembro de 2015 no trajeto "Medellín - Rionegro - Fusagasuga - Bogotá (Colômbia)"; b) uma viagem de bicicleta com 4500 quilômetros percorridos durante os meses de janeiro a abril de 2016 no trajeto "Maringá - Curitiba - Joinville - Blumenau - Balneário Camboriú - Florianópolis - Porto Alegre - Pelotas (Brasil) - Montevideo (Uruguai) - Buenos Aires - La Plata - Mendoza (Argentina) - Santiago (Chile)".

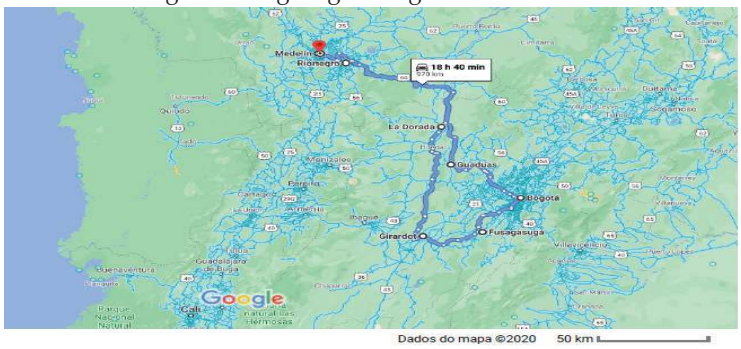
METODOLOGIA

Empregamos a abordagem qualitativa fenomenológica com destaque para a noção husserliana de *epoché* como princípio metodológico na suspensão das crenças, através da redução fenomenológica, com foco na compreensão atitudinal do pesquisador que, ao participar do processo pedagógico de pesquisa pedalando até o entrevistado, acaba por compartilhar suas reflexões com o outro (VAN MANNEN, 2016). Para a coleta de dados, foi utilizada da técnica de entrevista semiestruturada entendendo as questões de pesquisa como temas no sentido de estabelecer uma interação dialógica com aqueles que vivenciam o fenômeno (DENZIN; LINCOLN, 2015).

Realizamos 32 entrevistas com cicloativistas brasileiros, colombianos, uruguaios, argentinos e chilenos com ocupações relacionadas aos contextos universitários, da gestão pública, da iniciativa privada, de organizações sociais e de espaços culturais onde selecionamos 18 pessoas a partir dos seguintes critérios de inclusão: a) ser cicloativista; b) organização de eventos com bicicleta; c) promoção da bicicultura em ambientes educativos.

Apresentamos abaixo dois mapas dos trajetos percorridos. A primeira experiência foi vivenciada em território colombiano: na cidade de Medellín, Departamento de Antioquia, tanto no Departamento de Antioquia com a realização de intercâmbio acadêmico na Universidad de Antioquia (UdeA) a realização de duas entrevistas com um gestor público e um promotor de cicloturismo, na cidade de Medellín e, no Departamento de Cundinamarca, na cidade de Fusagasugá, participação em seminário de pesquisa na realização de três entrevistas com um professor universitário, um mecânico de bicicleta e um ex-atleta profissional de ciclismo e, no Distrito Central de Bogotá, participação em bicicletada junto aos ciclistas da localidade *Kennedy* e a realização de quatro entrevistas com gestor público, duas professoras universitárias e um mecânico de bicicleta (Mapa 1).

Mapa 1 - Trajeto "Medellín - Rionegro - Fusagasugá - Bogotá".



Fonte: Google Maps.

A segunda vivência ocorreu durante os meses de janeiro a abril de 2016 pedalando 4500 quilômetros para entrevistar 24 cicloativistas: saindo da cidade de Maringá, estado do Paraná, a realização de sete entrevistas na cidade de Curitiba com um deputado estadual, um curador de espaço cultural, um jornalista, um professor da rede básica de escola pública, um artista visual, um funcionário público e um professor universitário; no estado de Santa Catarina, a realização de seis entrevistas com um curador de museu na cidade de Joinville, uma educadora cicloativista na cidade de Blumenau, um cicloativista integrante de organização nacional na cidade de Balneário Camboriú, uma professora da rede pública, um gestor de empresa bike shop e um professor universitário na cidade de Florianópolis; no estado do Rio Grande do Sul, a realização de nove entrevistas, na cidade de Porto Alegre com um vereador, um advogado, um mecânico de bicicleta, três mulheres cicloativistas do espaço cultural Vulp Bicicafé, um empreendedor de bicicletas de bambu e duas entrevistas na cidade de Pelotas com um promotor do cicloturismo agroecológico e um professor universitário; no Uruguai, a realização de duas entrevistas com um cicloativista do coletivo Libera Tu Bici e um professor universitário da Universidad de la República (UdelaR); na Argentina, entrevista com um cicloativista do coletivo Taller Suipacha de mecânica colaborativa e, no Chile, uma entrevista com professor universitário cicloativista do coletivo Muevete. Este conjunto de entrevista foram parte da apresentação no "V Foro Mundial de la Bici: Energia Humana, Poder Ciudadano". Parte dos entrevistados, conversaram posteriormente com o pessoal do Podcast-Esporte da UNESP (Mapa 2).

Mapa 2 - Trajeto "Maringá - Curitiba - Joinville - Blumenau - Balneário Camboriú - Florianópolis - Porto Alegre – Pelotas - Montevideo - Buenos Aires - La Plata – Mendoza – Santiago".



Fonte: Google Maps.

Estas experiências foram descritas a partir das vivências cronológicas do nosso pedalar na busca intencional de conhecer cicloativistas envolvidos na promoção da bicicultura sul-americana, a qual os participantes da pesquisa assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) autorizando a publicação com seu nome real e ocupação. O estudo foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos do Instituto de Biociências de Rio Claro, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (IBRC-UNESP), parecer 1.202.636, registro CAAE 43889115.1.0000.5465, conforme as diretrizes do Conselho Nacional de Saúde (CNS).

RESULTADOS

Pedalando em território colombiano

O primeiro percurso começa no primeiro encontro oficial neste país com a videoconferência realizada em 9 de outubro de 2015 como parte da disciplina "*Campo da Saúde e Saúde Coletiva*" do Programa de Pós-graduação em Ciências da Motricidade (UNESP) (PUTTINI *et al*., 2016), nas dependências do *Instituto Universitário de Educación* Física y Deporte (UdeA). Como diretora, a professora *Margarita Benjumea* Pérez, inspirada na epistemologia da motricidade humana (SERGIO, 2018), nos destaca a formalização do movimento "*semestre taller*" no curso de Educação Física:

> A partir disso, não havia mais classes, aulas e matérias segmentadas, mas expressões motrizes, não apenas a disciplina atletismo, mas o ato de correr, saltar e lançar, aquilo que determina as relações lúdicas de jogo, recreação e lazer, expressões motrizes aquáticas, não apenas os estilos, todo tipo de movimentar-se na água; expressões rítmicas de danças e folclore. Perguntamos: quem está se movendo, jogando, nadando, dançando? Porque este sujeito se move?

Durante os primeiros 20 dias nesta região metropolitana, além de presenciarmos diversas experiências do intercâmbio acadêmico, entrevistamos duas pessoas com projetos voltados à promoção da bicicultura. Conhecemos *Carlos Carvajal*, do *Pedaleando Alma* para a promoção do cicloturismo em Colômbia que nos relata uma experiência de sua viagem de bicicleta durante 529 dias pedalando uma trajetória de 25.000 quilômetros pelo continente sul-americano, com destaque para uma ação cicloativista:

> Durante a viagem recebi mensagem da fundação francesa Planeta com pessoas em Córdoba (Argentina) junto a professores da escola Dante Alighieri contando aos alunos que Carlos Carvajal, o mensageiro ecológico, estava chegando, faltam 3 meses, 1 mês... ao chegar havia 1000 crianças na rua com bicicletas junto com o embaixador da Itália e autoridades municipais, escrevemos uma carta exigindo infraestrutura cicloviária, meses depois o Banco Mundial deu 10 milhões de dólares para mobilidade por bicicleta, foi incrível, gratidão e amor pela vida!

Nesta ocasião, fomos recebidos por *Jorge Iván Ballesteros Toro* na Área *Metropolitana del Valle de Aburrá*, órgão público regulador de transito e transporte do Departamento de Antioquia, encarregado específico para a promoção de políticas públicas da bicicleta nesta região metropolitana:

> A Área Metropolitana del Vale de Aburrá é uma autoridade transversal do transporte público metropolitano e ambiental do Vale do Aburra cuja função é desenvolver diretrizes para que o poder público execute as obras. Nosso projeto de promoção do uso da bicicleta baseou-se em quatro estratégias: o sistema de bicicletas ENCICLA, a construção de infraestrutura cicloviaria, a abertura de parques para bicicletas e a promoção da mobilidade ao trabalho com bicicleta.

Logo após essas entrevistas, pedalamos sentido ao Departamento de *Cundinamarca*; no primeiro dia, subimos um desnível de 1000 metros para chegar a Rio Negro, no segundo dia, 200 quilometros em 12 horas entre as cidades Rionegro - *Ladorada*, às margens do *Rio Magdalena*; no terceiro dia, mais 200 quilômetros até a cidade de *Girardot* e, no quarto dia, 70 quilômetros com outros 1500 metros de desnível para chegar a cidade de *Fusagasugá*, indo ao encontro de *Jorge Andrés Jiménez Muñoz*, docente do curso de Educação Física da Universidad de Cundinamarca (UDEC), organizador do "*I Seminário Construyendo Território desde la bicicleta*", onde tivemos a oportunidade de palestrar:

> Porque ciclismo no campo da saúde? Esta resposta envolve a educação de valores sociais em convivência no trânsito que privilegia as máquinas, a saúde por fazer o sangue circular com eficiência pelo corpo humano com média cardíaca de 60 bat./minuto comparado ao estado da pessoa sedentária de 70 bat./minuto, diferença entendida como efeito protetor das doenças crônico-degenerativas e mobilidade ao pedalar por transcorrer a última barreira teórica humana de estímulo à energia metabólica, pois enquanto o ciclista é cinco vezes mais veloz que o pedestre gastando cinco vezes menos energia, o contraponto está na condição existencial do motorista com seu automóvel em alta velocidade resultado da ação cognitiva-perceptiva dependente do sistema industrial de consumo.

Ao conhecermos o docente *Pablo Betrán* desta universidade, além de acompanha-lo em uma aula e em uma pedalada noturna, relatou sua experiência com estudantes universitários:

> A promoção da bicicleta colabora para o desenvolvimento dos alunos que, como cidadãos, possam identificar uma alternativa de vida capaz de produzir um futuro de benefício múltiplo, assim os estudantes devem promover o pedalar na cidade com a possibilidade de criar experiências através das situações que o cotidiano exige.

Após duas semanas nesta localidade, pedalamos 80 km sentido a Região Metropolitana de Bogotá e, após a indicação do docente *León Urrego* (UdeA), conversamos com a docente *Astrid Bibiana Rodriguez Cortés* da Universidad Pedagógica Nacional que, ao comentar sobre a história do *Programa Ciclovía* como tema de sua tese de doutorado, nos descreve como essa iniciativa cidadã, impulsionou mudanças históricas na mobilidade por bicicleta nesta cidade, inclusive apropriada pela gestão pública, tornou-se um patrimônio cultural *bogotano* de reconhecimento mundial:

> Minha tese de doutorado defendida na Universidad Externado de Colombia buscou compreender o cruzamento dos discursos cidadania, saúde e ecologia ao afirmar uma formação de subjetividade que a sociedade burguesa tem se apropriado, antes a bicicleta era para gente pobre, agora a publicidade em Bogotá "*Meu estilo és bici*" personaliza o governo com aderência da população às práticas corporais realizadas em horário específico na cidade.

Nesta universidade, entrevistamos a professora *Narda Robayo Fique* que, nos descreveu sua experiência de trabalho com estudantes universitários:

> Sempre pedalei como meio de deslocamento e, quando passo a lecionar com bicicleta na universidade na organização de saídas periódicas com os alunos, percebo que muitos não pedalavam e me perguntava: Como fazer com que um grupo possa caminhar no mesmo ritmo? Comecei a trabalhar um conjunto educativo de regras normativas e de cuidados para o reconhecimento da bicicleta no trânsito, mas também ações para saídas a lugares distantes como uma lista de itens para acampamento, alimentação e hidratação, o que requer uma série de conhecimentos.

Pedalando em frente ao campus da reitoria da Universidade Nacional de Colômbia, encontramos na calçada *Garibaldi Cibaro* com suas peças e ferramentas organizadas para consertos rápidos de bicicleta e perguntamos sobre o seu trabalho:

> Comecei a trabalhar aos 12 anos como vendedor ambulante, agora consertamos até 150 bicicletas de segunda a sexta das 8h às 20h. Trabalhar aqui é ótimo porque as pessoas estão nos espaços públicos, há uma oficina escondida no meio do bairro, mas, ao contrário, estar ao ar livre elas acabam chegando. Minhas ferramentas são guardadas em um *bicitáxi*, fazemos manutenção de montagem, limpeza e venda de peças e implementos, os clientes estão felizes, garanto o serviço de seis meses a um ano, mas voltam porque ninguém é perfeito, as vezes ciclistas chegam com menos dinheiro, digo para pagarem outro dia, eles falam sério?

Após essa entrevista, tivemos a oportunidade de conhecer *Jorge Maurício Ramos Martinez*, coordenador, período compreendido entre os anos de 2003 a 2013 do *Programa Ciclovía* do *Instituto Distrital de Recreación y Deporte* (IDRD) da *Alcadía Mayor de Bogotá*:

> De 2003 até 2013, ocupei a função administrativa de coordenador geral do *Programa Ciclovía* com a função de fechar vias públicas da cidade para uso coletivo de bicicletas e pedestres, composto de um parque linear de 128 quilômetros com o serviço ofertado das 7:00 às 14:00 aos domingos e feriados. A iniciativa está consolidada como política de Estado, embora ocorram conflitos de reconhecimento, o programa é uma iniciativa popular com um milhão de pessoas por evento.

O entrevistado que, fez parte da organização em 2005 da "*I Conferência Internacional sobre Ciclovías Recreativas*", iniciativa conjunta de promotores de ciclovias recreativas do continente americano, neste encontro firmou-se a *Declaración de Bogotá* para criação da *Red de Ciclovías* Recreativas de las Americas (Red-CRA) contando com 88 organizações do continente americano. Os programas de ciclovías recreativas se apresentam como uma alternativa massiva de cidadania na ocupação saudável do espaço público, pois além de ser uma política pública que oferece práticas corporais no espaço público, é considerada uma boa prática de governança ao contribuir frente aos desafios ocasionados pelo sistema de transporte motorizado (SARMIENTO *et al.*, 2017).

Após intensa vivência de quatro dias na capital colombiana, pedalamos em regresso passando pelas cidades de Guáduas, la Ruta del Sol, Rio Negro até chegar a Medellín para participar com apresentação de trabalho no *5º Coloquio Internacional de la Educación Corporal: modos de experiencia desde los cuerpos – Expomotricidad 2015.*

Pedalar por cidadania

A partir do documentário "*Pedaling for citizenship*" (MANFIOLETE; BERSI, 2016), apresentamos a segunda parte desta descrição, iniciada na cidade de Maringá (PR), ao participarmos de uma reunião com cicloativistas da Associação dos Ciclistas do Noroeste Paranaense (CICLONOROESTE) junto a Prefeitura deste município, tivemos a oportunidade de conversar com o professor *Thiago Neri* da Universidade Estadual de Maringá (UEM):

> O importante da minha investigação foi despertar a curiosidade na imprensa local e na esfera governamental. Na divulgação, ocorreu encontros informais na prefeitura ou mesmo com ciclistas, o que despertou o interesse na criação da Ciclonoroeste. As políticas institucionais priorizam o transporte rodoviário que colaboram para a desorganização do desenho urbano no acesso desigual dos serviços públicos, assim devemos promover mudanças neste modelo de planejamento.

No dia 23 de janeiro de 2016 começamos a pedalar os primeiros 500 quilômetros em cinco dias para chegar à cidade de Curitiba (PR). Após chegarmos banhados por uma chuva intensa, fomos recebidos na *Bicicletaria Cultural*, espaço social criado em 2011 por *Fernando Rosembaum* e *Patrícia Valverde*, localizada frente à *Praça de Bolso do Ciclista*, sede da Associação dos Ciclistas Urbanos do Alto Iguaçu (CICLOIGUAÇU), entidade organizadora do "*III Fórum Mundial da Bicicleta: cidades em equilíbrio*". Fernando nos afirma sobre sua ação resistente cicloativista ao exigir o direito humano à mobilidade ativa com segurança na via pública:

> Tenho a imagem do ciclista comparada à cavaleiro amazona em sua época enfrentando veículos pesados que liberam permanentemente toneladas de fumaça tóxica em alta velocidade. Se os ciclistas param de pedalar, as ruas serão dos automóveis, estamos lutando para que outros filhos pedalem, uma resistência do compartilhar a cidade. Percebemos que a população em geral e o governo não se importam, é um problema político, devemos conhecer os representantes para reivindicar nossos direitos e encontrar soluções práticas para as bicicletas.

Após cinco dias nesta região metropolitana, pois estávamos hospedados em São José dos Pinhais, pedalamos sentido litoral à cidade de Guaratuba. Após breve descanso, pedalamos até a cidade de Joinville sendo recebidos por *Valter Bustos*, coordenador do Museu da Bicicleta (MUBI):

> O Museu da Bicicleta de Joinville contém um acervo com mais de 1500 peças expostas na antiga estação ferroviária da cidade transformada em espaços cultural. Temos bicicletas de vários períodos e procedências, além da coleção de miniaturas, objetos de arte, fotografias, catálogos, enfim, todo um universo de coisas relacionadas a bicicleta, além do atendimento com monitorias preparadas para turistas, escolas e universidade. Outra ação é o Papo de Ciclista que ocorre uma vez por mês ao convidarmos ciclistas para narrarem suas experiências.

No dia seguinte, pedalamos sentido Blumenau para conhecer integrantes da Associação Blumenauense Pró-ciclovias (ABC Ciclovias) e, no encontro realizado com cicloativistas na casa de *Giovanni Steibel*, também integrante da União dos Ciclistas do Brasil (UCB), destacamos a reflexão da psicóloga *Sheila Hempkemeyer*:

> A página "*Seres pedalantes*" foi criada a partir da imersão etnográfica para disparar outras histórias e olhares com metodologia de pesquisa voltada ao fazer cotidiano através das narrativas, analisamos os efeitos educativos da bicicleta na vida das pessoas pensando a cidade enquanto mudança buscando relacionar o ambiente com as dinâmicas corporais, inclusive tecendo afetações estético-poéticas. O ato de pedalar como movimento possui um lugar na urbe que permite refletir os deslocamentos de maneira sensível ao proporcionar encontros para aprendizagens.

Após passar por Balneário Camboriú com 500 quilometro percorridos em sete dias, chegamos a Florianópolis para conhecer o professor *Rodrigo Duarte Ferrari*, do *Projeto Ciclopoiesis*:

> O projeto Ciclopoiesis surgiu desde uma perspectiva educativa: em 2003, a primeira viagem de bicicleta Florianópolis - Santiago (Chile); em 2007 a segunda viagem Santiago - La Paz (Bolívia); em 2010 a terceira viagem de Cuzco (Peru) - Quito (Equador) com 8500 quilômetros percorridos no total. O projeto está associado ao pesquisador *Humberto Maturana* que desenvolveu a teoria da biologia do conhecer-amar. Consideramos a bicicleta como meio de transformação cultural com impacto na forma de relacionamento com o outro frente a manutenção de padrões do comportamento motorista favoráveis ao desenvolvimento econômico desigual.

Após quatro dias nesta cidade, pedalarmos mais 500 quilômetros em dois dias até a cidade de Porto Alegre, local de realização do "*I e II Fóruns Mundial da Bicicleta*", organizados pela Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta (MOBICIDADE), entidade cicloativista que nos recebeu, destacamos o atropelamento coletivo na massa crítica de 2011 pelo motorista banqueiro *Ricardo Neis*. Durante nossa passagem, participamos das manifestações de protesto após cinco anos do incidente ocupando com bicicletas durante uma semana por cinco minutos, o cruzamento onde ocorreu este acontecimento histórico.

Dentre as diversas experiências na capital gaúcha, ressaltamos o trabalho do artesão cicloativista *Klaus Volckmann*, diretor da empresa *ArtBikeBamboo:*

> Fabricamos bicicletas personalizadas transformando bambu em bicicleta. O processo de tratamento começa colhendo o bambu na lua minguante, de preferência no inverno, com o cuidado de não ter chovido nos dias anteriores para que ele não esteja cheio de água. Logo após, fazemos um tratamento químico e térmico para maior durabilidade cozido em fervura, lixado e impermeabilizado com resina dentro e fora. A bicicleta é construída de acordo com a necessidade do ciclista, desenhada no programa *bikecad* com base nas medidas do tronco, braço e perna da pessoa. A bicicleta de bambu contém 80% do material em fibra vegetal, além do contraste na fabricação local às cadeias globais de produção, a pessoa sabe a sua procedência.

Depois de duas semanas e absorção de enorme conteúdo cicloativista, pedalamos 300 quilômetros em dois dias sentido sul para chegar à cidade de Pelotas, sendo recebidos por *Leandro Karam*, do *Pedal Curticeira*, promotor do cicloturismo agroecológico:

> O Pedal Curticeira realiza encontros para troca de experiências explorando a experiência rural com pedaladas para conhecer propriedades na região da Serra do Tapes entrando em contato com diversos agricultores e feirantes com visitações às famílias para conhecer seus trabalhos na produção de alimentos agroecológicos. Nosso projeto tem realizado roteiros de cicloturismo para iniciantes e não-ciclistas saindo de ônibus da cidade levando os interessados para as sendo recebidos na colônia com almoço, nos mostram o pomar e falam sobre cultivo dos alimentos cujos avanços nos inspiram a uma visão de saúde aliada à soberania alimentar.

Partindo desta cidade, cruzamos no dia seguinte a fronteira com o Uruguai e mais quatro dias e 600 quilômetros percorridos passando por *Punta del Diablo e Punta del Este*, chegamos à capital Montevidéu

sendo recebidos por *Emílio Barrios*, do projeto *Libera tu Bici*, iniciativa voltada a mecânica colaborativa de bicicleta aos sábados em um container com peças e ferramentas frente ao *Velódromo de Montevidéu*. Em seguida, conversamos com o professor *Javier Taks*, fundador do coletivo cicloativista Urubike e coordenador do Programa Unibici:

> O programa Unibici está voltado para a promoção da bicicultura na comunidade universitária que surge na cidade de Montevidéu devido a intensa movimentação cicloativista. O programa é desenvolvido a partir de três linhas de trabalho: a) comunicação universitária promotora da bicicleta por diversas razões relacionadas a saúde, economia e ambiente de da convivência no espaço público; b) discussão sobre infraestrutura cicloviária nas sedes universitárias e promoção de projetos de pesquisa e extensão; c) assessoria governamental para formação de uma rede de ciclovias e de bi-modalidades. Destaque para os projetos em andamento, entre eles, o de entregar uma bicicleta para estudantes com dificuldades financeiras, jornada acadêmica universidade e bicicleta, articulação nas mudanças de infraestrutura para segurança contra roubos e proteção ao clima e assessoramento sobre a normativa institucional.

Após cinco dias nesta cidade, partimos de ônibus e barco para ingressar na capital argentina de Buenos Aires, onde pedalamos destino a La Plata para conhecer a *Universidad Nacional de La Plata* (UNLP), sendo recebidos por *Jorge Saraví*, docente do curso de Educação Física desta universidade. Ao regressar à metrópole e mais 120 quilômetros pedalados, após breve descanso no bairro Palermo, pedalamos durante sete dias mais 1050 quilômetros na *Ruta de los Libertadores* atravessando a pampa argentina para chegar à cidade de Mendoza próxima à cordilheira dos andes. Seguindo o caminho por território argentino, ao descansarmos no final de semana, pedalamos 350 quilometros passando pela *Represa Potrerillos* alimentada pelo Rio Mendoza, que segue ao lado desta estrada até a cidade de *Uspallata*; seguimos caminho até *Puente del Inca* próxima ao *Cerro Aconcágua*; logo em seguida, cruzamos a divisa chilena descendo *Los Caracoles*, um conjunto de 36 curvas para chegar a *Los Andes* e, no dia seguinte, ingressarmos na Região Metropolitana de Santiago cumprindo a jornada no dia 24 de março, uma semana antes para participar do "*V Foro Mundial de la Bici: Energia Humana, Poder Ciudadano*" realizado entre 31 de março a 5 de abril.

Ao chegar à cidade de Santiago do Chile, depois de exatamente dois meses pedalando (saída 24 de janeiro e chegada para o evento no dia 24 de marco), fomos recebidos pelo professor Arturo Torres, do coletivo Muevete, também coordenador geral deste evento:

> A associação *Muevete*, organizadora do *V Foro Mundial de la Bici: Energia Humana, Poder Ciudadano*, composta por 40 organizações. Sempre houve atividade social, mas poucas ações concretas para melhorar a cidade, então realizamos o eventoo *Mapocho Pedaleable* com 5.000 pessoas, demonstrando a capacidade de trabalho do grupo, além da participação em mesas de negociação com o governo da Câmara Municipal, desenhamos o projeto das ciclovias na *calles Rosas* e *Portugal* a partir de conversas com os vizinhos para obter aprovaçãoQuando estabelecemos alianças com determinados entes públicos, não quer dizer que sejamos sócios, podemos criticá-los por ser nosso direito, mas com o Ministério de Transportes não temos aliança por não considerarem o ciclismo urbano no planejamento urbano das cidades chilenas.

Durante este evento, conhecemos o grupo do *Taller Suipacha de Ciclomecânica* da cidade de Córdoba, Argentina. *Tomás Di Tomaso* nos apresenta este espaço cultural:

> Fazemos atividades colaborativas incluindo crianças e adultos que, com o tempo, mudamos a dinâmica do modelo ciclista urbano com atividades formativas a cada dois meses com projeções, documentários, desenhos artísticos, brincadeiras de rua com bicicletas como o *bike polo street*, festas como *la rioja* com a rua fechada ao trânsito, fazemos buscas de tesouro mostrando uma foto do revendedor de bicicletas ou a imagem da ponte abandonada típica na cidade, as crianças sabem da ponte, mas o adulto que vem do centro não sabe. O espaço aberto às quartas-feiras e sábados conta com dois eventos: no dia 29 de maio o aniversário do *Taller Suipacha* e o Encontro do Pedal em novembro convidando coletivos para ministrarem oficinas cartográficas, jogos e tecnologias de gênero e atividades de filosofia.

Ao final do evento, participamos da bicicletada massa crítica com mais de 9000 ciclistas tomando as ruas santiaguinas com direito ao dia seguinte um conjunto de cicloativistas, a assinatura da ex-presidenta *Michelle Bachelet* de uma carta de intenções de comprometimento com a agenda cicloativista. No dia 7

de abril, organizamos o *II Seminário Construyendo Território desde la Bicicleta* com a participação de dez professores universitários, porém, devido a problemas de conexão com a internet, a atividade acadêmica não foi concluída. No dia seguinte, ao chegarmos no Aeroporto Internacional de Guarulhos, pedalamos sentido a Marginal do Tietê e nas Rodovias dos Bandeirantes e Luiz de Queiroz até a cidade de Piracicaba finalizando esta experiência de pesquisa.

CONCLUSÃO

Compreendemos que, a partir dessas duas viagens de bicicleta, as 15 experiências apresentadas como estratégia descritiva nos demonstram a complexidade do movimento cicloativista sul-americano enquanto representante da bicicultura na política institucional de planejamento das cidades.

A conquista efetiva de compartilhamento de um modo de vida ativo e válido para o bem comum, é coerente no argumento central do movimento cicloativista que, ao reivindicar uma abertura convergente com o poder público, principalmente no tocante a discussão sobre a (garantia) de estacionamentos de bens privados em vias públicas e no controle estrito da velocidade motorizada, buscar atender às demandas da sociedade civil organizada latino-americana referente à mudança de paradigma no campo da mobilidade urbana.

As cidades latino-americanas - apesar de atingirem limites físicos (violência no trânsito), ambientais (poluição sonora e atmosférica) e sociais (quadro epidêmico da obesidade e sedentarismo) derivadas do uso massivo e descontrolado do transporte motorizado - embora potencializem, por distintos processos históricos e educativos, uma perspectiva de mobilidade ativa por bicicleta principalmente recreativa, acreditamos, por fim, que as diversas práticas sociais do ciclismo urbano são promotoras da bicicultura.

REFERENCIAS

BRASIL. **Programa Bicicleta Brasil. Lei nº 13.724, de 4 de outubro de 2018**. Brasília: Senado Federal, 2018. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13724.htm.> Acesso em: 29 abr. 2021.

CHILE. **Ley 21.088. Modifica la ley de tránsito para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte**. Santiago: Biblioteca Nacional, 2018. Disponível em: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1118358.> Acesso em: 21 abr. 2021.

COLOMBIA. **Política Pública de la Bicicleta en el Distrito Capital - Acuerdo 708 de 2018**. Bogotá: Alcadía, 2018. Disponível em: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=78754.> Acesso em: 27 abr. 2021.

DENZIN, N.; LINCOLN, I. **Manual de investigación cualitativa. Métodos de recolección y análisis de datos**. Barcelona: Gedisa Editorial, 2015.

MANFIOLETE, L.; BERSI, R. **Pedaling for cityzenship**. [youtube]. Rio Claro, 2016. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=3sudXITFGcE.> Acesso em: 26 abr. 2021.

MARANGON, A.; BORGES, D.; VUSCOVIC, Y. Verificação do grau de hidratação em praticantes de ciclismo indoor em Brasília. **Coleção Pesquisa em Educação Física**, v.8, n.3, p.281-286, 2009. Disponível em: <https://www.fontouraeditora.com.br/periodico/upload/artigo/473_1502286871.pdf> Acesso em: 18 mai. 2021.

MEIRELES, I.; ABDELMUR, S.; LOBO, J.; DAGA, C.; DINATO, F.; MELO, C.; LOBO, H. Nível de ruído sonoro e danos auditivos nas aulas de ciclismo indoor em academias do Distrito federal. **Coleção Pesquisa em Educação Física**, v.17, n.4, p.87-94, 2018. Disponível em: <https://www.fontouraeditora.com.br/periodico/upload/artigo/1392_1543662342.pdf> Acesso em: 27 mai. 2021.

ONU. **La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Una oportunidad para América Latina y el Caribe**. Santiago: CEPAL, 2018. Disponível em: <https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40155/24/S1801141_es.pdf.> Acesso em: 30 abr. 2021.

PUTTINI, R.; MANFIOLETE, L.; MUÑOZ, J.; SILVA, C.; HIGA, C.; BERSI, R.; GUIMARÃES, A. Humanities in the field of Human Motricity. **Motricidade**, v.12, n.3, p.2-5, 2016. Disponível em: <https://revistas.rcaap.pt/motricidade/article/view/8621/9033> Acesso em: 25 abr. 2021.

SARMIENTO, O.; CASTILLO, A.; TRIANA, C.; ACEVEDO, M.; GONZALEZ, S.; PRATT, M. Reclaiming the streets for people: Insights from Ciclovías Recreativas in Latin America. **Preventive Medicine**, v.103, n.10, p.S34-S40, 2017. Disponível em: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/27497659/> Acesso em: 20 mai. 2021.

SERGIO, M. **Para uma Epistemologia da Motricidade Humana. Prolegómenos a uma nova ciência do homem**. Pontinha: Nova Veja, 2018.

TRONCOSO, L.; PUTTINI, R.; GONÇALVES JUNIOR, L.; TORO-ARÉVALO, S. Ciclismo urbano como direito humano à mobilidade ativa na cidade de São Paulo. **Movimento (UFRGS)**, v.24, n.3, p.1015-1028, 2018. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/Movimento/article/view/82908/50426> Acesso em: 17 mai. 2021.

URUGUAI. **Ley 18.191 de Seguridad Vial y Tránsito**. Montevidéu, 2010. Disponível em: <https://www.impo.com.uy/descargas/ley_18191_web.pdf> Acesso em: 27 abr. 2021.

VAN MANNEN, M. **Fenomenología de la práctica. Métodos de donación de sentido en la investigación y la escritura fenomenológica.** Popayan: Universidad de Cauca; 2016.

VILARINHO, R.; MORCÉLLI, M.; CAMPI, C.; MADUREIRA, F.; SOUZA JUNIOR, T. Influência de um programa de ciclismo indoor no treinamento de atletas de nado sincronizado. **Coleção Pesquisa em Educação Física**, v.9, n.4, p.139-144, 2010. Disponível em: <https://www.fontouraeditora.com.br/periodico/upload/artigo/664_1502890027.pdf> Acesso em: 24 mai. 2021.

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior-Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

A Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID) do Ministerio de Ciencia, Tecnología, Conocimiento e Innovación del Gobierno de Chile.

Instituto de Biociências de Rio Claro (IBRC-UNESP)
Av. 24 A, 1515
Bela Vista
Rio Claro/SP
13506-752