

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
“JÚLIO DE MESQUITA FILHO”
INSTITUTO DE BIOCÊNCIAS DE RIO CLARO

LEANDRO DRI MANFIOLETE TRONCOSO

CICLISMO URBANO:
A PERSPECTIVA DE CICLOATIVISTAS DA CIDADE DE SÃO PAULO

Rio Claro
2017

LEANDRO DRI MANFIOLETE TRONCOSO

CICLISMO URBANO:
A PERSPECTIVA DE CICLOATIVISTAS DA CIDADE DE SÃO PAULO

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação Ciências da Motricidade, área de concentração “Pedagogia da Motricidade Humana”, linha de Pesquisa “A Natureza Social do Corpo” do Instituto de Biociências de Rio Claro, para obtenção do título de Mestre em Ciências da Motricidade.

Orientador: Prof. Dr. Rodolfo Franco Puttini

Rio Claro
2017

796.6 Troncoso, Leandro Dri Manfiolete
T853c Ciclismo urbano: a perspectiva de cicloativistas da cidade
de São Paulo / Leandro Dri Manfiolete Troncoso. - Rio Claro,
2017
191 f. : il., figs., gráfs., tabs., quadros, fots.

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista,
Instituto de Biociências de Rio Claro
Orientador: Rodolfo Franco Puttini

1. Ciclismo. 2. Motricidade humana. 3. Cidadania. 4.
Mobilidade. 5. Saúde coletiva. I. Título.

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

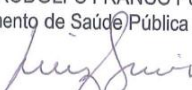
TÍTULO DA DISSERTAÇÃO: CICLISMO URBANO: CUIDADO E CIDADANIA NO CAMPO DA SAÚDE

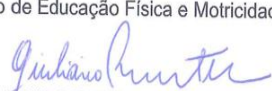
AUTOR: LEANDRO DRI MANFIOLETE

ORIENTADOR: RODOLFO FRANCO PUTTINI

Aprovado como parte das exigências para obtenção do Título de Mestre em CIÊNCIAS DA MOTRICIDADE, especialidade: PEDAGOGIA DA MOTRICIDADE HUMANA pela Comissão Examinadora:


Prof. Dr. RODOLFO FRANCO PUTTINI
Departamento de Saúde Pública / Faculdade de Medicina de Botucatu - SP


Prof. Dr. LUIZ GONÇALVES JUNIOR
Departamento de Educação Física e Motricidade Humana / UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS


Prof. Dr. GIULIANO GOMES ASSIS PIMENTEL
Departamento de Educação Física - Centro de Ciências Biológicas / Universidade Estadual de Maringá - PR

Rio Claro, 17 de fevereiro de 2017

Título alterado para: **CICLISMO URBANO: A PERSPECTIVA DE CICLOATIVISTAS DA CIDADE DE SÃO PAULO**

À Odair José Dri.

AGRADECIMENTOS

Agradeço eternamente por nascer nesta família: ao meu pai José Nivaldo Manfiolete, à minha mãe Sueli Aparecida Dri Manfiolete e à minha irmã Lidiane Dri Manfiolete.

Agradeço à Sandra Soledad Troncoso Robles pela inspiração de vida!

Agradeço ao meu orientador Prof. Rodolfo Franco Puttini e sua família pela convivência e hospitalidade, muito obrigado.

Agradeço aos Professores da banca examinadora Luiz Gonçalves Junior (UFSCar), Paulo Hilário Nascimento Saldiva (IEA-USP) e Giuliano Gomes de Assis Pimentel (UEM) e também aos Professores que conheci em minhas viagens Rogério Miranda Gomes (UFPR), Odir Zuge Júnior (USP), Javier Taks (Universidad da República – UR, Montevideo, Uruguai), Jorge Saravi (Universidad Nacional de La Plata – UNLP, La Plata, Argentina) e Amarilis Horta Tricallotis (BICICULTURA Santiago, Chile) por compartilharem deste momento intelectual, o meu sincero reconhecimento.

Agradeço à Marina Pedrosa pelo carinho. Agradeço à Eduardo da Costa por compartilhar sete anos de convivência como atletas de Basquetebol.

Agradeço ao Rodrigo Martins Bersi, Helen Silva, Leandro Rodrigues, Felipe Martins e Paula Tainar por compartilhar o tempo vivido.

Agradeço à Rivelino de Souza Vicente, Sub-Tenente do Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Paraná (PMPR) pelo compreensão durante nossa convivência, sou grato pelo ensinamento de vida. Agradeço também ao Capitão QOBM Alessandro Marques dos Santos (PMPR) pela atenção jurídica-institucional dispensada à minha pessoa durante os quatros anos que fiz parte das fileiras dessa corporação. Reconheço o Soldado QPM André Hamamura (PMPR) como minha referência Bombeiro Militar Brasileiro.

Agradeço aos moradores e ex-moradores da República Catota de Rio Claro - Tibúrcio, Chorão, Macarrão, Yuri, Vini, Falafino, Popriedade, Macaco e também República Santa Piriquita - Kapote, Mc, Catra, Kansas, Kyusk, Tatuí... pela serenatas, pelos rolês e meu apelido Palinha. Agradeço também aos moradores e ex-moradores da República Grão de Boi (a mais antiga de Botucatu): Gago, Reduzida, Misto, Beijo, Guerreiro, Ventania, Coró, Bocó, Bibi (Rep. Pinga-Pura), Mirim (Rep. Manguaça), Decuesta (Rep. Manicômio), Frieria, Redianos, Jacamãe e Lero (Rep. Coronel Cachaça), Ufa, Golden, Darua, Carca, Paulinho... graças à Deus vivi neste lugar. “É preciso cultura para cuspir na cara da estrutura. República é cultura!”

Agradeço ao meu veterano de graduação Marlon Reis de Gregório e sua família, foi um prazer conhece-los

Agradeço à Profa. Jeane Barcelos Soriano (UEL) (*in memoriam*) por me apresentar os Fundamentos da Educação Física. Uma grande alma, está em paz!

Agradeço ao Prof. Jorge Andrés Jimenez Muñoz da Universidad de Cundinamarca (UDEC) e sua família de Fusagasugá, além de seu primo Omar Jimenez de Bogotá pela irmandade Brasil-Colômbia. Agradeço também ao Prof. Cesar Zabala Archila, decano

da Facultad de Ciencias del Deporte y la Educación Física (UDEC). Nunca esquecerei tuas palavras inspirado em Ivan Illich: “O livro e a bicicleta são ferramentas de emancipação da consciência humana.”

Agradeço à Valentina Murillo Martinez e sua família de Rio Negro/Antioquia – Colômbia, uma amiga eterna, não esquecerei seu aprendizado sobre o que é ser “paisa.” Agradeço às Profas. Margarita Maria Benjumea Perez e Luz Ellena Gallo Cadavid do Instituto de Educación Física y Deportes da Universidad de Antioquia (UdeA) - Medellín/Colômbia pelo intercambio acadêmico.

Agradeço ao Prof. Rodrigo Duarte Ferrari (UFSC) do “Projeto Ciclopoiesis”, minha referência para pensar a práxis com a bicicleta. Suas palavras inspirado em Carlos Castañeda ecoam em meu consciente: “Um homem vai para o conhecimento assim como vai para a guerra, bem desperto, com medo, com respeito e com segurança absoluta. Ir para o conhecimento ou ir para a guerra de qualquer outra maneira é um erro e quem o cometer há de se arrepender”.

Agradecer à Profa. Carmen Maria Aguiar (UNESP) pelos três anos de convívio no reconhecimento acadêmico do tema ciclismo.

Agradeço ao Prof. Luiz Augusto Normanha Lima (UNESP) por me apresentar à Fenomenologia.

Agradeço aos Ciclistas de Maria da ciclovagem “Jacarezinho-Aparecida de bike” pelo casal Claudio Henrique Cavazzani e Karina Subira Cavazzani, sem esquecer o seu Geraldo Martelozo (o de maior idade que ditava o ritmo dos pedais). Muito obrigado por acreditarem em minha pesquisa.

Agradeço a todos os ciclistas urbanos das cidades de São Paulo: Suzana Nogueira (CET), Édison Duarte (Bicicletaria Sumaré), Thiago (Carbono Zero Bike Courier), André (Pronto SP Bike Courier), Renata Falzoni (Bike é Legal), Daniel Guth, Thiago Bennichio, Marina Harkot e Aline Cavalcante (CICLOCIDADE); Maringá: Marcos Beto (CICLONOROESTE); Curitiba: Fernando Rosembaum, Goura Nataraj, Luís Patrício, Ivo Reck Neto, Vinícius Hax, Alexandre Nascimento, Pedro Palmares (Zumbi) (CICLOIGUAÇU); Joinville: Valter Bustos (MuBi); Blumenau: Giovani Seibel, Sheila Hempkemeyer, Bruno Tomio (ABC Ciclovias); Balneário Camboriú: André Geraldo Soares e Roberta Raquel (UCB); Florianópolis: Milton Carlos Della Giustina (VIACICLO) e Ana Destri (Bicicleta na Escola); Porto Alegre: Tássia Furtado, Isadora Lescano e Silvia Point (Vulp Bici-café), Cadu Carvalho (Biciponto), Klauss Volckman (Art Bike Bamboo), Pablo Weiss e Marcelo Sgarbossa (MOBICIDADE); Pelotas: Leandro Karam (Cicloturismo Agroecológico); Montevidéo - Uruguai: Emílio Barrios (Masa Crítica) e Santiago do Chile: Arturo Torres e Mapapo Castillo (Furiosos Ciclistas) resistentes à cultura do automóvel. Namastê!

Agradeço a todos os motoristas por me lembrarem permanentemente quando estou pedalando o significado da palavra “risco” e ter o cuidado de poder pedalar e contemplar a VIDA!

“Percebo, logo existo.” (Rapper Síntese, música Sem Cortesia, 2012).

Resumo

O objetivo desta pesquisa foi compreender a prática social do ciclismo na perspectiva de cicloativistas da cidade de São Paulo. O ato de pedalar bicicleta é uma forma de mobilidade ativa pelas pessoas, porém, entendendo “ciclismo urbano” diferente de “ciclismo desportivo”, a bicicleta não tem sido estimada como bem simbólico pela sociedade. O principal argumento está dado na valorização excessiva do transporte motorizado individual. No contexto da pesquisa qualitativa em Motricidade Humana importa incluir a minha experiência como pesquisador e de quatro ciclistas que defendem a causa cicloativista. A técnica de análise do fenômeno situado consiste em três momentos: 1) análise ideográfica dos discursos para identificação das unidades de significado; 2) formação da matriz nomotética pelas convergências discursivas e 3) síntese dos resultados. A discussão sobre o fenômeno contextualizado do ciclismo perpassa por duas categorias temáticas: A) “A experiência transformativa do ser que pedala” e B) “O direito de pedalar na cidade”. Destaca-se a ideia “Pedalar por Cidadania” como elemento do campo simbólico da saúde.

Palavras-chave: Ciclismo; Motricidade Humana; Cidadania; Mobilidade; Saúde Coletiva.

Abstract

The aim of this research was to understand the social practice of bicycling in the perspective of cyclists in the city of São Paulo. The act of bicycling is a form of active mobility by people. However, understanding "urban cycling" other than "sporting cycling", the bicycle has not been considered as a symbolic good by society. The main argument given in the excessive valuation of individual motorized transport. In the context of the qualitative research in Human Motricity is important to include my experience as a researcher and of four cyclists who defend the cycloativist cause. The technique of analysis of the situated phenomenon consists of three moments: 1) ideographic analysis of discourses to identify the units of meaning, 2) formation of the nomothetic matrix by the discursive and 3) synthesis of the results. The discussion about the contextualized phenomenon of cycling runs through two thematic categories: A) "The transformative experience of the pedaling being" and B) "The right to pedal in the city". It stands out the idea "Pedaling for Cityzenship" as an element of the symbolic field of health.

Keywords: Bicycling; Human Motricity; Citizenship; Mobility; Collective Health.

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1 – CICLISTAS DE MARIA EM APARECIDA/SP	22
FIGURA 2 – BICICLETA DE DA VINCI	29
FIGURA 3 – TRICICLO DE STEPHAN FARFFLER	29
FIGURA 4 – BICICLETA CAVALINHO DE PAU.....	29
FIGURA 5 - BICICLETA COM PEDAL NA RODA TRASEIRA.....	30
FIGURA 6 – BICICLETA COM PEDAL NA RODA DIANTEIRA	30
FIGURA 7 – BICICLETA COM CORRENTE LIGADA ÀS RODAS.....	31
FIGURA 8 – BICICLETA COM RODA RAIADA, PNEUS DE BORRACHA E FREIOS	31
FIGURA 9 – EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA DOS MODELOS DE BICICLETA	32
FIGURA 10 –VELOCE CLUB OLÍMPICO PAULISTA	33
FIGURA 11 – FUNDADORES DO VÉLO CLUBE RIO-CLARENSE.....	33
FIGURA 12 – BICICLETA MONARK BARRA CIRCULAR.....	34
FIGURA 13 – BICICLETA CALOI 10	34
FIGURA 14 – BICICLETA CALOI CECI	35
FIGURA 15 – DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE BICICLETAS NO BRASIL	36
FIGURA 16 – CARTAZES APRESENTAÇÃO FÓRUM MUNDIAL DA BICICLETA.....	39

ÍNDICE DE TABELA

TABELA 1 – MATRIZ NOMOTÉTICA	65
------------------------------------	----

ÍNDICE DE QUADROS (APÊNDICES)

QUADRO 1 – DISCURSO I (TRANSCRIÇÃO)	102
QUADRO 2 – ANÁLISE IDEOGRÁFICA DISCURSO I.....	111
QUADRO 3 – CONVERGÊNCIA DISCURSO I	122
QUADRO 4 – DISCURSO II (TRANSCRIÇÃO).....	125
QUADRO 5 – ANÁLISE IDEOGRÁFICA DISCURSO II	131
QUADRO 6 – CONVERGÊNCIA DISCURSO II	140
QUADRO 7 – DISCURSO III (TRANSCRIÇÃO)	144
QUADRO 8 – ANÁLISE IDEOGRÁFICA DISCURSO III.....	152
QUADRO 9 – CONVERGÊNCIA DISCURSO III	163
QUADRO 10 – DISCURSO IV (TRANSCRIÇÃO).....	169
QUADRO 11 – ANÁLISE IDEOGRÁFICA DISCURSO IV.....	176
QUADRO 12 – CONVERGÊNCIA DISCURSO IV	186

SUMÁRIO

1 APRESENTAÇÃO.....	14
2 MUNDO-VIDA.....	16
2.1 EU PEDALANDO DE BICICLETA	16
2.2 PESQUISAR SOBRE O CICLISMO NA PÓS-GRADUAÇÃO.....	18
3 FENÔMENO EM CONTEXTO: A BICICLETA E SEUS USOS	28
3.1 PRÉ-REFLEXÃO	28
3.1.1 A BICICLETA NA CONTEMPORANEIDADE	28
3.1.2 A BICICLETA INTERPRETADA PELA MOTRICIDADE HUMANA.....	41
3.1.3 A BICICLETA NO AMBIENTE E A SAÚDE COLETIVA	43
3.2 OBJETIVO DA PESQUISA.....	46
4. METODOLOGIA.....	47
4.1 SÍNTESE IDEOGRÁFICA.....	50
A) DISCURSO I.....	50
B) DISCURSO II.....	52
C) DISCURSO III	55
D) DISCURSO IV.....	60
4.2 SÍNTESE NOMOTÉTICA	65
4.2.1 A EXPERIÊNCIA TRANSFORMATIVA DO SER QUE PEDALA.....	66
4.2.2 O DIREITO DE PEDALAR NA CIDADE	70
5 FENÔMENO CONTEXTUALIZADO: PEDALAR POR CIDADANIA.....	79
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	89
ANEXOS.....	96
APÊNDICES	99

La bicicleta, instrumento indispensable para las personas más modestas, es también un símbolo de los sueños y la evasión: expresa la ambivalencia de una situación en la que las durezas del presente aún se median con la vara de las promesas del futuro (AUGÉ, 2009).

1 APRESENTAÇÃO

Este trabalho investiga o fenômeno do ciclismo na perspectiva do Campo Simbólico da Saúde (PUTTINI, 2016). Tem por discussão a experiência de “ser ciclista” como objeto de estudo da Motricidade Humana. Na minha vida, o uso constante da bicicleta proporcionou experiências pessoais de modo a compreender os bens simbólicos que envolvem pessoas que utilizam desse artefato nas ruas das cidades.

No ano de 2012, ingressei no Programa de Pós-Graduação Ciências da Motricidade, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), área de atuação Pedagogia da Motricidade Humana e linha de pesquisa “A Natureza Social do Corpo” com um projeto de pesquisa que objetivou registrar a interface das relações entre cicloturismo e qualidade de vida a partir do universo sociocultural dos ‘Ciclistas de Maria’ (MANFIOLETE et. al, 2015). Entretanto, durante o percurso disciplinar a pesquisa ficou inacabada. Em 2015, reingressei no mesmo programa, porém, com mudança de orientação, o projeto ‘Ciclismo no campo da saúde’ passou a compreender o fenômeno do ciclismo pela experiência de vida de ciclistas com destaque para os significados do uso da bicicleta e da técnica de pedalar.

No Plano de Atividades propus entrevistar 30 ciclistas em cinco cidades do estado de São Paulo (São Paulo, Piracicaba, Sorocaba, Rio Claro e Botucatu). Esse primeiro formato da pesquisa de campo foi importante para selecionar situações que me proporcionasse a discussão sobre o ciclismo no campo da saúde, uma vez que o ciclismo aparecia como fenômeno de motricidade humana e era importante uma pesquisa piloto. Assim, realizei viagens de bicicleta para entrevistar doze pessoas em São Paulo, duas pessoas em Rio Claro, uma pessoa em Piracicaba e uma pessoa em Botucatu.

Ainda não contente com os dados coletados, planejei a segunda pesquisa-piloto, agora à nível internacional. Viajei para Colômbia, país referência em política pública do ciclismo urbano e pedalei entre as cidades de Medellín e Bogotá realizando 12 entrevistas. Diante desse material reunido e do desejo individual de realizar uma longa viagem de bicicleta, pedalei durante dois meses da cidade de Maringá, estado do Paraná, a Santiago, capital do Chile, entrevistando pessoas nas principais cidades da Região Sul do Brasil (Curitiba, Joinville, Blumenau, Balneário Camboriú, Florianópolis, Porto Alegre e Pelotas, além de

ciclistas de Montevideu, capital do Uruguai e Santiago do Chile) para participar do V Foro Mundial de la Bici: “*Energia Humana, Poder Ciudadano*”, com total de 31 entrevistas realizadas em aproximadamente 5000 km percorridos. Tendo realizado viagens de bicicleta em cinco países latinoamericanos (Brasil, Colômbia, Uruguai, Argentina e Chile), elegi para análise as entrevistas realizadas exclusivamente na cidade de São Paulo, dada a influência do discurso de cicloativista desta citada cidade em outras do Brasil, inclusive já publicada uma tese de doutorado de inspiração jurídico-fenomenológica (ZÜGE JUNIOR, 2015).

Verificamos, eu e meu orientador, que em confronto com a experiência pessoal das viagens em países latinoamericanos juntamente com as entrevistas sobre ciclismo em contexto cultural diferente do Brasil, ficaram consistentes e bem situadas as quatro entrevistas efetivadas nesta cidade. Quanto às pessoas que nos concederam as entrevistas, todas estão envolvidas diretamente no movimento “Bicicletada Massa Crítica”, inclusive produzindo conteúdo midiático.

Para o estudo, estruturei uma apresentação no estilo fenomenológica. Em “Mundo-vida” discorro sobre minha experiência com a bicicleta descrevendo o meu entendimento do ciclismo como objeto deste estudo. Logo após apresento uma pré-reflexão sobre o tema no item “Fenômeno em contexto: a bicicleta e seus usos” fundamentada na literatura no sentido de promover discussão pertinente relacionada à três subitens: “A bicicleta na contemporaneidade”, “A bicicleta interpretada pela motricidade humana” e “A bicicleta no ambiente e a saúde coletiva”. Em seguida, na “Metodologia”, apresento os procedimentos metodológicos para a realização das entrevistas pelas técnicas de análise ideográfica (Apêndice 3) e síntese individual dos discursos e síntese nomotética pela formação matriz nomotética cujo resultado foi dividido em duas categorias temáticas: “A experiência transformativa do ser que pedala” e “O direito de pedalar na cidade”. No Fenômeno contextualizado, destaco a idéia geral “Pedalar por Cidadania”.

2 MUNDO-VIDA

2.1 EU PEDALANDO DE BICICLETA

A bicicleta está presente na minha vida há 16 anos, desde quando comecei a treinar basquetebol em um clube da cidade de Piracicaba, interior de São Paulo. Quando comecei a treinar no começo do ano de 1998 me deslocava de transporte público até o final de 1999 e neste dois anos me lembro de ter participado pouco das partidas oficiais, porém, quando passei a pedalar com frequência diária no ano 2000, percebi melhora significativa no rendimento atlético. Recordo de um teste de corrida que verificava a resistência de *Sprint* cujo teste consistia de *sprints* consecutivos com distância de trinta metros (diagonal da quadra de basquetebol) em velocidade máxima, com 20 segundos de intervalo para cada *sprint* contando o descanso, com o objetivo de verificar quanto o atleta conseguiria realizar *sprints* seguidos sem a velocidade cair abaixo de 10% de um *sprint* para o outro. Enquanto cada atleta da equipe realizou em média dez *sprints*, atingi a marca de trinta *sprints*, ou seja, seis minutos correndo 90% da intensidade máxima e quando isso aconteceu, já fazia quatro anos que andava de bicicleta.

Concomitantemente ao seu uso, interessava-me por peças e componentes, como também noções básicas de mecânica para conservá-la e economizar com manutenção, seja por pequenos reparos na regulagem de marchas e freio e trocar o pneu e câmaras. Quando montei a minha primeira bicicleta, lembro que fiz uma pesquisa de preço com as mesmas peças de uma já montada em uma bicicletaria cuja diferença de preço praticamente foi de metade do valor. Depois de passar o ano de 2002 estudando e jogando basquetebol por uma escola da cidade de Garça, interior de São Paulo, não utilizava a bicicleta pela cidade ser pequena, mas após voltar a morar com meus pais no ano de 2003, aderi à ela novamente na rotina. Desse retorno para a casa, roubaram esta bicicleta. Naquele momento, senti uma injustiça, mas o prazer e a necessidade dela, fez com que no mesmo dia fosse comprar peças para montar outra, tomando-a como objeto inseparável das ações do cotidiano.

Certo dia, o mesmo amigo que vendeu a primeira bicicleta para mim, convidou para fazer uma pequena viagem de bicicleta distante 40 km de Piracicaba para subir a Serra do Itaqueri e tomar banho de cachoeira. Foi a primeira experiência de pedalar o domingo todo saindo cinco da manhã e voltar às dez horas da noite, mas foi uma viagem prazerosa onde o tempo para chegar ao destino era o tempo do pedalar.

Quando estudava para o vestibular, pedalava diariamente para o cursinho, salvo raras exceções, como dias chuvosos quando ia de Fusca. Passei no vestibular da Universidade Estadual de Londrina (UEL) no curso de Bacharelado em Educação Física e, no dia da mudança, levei no ônibus minhas roupas, colchão, aparelho de som e claro, a inseparável bicicleta.

A partir do ano de 2006, nova rotina como universitário e o uso da bicicleta se intensifica. Para qualquer compromisso, como quando ia ao varejão e voltava com duas sacolas abarrotadas de legumes em cada lado do guidom, dificultando até mesmo o equilíbrio ao lado dos veículos motores, que passavam próximo tirando ‘fina da magrela’ e em outros momentos quando estava atrasado para a aula tinha eu de realizar o percurso na metade do tempo. Percebi também que ela fazia parte do meu tempo livre. Isto se deu quando um amigo de Londrina convidou para pedalar até uma cachoeira e foi ótimo, porque de uma tarde entediante trancado no quarto em frente ao computador, se transformou em um passeio sensacional com banho de cachoeira. Além disso, eu e mais alguns amigos acordávamos às cinco horas da manhã para pedalar nas redondezas da cidade para avistar o nascer do sol voltando às oito horas da manhã para não perder a aula. Eram passeios fantásticos de uma sinergia com o outro e o ambiente de forma única.

Os acidentes pedalando sempre foram evitáveis, mas por estar a uma velocidade maior que a permitida para realizar determinada curva, sofria uma queda. Um dia a coisa se tornou séria: passei o sinal vermelho e colidi na parte traseira de um automóvel e, com o impacto, fui ejetado para acima do veículo caindo do outro lado com a cabeça no chão ficando desacordado no meio da avenida. Quando acordei, estava dentro da ambulância do resgate que me levou para o hospital e fiquei dois dias de observação com suspeita de traumatismo craniano.

No ano de 2008 (terceiro ano da graduação) passo a ter interesse em investigar o ciclismo pelo estudo das Atividades Físicas de Aventura na Natureza (AFAN) (MANFIOLETE et.al, 2012). Uma importante experiência nesse momento foi uma viagem de bicicleta quando parti da cidade de Londrina às 22:00 no dia 18 de dezembro de 2008, e, após 530 quilômetros, cinco dias de viagem por quatro dias de pedalada, hospedado na casa de amigos, cheguei a casa dos meus pais em Piracicaba. Perpassando por paisagens variadas, nos três primeiros dias pedalando a noite e o último dia com a luz do sol: no primeiro dia percorri o trajeto Londrina-Assis cruzando os rios Tibagi e Paranapanema (divisa de estados Paraná-São Paulo); no segundo dia de Assis para Garça, cruzando a serra de Echaporã-Marília;

terceiro dia descanso na cidade de Garça, quarto dia para Jaú (hospedei na casa do primo do meu amigo que incentivou a fazer a viagem, pedalou no primeiro dia, mas desistiu no primeiro dia) passando pelo Rio Tietê próximo a Jaú e, no último dia, passando por cidades da Serra do Itaqueri como Torrinha e São Pedro, cheguei a Piracicaba no dia 23 de dezembro às 23:00 com o quadro rachado próximo ao pé-de-vela e a certeza de que outras viagens seriam inevitáveis.

No ano de 2009 (último ano da graduação) além do deslocamento cotidiano, pedalava aos fins-de-semana para alguma trilha fora da cidade com a minha *mountain bike*. Nesse período, realizei a segunda “ciclovagem”, com outro amigo de Londrina para visitarmos o Salto do Rio do Tigre em São Jerônimo da Serra, interior do Estado do Paraná. Pedalamos durante 36 horas o trajeto ida e volta fora o tempo que estivemos na cachoeira. O curioso desta viagem se deu na volta quando nos deparamos com um ciclista pedalando numa bicicleta estilizada. Tratava-se de *Lavoisier Richard*, que naquele momento, treinava para seu desafio e nos contou sobre o seu *Break on Through Project - Hard Bike Tour* (MANFIOLETE; AGUIAR, 2011). Após apresentar a monografia de graduação (MANFIOLETE, 2009), parti para a terceira viagem com destino a Piracicaba que, coincidentemente com o destino, foi realizada na mesma data da viagem do ano anterior, porém, hospedado agora na casa de outros amigos e uma mudança no itinerário. No terceiro dia, saindo de Garça, em vez de pedalar até Jaú, parei na cidade de Bauru e, de lá, pedalei 200 quilômetros em um dia de sol escaldante chegando à noite em Piracicaba. As condições da viagem foram basicamente às mesmas, como descanso e alimentação, porém, senti diferença significativa em relação ao meu corpo, pois enquanto na primeira vez foi um sofrimento concluir a viagem, na segunda percebi melhor os locais por onde passei tendo a sensação de estar mais à vontade que na viagem anterior dado o tempo dedicado a pedalar periodicamente distâncias maiores.

2.2 PESQUISAR SOBRE O CICLISMO NA PÓS-GRADUAÇÃO

No ano de 2010, recém-formado, fui trabalhar em uma academia de musculação, provável destino daquele que é formado no curso de Educação Física. Em minha opinião, era uma situação estranha trabalhar trancado em quatro paredes, ouvindo uma música matematizada que geralmente leva à alienação e, o pior, instruindo pessoas que, na grande maioria, chegam para ‘malhar’ transportado por um veículo motorizado imersas na cultura do automóvel. Isso para mim soa como algo incoerente.

Após um semestre nesta ocupação, fui aprovado em concurso público para trabalhar no Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Paraná (PMPR) com sete meses do Curso de Formação Soldado Bombeiro Militar (CFSd-BM) (MANFIOLETE, 2011). Antes do ingresso no serviço público a motivação para trabalhar nesta atividade era enorme, pois ter morado com um amigo bombeiro que relatava as ocorrências que atendia foi uma motivação. Para mim a figura do bombeiro quando na viatura indo a toda velocidade e empenho realizar um salvamento, é algo digno de herói. Acreditava que os treinamentos eram de intenso esforço físico e de alta complexidade, pois para salvar alguém, é necessário ter expertise do domínio de si mesmo para ajudar em situações que envolvam esforço físico e estresse ocupacional.

Após o ingresso e os treinamentos, alguns eventos me chamaram atenção: quando antes pensava que o bombeiro era o herói daqueles que dependiam desta figura do estado para questões de risco e salvamento, percebi que a hierarquia e as máquinas eram mais importantes do que a própria condição do sujeito. Na época, tinha vontade de instalar uma parede de escalada com o objetivo de treinamento e aprimoramento de salvamento vertical para a atuação do bombeiro militar, tendo inclusive apresentado trabalho em evento mostrando a viabilidade dessa estrutura na formação profissional (MANFIOLETE et.al, 2011). O maior interesse em trabalhar como bombeiro era buscar a formação profissional no campo da aventura, que confesso até hoje tenho apreço e orientações no meu futuro próximo. E, como estava dentro da instituição responsável por fiscalizar as atividades de aventura no Brasil, procurei realizar a ligação da pós-graduação com o quartel do corpo de bombeiros no sentido de aprofundar o tema, já que não havia capacitação específica na corporação.

Com o término da escola de formação, fui trabalhar no quartel da cidade de Santo Antônio da Platina, região do norte pioneiro do estado do Paraná e de lá, comecei a minha trajetória na pós-graduação. Comecei a frequentar no ano de 2011 o Instituto de Biociências de Rio Claro no Programa Pós-Graduação Ciências da Motricidade da Universidade Estadual Paulista (UNESP), distantes 350 quilômetros da cidade de Jacarezinho, estado do Paraná, local de minha residência na época. Para este trajeto, utilizava do carro para percorrer esta distância, mas como morava distantes 25 quilômetros em outra cidade, para percorrer esta distância, ia pedalando. Acredito que, por estar bem condicionado e proativo para realizar as atividades fazia com muita disposição e vontade.

No segundo semestre deste mesmo ano, após se inscrever na disciplina intitulada Seminários em Cultura III ministrada pela Profa. Karina Anhezini de Araújo vinculada ao Programa de Pós-Graduação em História (UNESP), campus Assis, estado de São Paulo,

apresentei o meu projeto de pesquisa na Semana de História (MANFIOLETE, 2011). Foi interessante participar dessa disciplina, principalmente porque recém-formado em Bacharelado em Educação Física com aprendizado sobre metodologia de pesquisa quantitativa, tive a oportunidade de conviver com pós-graduandos que estudavam o método historiográfico, um conhecimento significativo na minha trajetória disciplinar da pós-graduação.

Nesta época, estava em várias cidades: minha residência era em Jacarezinho, o serviço operacional cumpria em Santo Antônio da Platina, viajava para Assis no interior de São Paulo cursar a disciplina às sextas-feiras e, frequentemente, deslocava para Piracicaba dormir na casa dos meus pais e a Rio Claro no interior de São Paulo manter o contato com o programa levando esta vida durante seis meses até ao final deste ano ao ser aprovado no programa. Logo após, fui transferido para a cidade de Cornélio Procopio, estado do Paraná.

No 1º semestre de 2012, com o ingresso no Programa como aluno regular, cursei a disciplina “Fragmentos para uma Sociologia do Corpo”, ministrada pela Profa. Leila Marrach Bastos de Albuquerque, apresentando o texto “A Eficácia Simbólica” do livro Antropologia Estrutural de Claude Levi-Strauss e a disciplina “Lazer, Educação, Natureza e Cultura”, ministrada pela Profa. Carmen Maria Aguiar, o que gerou publicação (MANFIOLETE, AGUIAR, 2012). No 2º semestre do mesmo ano, cursei a disciplina “Cultura, História e Memória” do Programa Pós-Graduação em Educação, do mesmo instituto, ministrada pela Profa. Marilena Aparecida Jorge Guedes de Camargo. Como trabalho final, apresentei o texto A Individualização do Processo Social do livro A Sociedade dos Indivíduos de Norbert Elias. Na época, participei de um congresso onde apresentei o projeto “Ciclovida”, viagem de bicicleta de 10000 km entre as cidades de Pentecoste no interior do Ceará no Brasil até Buenos Aires, capital da Argentina no trajeto ida-e-volta realizada pelos agricultores Manoel Inácio do Nascimento e Ivânia Cavalcante de Alencar, durante aproximadamente um ano para troca de sementes crioulas (MANFIOLETE, 2011).

Após esse momento conheci *Cláudio Henrique Cavazzani*, idealizador do grupo Ciclistas de Maria (MANFIOLETE; AGUIAR, 2013). Ele e mais dois amigos no ano de 2001, decidiram pedalar desta cidade até a Estância Turística de Aparecida/SP, capital Mariana do Brasil, surgindo daí a viagem “Jacarezinho-Aparecida de bike”.¹ Este grupo reúne

¹ MANFIOLETE, Leandro Dri. **Certificados de Participação Ciclistas de Maria**. 11º e 12º edição. Viagem Jacarezinho-Aparecida de Bike (1º e 2º participações). Aparecida, junho de 2012-13.

ciclistas que praticam cicloturismo nas rodovias na região do Vale do Rio Paranapanema, divisor natural dos territórios dos estados de São Paulo e Paraná, com sede na cidade de Jacarezinho, estado do Paraná, mais especificamente na “Vidativa Sports”, academia de natação e bicicletaria. Neste mesmo ano, partiu daí o interesse acadêmico em investigar o ciclismo no lazer onde realizei a primeira viagem com o grupo em 2012, a qual se seguiu outra viagem em 2013, conhecendo o universo sociocultural dos Ciclistas de Maria. Com trajeto de aproximadamente 700 quilômetros, esta viagem de bicicleta é realizada em quatro dias e ocorre há quatorze anos sempre durante o feriado de Corpus Christi com os ciclistas pedalando por rodovias asfaltadas saindo pela rodovia Transbrasiliana (BR-153) para a cidade de Ourinhos, estado de São Paulo e, a partir daí, cruzam o território sentido oeste-leste. Após esta rodovia, os ciclistas seguem sentido a Orlando Quagliato (SP-327) até a cidade de Santa Cruz do Rio Pardo, para chegar até a Rodovia Castelo Branco (SP-280), parando, no primeiro dia, na cidade de Itatinga. No segundo dia, os ciclistas continuam por esta mesma rodovia de manhã e, à tarde, pedalam sentido rodovia do Açúcar (SP-308) e Rodovia Santos Dummond (SP-75), parando, para descanso, na cidade de Indaiatuba. No terceiro dia, após passar ao lado do Aeroporto de Viracopos na cidade de Campinas, o grupo passa rapidamente pela rodovia Anhanguera (SP-330) e entrando em uma rotatória, seguem pela rodovia Dom Pedro (SP-65) até a cidade de Jacaré, onde param para descansar no terceiro dia de viagem. No segundo ano que viajei a parada se deu 20 quilômetros antes, na cidade de Igaratá, em um hotel às margens da represa do Rio Jaguari. No quarto e último dia, depois de pedalar certa distância pela rodovia Carvalho Pinto (SP-070), o grupo passa a percorrer a última e mais perigosa rodovia do trajeto, a Dutra (BR-116), na cidade de Taubaté. Antes de pedalar o trecho final, o grupo faz uma parada ao lado da ‘tradicional’ placa que indica a distância de 46 quilômetros até Aparecida. Após o trecho percorrido na rodovia mais movimentada do Brasil (via São Paulo – Rio de Janeiro), o grupo se reúne em um viaduto próximo à cidade afim de que todos cheguem juntos no complexo da Basílica de Nossa Senhora Aparecida. Em seguida, os ciclistas se encontram com os familiares que viajaram para recepcioná-los na chegada e, quando todos já se cumprimentaram, se forma um grande círculo para rezarem um ‘Pai Nosso’ e uma ‘Ave-Maria’. Depois de se alimentar, o grupo descansa o restante do dia. À noite, no jantar de confraternização, cada ciclista recebe um certificado de conclusão da viagem e, no ato da entrega, cada um tem o seu momento para discursar sobre a trajetória percorrida. No domingo pela manhã, o grupo assiste a missa de Corpus Christi na basílica; logo após saem para visitar a cidade, almoçam e, no começo da tarde, retornam de ônibus para casa (Figura 1).

FIGURA 1 – CICLISTAS DE MARIA EM APARECIDA/SP



FONTE: Arquivo pessoal

Com o passar dos anos, aumentou o número de participantes. Até a oitava edição do evento, o número de ciclistas não passava de dez, porém, em 2010 subiu para treze e, em 2011, vinte e dois ciclistas participaram da viagem. Devido ao maior número de pessoas, houve a modificação referida no percurso e na organização, com a implantação do carro e moto de apoio acompanhando os ciclistas. Após esta alteração, em 2012, o número saltou para vinte e nove ciclistas e, em 2013, trinta e quatro pessoas participaram da viagem. Para cada vez que o ciclista participou da viagem, ganha uma camiseta personalizada com o logo do grupo. Nas primeiras viagens, a organização era limitada ao ponto dos ciclistas terem de levar seus pertences no bagageiro da bicicleta durante a viagem e não terem pontos específicos para alimentação e descanso. Com a abertura do espaço, foi estabelecido um lugar para discussão sobre a viagem e, percebendo a demanda, o líder do grupo e dono da bicicletaria começou a pensar numa logística apropriada para a viagem. É ofertado para cada ciclista um pacote de serviços que, dentre os custos, consta de hotel, alimentação, uniforme e o carro de apoio para levar as bagagens e peças de manutenção das bicicletas. Este formato fez com que a pessoa se preocupe apenas em pedalar, detalhe que na visão dele, mudou a forma da viagem trazendo mais segurança para o grupo. Com o aumento no número de adeptos, a viagem não é mais feita apenas por um grupo homogêneo como era antes, mas foi desmembrada em vários pequenos grupos e, para garantir que todos estarão sendo acompanhados foi implantado o apoio motorizado que melhorou as condições de segurança para os ciclistas. Este cuidado de acompanhar ajudando no momento que o ciclista precisar, foi uma medida primordial para que aumentasse o número de adeptos.

Em relação às atividades do grupo, três meses antes da viagem, ele se reúne duas vezes durante a semana para pedalar, com distância dos trajetos variando em 60 km e duração média de três horas, o que facilita a inserção dos iniciantes que almejam um dia chegar a Aparecida de bicicleta. Aos finais de semana são realizados os pedais longos que variam de

100 a 150 km com duração média de sete horas, conforme o trajeto escolhido. Com saída em frente à mesma igreja de partida da viagem para Aparecida, estas pedaladas são, geralmente, praticadas pelos mais experientes, mas algumas vezes, os iniciantes se arriscam a pedalar e quem mantém a aderência, se sente confiante e preparado para fazer a viagem. Na maioria das vezes, o destino são as estradas de asfalto, porém, algumas vezes, saem para pedalar por caminhos de terra. Esta característica se deve muito pela viagem ser percorrida na estrada de asfalto, mas também ao tempo e pela velocidade e distância que se consegue percorrer. Os encontros não ficavam restritos apenas às pedaladas rotineiras. Quando começavam a se encontrar para pedalar, uma vez por mês eles se reúnem para assistir à missa e, após, discutem sobre a logística e organização, fazendo, ao final, um almoço de confraternização. Essas reuniões eram realizadas para discutir os detalhes da viagem. Às vezes, alguns dos integrantes do grupo também realizam encontros, com churrasco, em suas próprias casas para conversarem mais e se conhecerem melhor, depois do “pedal longo”. Durante o primeiro semestre de 2013, acompanhei o grupo nos pedais de preparação e na viagem propriamente dita. Foi um ótimo momento porque do tempo que me deslocava de carro, agora era de bicicleta, fosse para ir ao trabalho como para pedalar com o grupo para a viagem. Após o evento, realizei trinta e duas entrevistas com os ciclistas que interagi nos dois anos de viagem.

No 2º semestre de 2013, após término da pesquisa de campo com o total de 32 entrevistas com o grupo Ciclistas de Maria, realizei o Estágio Docência na disciplina Projetos Integradores III do curso de Educação Física de Rio Claro (UNESP). Na época, fui transferido para trabalhar na parte administrativa do almoxarifado operacional do 3º Grupamento de Bombeiros, região de Londrina, estado do Paraná, sob a supervisão do Sub-Tenente Rivelino de Souza Vicente. Na minha trajetória de quatro anos como bombeiro, posso afirmar que foi o melhor profissional que conheci nesta instituição. Sua pessoa irradiava o que é ser bombeiro, principalmente no que tange à sensibilidade da vida humana, mas também em sua formação profissional que constava todas as especialidades da formação profissional, além de sua formação acadêmica em Teologia. Fora do horário de serviço, é responsável por uma igreja evangélica na cidade, um sujeito muito dedicado e de conhecimento.

No final do 1º semestre de 2014, depois de destituído do cargo de bombeiro e desligado dos trabalhos de orientação na pós-graduação, prestei novamente o processo seletivo no Programa de Pós Graduação em Ciências da Motricidade da Unesp de Rio Claro, na atual orientação do Prof. Adjunto Rodolfo Franco Puttini do Departamento de Saúde Pública, Faculdade de Medicina de Botucatu (UNESP), na mesma linha de pesquisa “A

natureza social do corpo”, agora envolvendo aspectos da motricidade humana na perspectiva do campo simbólico da saúde. A discussão dessa linha de pesquisa, rara nos programas de pós-graduação da área, perpassa para além do paradigma biomédico de saúde humana como ausência de doença no entendimento das corporeidades que são significadas histórica e coletivamente.

Após ingressar novamente no programa Ciências da Motricidade (UNESP) no 1º semestre de 2015, cursei a disciplina “Educação Física, Universidade e Sociedade”, coordenada pelo Prof. Samuel de Souza Neto e, como resultado intelectual, foi gerenciado o artigo “O ciclismo desde a perspectiva da motricidade humana”. No mesmo semestre fiz o estágio docência na disciplina Sociologia e Antropologia da Comunidade para o 2º ano do curso de enfermagem da Faculdade de Medicina de Botucatu da Unesp.

No mês de maio de 2015, realizei uma viagem de bicicleta Botucatu - São Paulo – Piracicaba, com estadia na capital do estado por 10 dias para entrevistar cicloativistas, bike courier do segmento de entrega de correspondências e gestor público e, também, participar de uma audiência pública de implantação da infraestrutura cicloviária na Câmara dos Vereadores da cidade e participar da 1ª Formação em Ciclomobilidade promovida pela Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo (CICLOCIDADE) (MANFIOLETE, 2015).

No 2º semestre de 2015, acredito que meu orientador entendeu pela experiência a minha pesquisa. Para participar da XVII Jornada Multidisciplinar (UNESP) (MANFIOLETE, PUTTINI, 2015) pedalamos distância de 100 km entre as cidades de Botucatu a Bauru. Foi uma viagem interessante e, chegando ao destino, encontramos um casal que fazia parte da rede Bike Anjo² em São Paulo e que estavam pedalando em uma viagem de bicicleta. Na mesma época, cursei a disciplina “Campo da Saúde e Saúde Coletiva” originando como trabalho final coletivo Carta ao Editor intitulada “*Humanities in the field of Motricity Humana*” na Revista Motricidade de Portugal (PUTTINI et.al, 2016). Na conclusão dessa disciplina, coube a responsabilidade de cada integrante apresentar um capítulo do livro “Epistemologia da Motricidade Humana” de Manuel Sérgio e, ao final das apresentações no dia 9 de outubro de 2015, eu estava ao lado da Profa. Margarita Benhumea Perez, Jefe de Formación Acadêmica do Instituto de Educación Física y Deportes da Universidad de Antioquia - Medellín/Colômbia recebido por ela em sua instituição em meu primeiro contato

² **Bike Anjo** é um projeto onde ciclistas experientes ensinam gratuitamente as pessoas que querem aprender a andar de bicicleta ao passo que os voluntários acompanham os iniciantes em suas primeiras pedaladas ensinando conceitos de segurança e comportamento no trânsito. Mais informações: www.bikeanjo.org

acadêmico fora do país, vindo a participar de uma vídeo-conferência e que nos relatando durante quatro horas a sua formação acadêmica, principalmente após o doutorado com o Prof. Manuel Sérgio no Instituto Piaget em Portugal e a posteriori, foi a responsável na formação da estrutura curricular do curso com enfoque em Motricidade Humana e Formação Cidadana do profissional de Educação Física.

Sobre essa experiência, nos meses de outubro e novembro de 2015, estive neste país para conhecer as duas principais cidades que são referência em ciclismo urbano da América do Sul. Nesse contexto, pedalei o trajeto Medellín – Rio Negro (Departamento de Antioquia), Fusagasugá – Bogotá (Departamento de Cundinamarca) participando de estágio docência no Instituto de Educación Física y Deporte da Universidad de Antioquia³ e também participando com apresentação de trabalho organizado por este instituto como o maior evento da área científica da Educação Física na Colômbia denominado “*Expomotricidad*” (MANFIOLETE, PUTTINI, 2015). Em outro momento, falei sobre minha experiência acadêmico com o ciclismo no 1º Seminário Internacional Bicicleta e Território na Universidad de Cundinamarca (UDEC) (MANFIOLETE, 2015). Durante todo o tempo de estadia, realizei meus trajetos pedalando o que totalizou aproximadamente 1500 km em pontos de subida com mais de 15 quilômetros de distância. Destaco desta viagem poder ajudar o Prof. Jorge Andrés Jimenez Muñoz a estudar no Brasil no Programa Pós-Graduação Ciências da Motricidade da Universidade Estadual Paulista (UNESP).

Após este primeiro contato com país hispano-hablante, tive a experiência mais intensa de minha vida. Entre os dias 23 de janeiro a 24 de março de 2016 pedalei da cidade de Maringá, estado do Paraná, Brasil, a Santiago, capital do Chile, para participar do “*V Foro Mundial de la Bici – Energia Humana, Poder Ciudadano*”. Durante o trajeto realizei entrevistas com pessoas ligadas ao movimento social do cicloativismo. A primeira cidade que parei foi Curitiba, estado do Paraná, sendo recebido na Bicicletaria Cultural por Fernando Rosembaum, sendo também sede da CICLOIGUAÇU, mesmo coletivo cicloativista que organizou o “3º Fórum Mundial da Bicicleta - Cidades para Todos”. Logo após, pedalei até Joinville, estado de Santa Catarina, participando do Papo de Ciclista na Rádio Cultural desta cidade sendo entrevistado por Valter Bustos, curador do Museu da Bicicleta (MuBi).⁴ No dia seguinte, pedalei até Blumenau, estado de Santa Catarina, sendo fui recebido por integrantes

³ Carta apresentação Pasantia Acadêmica UdeA (Apêndice 1).

⁴ Mais informações: www.mubi.com.br

da Associação Blumenauense de Ciclovias (ABC). No outro dia, segui para Balneário Camboriú, estado de Santa Catarina, na casa de André Geraldo Soares da União dos Ciclistas do Brasil (UCB). Continuando a passagem pelo estado de Santa Catarina, segui para Florianópolis, estado de Santa Catarina, cruzando por cima da ponte Hercílio Cruz pedalando e me hospedei na casa de Rodrigo Ferrari do projeto Ciclopoiésis. No tempo que estive nesta cidade, tive um diálogo sobre bicicleta na escola com Ana Destri, professora de Educação Física da rede pública de ensino e, também, com o ex-treinador da Seleção Brasileira de Ciclismo Milton Carlos Della Giustina, proprietário da ‘Della Bikes’. Após essa cidade, pedalei 500 km em dois dias para chegar a Porto Alegre, estado do Rio Grande do Sul, sendo recebido por Cadu Carvalho da Associação pela mobilidade urbana em bicicleta (MOBICIDADE), também um dos integrantes da Comissão Organizadora do “1º e 2º Fórum Mundial da Bicicleta, Pedalar para Transformar”. Durante a estadia de duas semanas na cidade frequentei o ‘Vulp Bici-café’ e que, no mesmo lugar, está situada a *Velo Bike Courier* com serviço de entrega de correspondência de bicicleta e a *Eleven Bags*, produção de malas para ciclistas. Também conversei com o vereador Marcelo Sgarbossa do Partido dos Trabalhadores (PT), Possidônio Zenger da *Zenger Bicletas* e Klauss Volckman da *Art Bike Bamboo*. Depois segui pedalando para Pelotas, tendo estado do Rio Grande do Sul, a oportunidade de entrevistar o Prof. Felipe Fossati Reichert do curso de Educação Física da Universidade Federal de Pelotas (UFPeL), único curso do país que, na grade curricular contém a disciplina optativa de Ciclismo e Leandro Karam, do projeto Cicloturismo Agroecológico. Seguindo a viagem, pedalei até Montevideo, capital do Uruguai, ficando cinco dias na casa de Emílio Barrios do projeto “*Libera tu bici*” e da massa crítica dessa cidade.⁵ Cruzando a Baía do Prata de barco, desci em Buenos Aires e segui para La Plata sendo recebido pelo Prof. Jorge Saraví da Universidad Nacional de La Plata (UNLP) que me apresentou a Facultad de Educación Física, como também conheci o Museu de História Natural desta universidade. Após essa passagem, voltei para Buenos Aires com a esperança de conhecer cicloativistas desta cidade, porém, sem sucesso. Saindo da capital argentina, senti medo de pedalar pelo fluxo intenso de veículos na marginal, mas vencido este momento, entrei na “Ruta 7” que segue direto sentido Mendoza pedalando 1050 km em 7 dias (média de 150km/dia), recorde em minha vida, pois nunca tinha pedalado tamanha distância em tão pouco tempo. Após esta

⁵ **Massa Crítica** (do inglês Critical Mass) ou ‘Bicicletada’ é um evento de cidadania que ocorre tradicionalmente à última sexta-feira do mês onde pessoas com veículos movidos à propulsão humana ocupam seu espaço nas ruas tendo como objetivo divulgar a bicicleta como mobilidade na cidade em vista de criar condições favoráveis de uso no meio urbano. Mais informações: <https://massacriticapoa.wordpress.com/>

cidade, percorri o trajeto final cruzando o Paso dos Libertadores passando ao lado do monte Aconcágua, cerro de maior altitude do Hemisfério sul do planeta. Logo após este momento, cruzei a cidade e a Província de Los Andes chegando a Santiago, capital do Chile, para participar do evento (MANFIOLETE, PUTTINI, 2016). Ao final, junto com o apoio do meu orientador e de outros professores, conseguimos organizar o 2º Seminário Bicicleta e Território envolvendo professores e estudantes de três países (Chile, Brasil e Colômbia), porém, devido a problemas de conexão com a internet, o evento foi transmitido de forma parcial⁶.

Durante o trajeto realizei 31 entrevistas e nas jornadas entre as cidades, selecionei nove entrevistados para participar do Podcast-Esporte da UNESP.⁷ Retornando de avião ao Brasil, pedalei do Aeroporto de Guarulhos até a cidade de Piracicaba atravessando a Marginal do Tietê, via mais movimentada do país. Após a viagem, produzi o documentário “*Pedaling for Cityzenship*” (MANFIOLETE, 2016)⁸ que concorri na mostra de vídeos dos festivais: 1º Encontro Nacional de Mobilidade por Bicicleta e Cicloativismo (BICICULTURA), de 26 a 29 de maio 2016 e no 1º Festival Brasileiro de Filmes sobre Mobilidade Urbana e Segurança Viária (MOBIFILM), de 12 a 14 de agosto 2016, ambos realizados na capital paulista.

⁶ Carta Convite (Apêndice 2).

⁷ Mais informações: <http://podcast.unesp.br/podesporte>

⁸ Link para visualização: <https://www.youtube.com/watch?v=3sudXITFGcE>

3 FENÔMENO EM CONTEXTO: A BICICLETA E SEUS USOS

3.1 PRÉ-REFLEXÃO

Para situar o contexto de pesquisa, creio que, para mim, coisas relativas à bicicleta estão fora de lugar na vida social humana: a grande parcela da população (médias e grandes cidades) pedalam raramente em suas bicicletas e, nesses lugares, ocorre a apropriação do espaço público pelo transporte motorizado individual; a bicicleta na via pública está fora de foco do debate coletivo; a elevada aderência de pessoas que pedalam em bicicletas estacionárias, seja em academias de ginástica como nas residências para mim é estranho; as escolas e universidades, principalmente nos cursos de Educação Física do Brasil, a bicicleta é um artefato inútil; a falácia do lema “esporte é saúde” aplica-se à bicicleta no contexto urbano; as vias específicas para uso de bicicletas nas cidades são pouco valorizadas pelo poder público; a raridade do *marketing* voltado para o uso de bicicleta e ciclismo diante da enxurrada de simulacro em torno do transporte motorizado individual, também muito se deve ao sistema capitalista fomentar a relação demanda e consumo que estrutura a vida na cidade. Poucas pessoas reconhecem a mobilidade por bicicleta, o que reflete a luta por reconhecimento de respeito, confiança e estima ao ciclista e pedestre nas vias públicas. Para iniciar nossa pré-reflexão proponho situar em contexto a bicicleta e seus usos, apontando os aspectos históricos da bicicleta e, especificamente no Brasil, até os movimentos sociais cicloativistas.

3.1.1 A BICICLETA NA CONTEMPORANEIDADE

Começo a descrever cronologicamente uma pequena versão da invenção técnica de modelos de bicicleta e seu uso no Brasil. Ou seja, primeiramente como artefato tecnológico, a bicicleta ganha significado na vida social, com a função de uso cotidiano para deslocamento das pessoas, mas que perde seu valor pela potência e velocidade do transporte motorizado.

A) OS MODELOS DE BICICLETA

A bicicleta é um veículo de propulsão humana com duas rodas interligadas a um quadro (também um velocípede de duas rodas iguais de pequeno diâmetro), movido através de pedais pelo esforço do próprio usuário (que aqui chamaremos de ciclista) (MANFIOLETE, 2013). A palavra deriva do latim *bi* (dois) e do grego *kyklos* (rodas) e do inglês *bicycle* com o diminutivo francês *bicyclette* que foi adaptado do castelhano como bicicleta. As primeiras

indicações de sua existência datam do renomado inventor italiano *Leonardo da Vinci* por volta de 1490 (ALVES, 1972) (Figura 2).

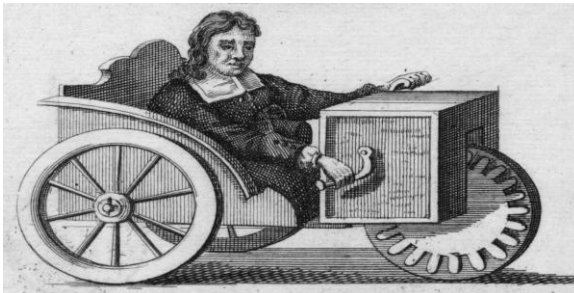
FIGURA 2 – BICICLETA DE DA VINCI



FONTE: www.pedaleiro.com.br. Acesso em: 21/10/2013

Em 1680, *Stephan Farffler* um construtor de relógios, projetou e construiu cadeiras de rodas tracionadas por propulsão humana através de manivelas (CALLIXTO, 1967) (Figura 3).

FIGURA 3 – TRICICLO DE STEPHAN FARFFLER



FONTE: www.emaze.com. Acesso em 12/07/2016

O mais comum a considerar como inventor da bicicleta é o alemão *Karl Friedrich Christian Ludwig Drais Von Sauerbronn* que instalou um sistema de direção e guidão, modificação que permitiu o artefato fazer curvas mantendo o equilíbrio, além de rudimentar sistema de frenagem. Em 1818, realizou o trajeto entre Beaun e Dijon na França, a batizando de “cavalinho-de-pau” (CALLISXTO, 1967) (Figura 4).

FIGURA 4 – BICICLETA CAVALINHO DE PAU



FONTE: www.nogiro.com.br. Acesso em 14/09/2013

Em 1840, o ferreiro escocês *Kirk Patrick Macmillan* inventou um pedal na roda traseira composto por um manete, sistema semelhante àquele dos carrinhos de pedais usados por crianças, dispositivo que gerou rapidez e estabilidade (SIDWELLS, 2003) (Figura 5).

FIGURA 5 - BICICLETA COM PEDAL NA RODA TRASEIRA



FONTE: www.bikeemocao.blogspot.com. Acesso em 14/09/2016

No ano de 1855, o ferreiro francês *Pierre Michaux* e seu filho de quatorze anos inventaram a bicicleta com pedal que consistia em um triciclo de 45 quilos. Na época, a prefeitura de Paris criou caminhos especiais para as bicicletas não se misturarem com charretes e carroças, dando origem às primeiras ciclovias (SIDWELLS, 2003) (Figura 6).

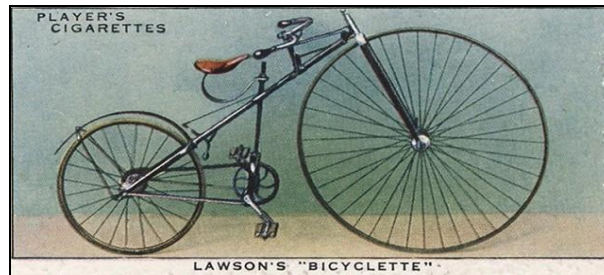
FIGURA 6 – BICICLETA COM PEDAL NA RODA DIANTEIRA



FONTE: www.ateondedeuprairdebicicleta.com.br. Acesso em 25/09/2016

Durante o século XIX, veículos movidos à propulsão humana ganharam notoriedade do público pela elevada importância de bicicletas e suas variantes, ganhando destaque em grandes exposições pela Europa (BELLOTO, 2009). No ano de 1862, *Pierre Lallement* apresentou um modelo com transmissão com mecanismo de pedal giratório fixo no cubo da roda dianteira. Já em 1874, *Harry J. Lawson* projetou a bicicleta com corrente ligada às rodas, o que gerou o modelo bicicleta de segurança (CEARÁ, 2012) (Figura 7).

FIGURA 7 – BICICLETA COM CORRENTE LIGADA ÀS RODAS



FONTE: www.escoladebicicleta.com.br. Acesso em 25/11/2013

Na década de 1880, *Vicent* constrói uma bicicleta com transmissão aplicada ao cubo da roda traseira e *Thomas Humber* inventa o quadro de quatro tubos, conferindo estabilidade nas descidas e curvas ao conjunto. Na época, destaca-se a companhia *Michaux*, primeira fábrica produzindo bicicletas em série com cerca de 200 operários fabricando média de 140 unidades/ano vendidas ao preço de 450 francos cada (CALLISXTO, 1967).

O inventor inglês *John Kemp Starley* decidiu repensar a bicicleta criando um desenho com construção de aço com roda raiada, pneus de borracha maciça, sistema de freios, roda dianteira de 50 polegadas (aproximadamente 125 cm) com a catraca fixa no eixo da roda traseira, considerada a máquina de propulsão humana mais rápida (quanto maior o diâmetro da roda, maior a distância percorrida, o que gera maior velocidade de deslocamento). Essa adaptação trouxe a percepção de que as rodas teriam de ser fabricadas com medidas relacionadas ao comprimento da perna do ciclista (BELLOTO, 2009) (Figura 8).

FIGURA 8 – BICICLETA COM RODA RAIADA, PNEUS DE BORRACHA E FREIOS



FONTE: www.escoladebicicleta.com.br. Acesso em 20/08/2016

Na última década do século XIX, começa o declínio das bicicletas de roda grande e, em paralelo, o fortalecimento das bicicletas de segurança, que seriam basicamente a bicicleta atual. Sua configuração com duas rodas do mesmo tamanho e o ciclista pedalando entre elas resolve definitivamente o grave problema de equilíbrio existente nas bicicletas de roda grande e, como era de esperar com a bicicleta de segurança, o mercado de peças e acessórios cresceu significativamente (CEARÁ, 2012).

Para Bijker (1995) a principal diferença entre o primeiro e último modelo de bicicleta são os meios mecânicos de sua propulsão: botas no chão para a primeira e transmissão por corrente na roda traseira para o último, adaptações estas que fizeram a bicicleta se tornar um modo de transporte simples, eficiente, seguro e confortável, transformando-a em um transporte de massa. Feenberg (2010) aponta que a transformação da bicicleta foi necessária para segurança do ciclista, como exemplo, a roda dianteira mais alta era necessária para se atingir altas velocidades, mas isto causava instabilidade, portanto as rodas de igual tamanho são necessárias para deslocamento seguro, o que a história prova com o desenho “seguro” que se beneficiou dos avanços posteriores melhorando a eficiência, conforto e velocidade. Por isso, Silveira (2010) destaca que a bicicleta é um meio útil, econômico em manutenção e vantajoso de mobilidade, além de ocupar pouco espaço, é leve, mas suporta cargas de até dez vezes o próprio peso (SILVEIRA, 2010) (Figura 9).

FIGURA 9 – EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA DOS MODELOS DE BICICLETA



FONTE: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Bicicleta>. Acesso em 23/09/2016

B) A BICICLETA NO BRASIL

No Brasil, as primeiras aparições da bicicleta ocorrem na região Sul pela incidência de imigrantes europeus, principalmente em Curitiba, estado do Paraná, com um clube de ciclistas organizado por imigrantes da colônia alemã. Na região Sudeste, no Rio de Janeiro grande parte da movimentação se deve às pessoas que visitavam a cidade de Paris, França (SCHETINO, 2008). Em São Paulo, *Veridiana da Silva Prado* construiu em sua chácara o primeiro velódromo do país denominado *Veloce Club Olímpico Paulista*, com pista de cimento armado (ALVES, 1972) (Figura 10).

FIGURA 10 –VELOCE CLUB OLÍMPICO PAULISTA



FONTE: www.escoladebicicleta.com.br. Acesso em 26/09/2013

Em 1910, Rio Claro passou a fazer parte desse cenário. *Miguel Ângelo Brandoleze*, *Miguel Ferrari* e *Amadeu Rocco* fundaram o Velo Clube Rioclarense (Figura 11). O nome deriva de “vélo”, palavras que designa “bicicleta” em frances. Durante sete anos, o Velo Clube dedicou-se exclusivamente ao ciclismo, transformando a cidade em polo desportivo da modalidade no interior paulista (MANFIOLETE et.al, 2014).

FIGURA 11 – FUNDADORES DO VÉLO CLUBE RIO-CLARENSE



FONTE: www.visiterioclaro.com.br. Acesso em 25/05/2014

Até a começo da década de 1940, as bicicletas comercializadas no Brasil eram importadas. Tratava-se de um veículo comparativamente caro, fabricado e comercializado

para o mesmo público que poderia adquirir motocicleta o “futuro da mobilidade”. A crise industrial durante a Segunda Guerra Mundial dificultou a importação e deu impulso (involuntário) à indústria brasileira (MEDEIROS; DUARTE, 2013). Em 1945, a Caloi inaugurou a primeira fábrica brasileira de bicicletas no Brasil. No ano de 1948 a montadora Monark começou a fabricar bicicletas com partes importadas e em 1948 e, na década de 60, a fábrica se expande com o fenômeno Barra Circular. (Figura 12) Além das duas grandes marcas, pequenas fábricas de bicicletas como a *Role*, *Beckstar*, *Bluebird*, *Batavium*, *Cacique*, *NB*, *Scatt*, *Hélibia*, *Adaga*, *Vulcão*, *Rivera*, *Bérgamo*, *Zeus*, *Luxor* e *Apolo* produziam material de qualidade.

FIGURA 12 – BICICLETA MONARK BARRA CIRCULAR



FONTE: www.monark.com.br. Acesso em 23/10/2013

A alegação comum dos usuários é de que a “Barra Circular” é mais resistente frente a outros modelos de bicicleta. A montadora Caloi tentou abocanhar um espaço deste novo mercado criando diversos modelos de bicicleta, porém, não fizeram o sucesso esperado. O poder de mercado da “Monark - Barra Circular” só iria diminuir no meio dos anos 90 quando o conceito *mountain bike* começa a afetar o mercado de bicicletas para trabalhadores. Se o país na década de 1960 tinha mais de 50 marcas de bicicletas, as décadas de 1970 e 1980 passam com *Caloi* e *Monark* dominando 95% do setor. Na época, a *Caloi* começa a produzir os modelos *Caloi 10* e *Ceci* que se destacam pela qualidade e se caracterizou na época como modelo esportivo de competição de estrada (RIBEIRO, 2005) (Figura 13).

FIGURA 13 – BICICLETA CALOI 10



FONTE: www.caloi.com.br. Acesso em 21/10/2013

O modelo “*Caloi Ceci*” (Figura 14), de design feminino com cesta presa ao guidão, recebeu um dos principais prêmios de desenho na Europa, chegando a ser vendida em pequena escala na Inglaterra. As primeiras saíram com rodas aro 27, mas rapidamente foram substituídas por rodas 26 5/8, mais baixas e apropriadas para a mulher brasileira que com o tempo, passou por modificações como a mudança do guidão baixo para um mais alto (RIBEIRO, 2005).

FIGURA 14 – BICICLETA CALOI CECI



FONTE: <http://viagensdepaulopom.blogspot.com.br>. Acesso em: 23/10/2013

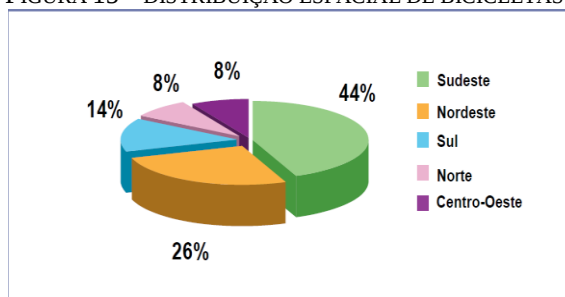
Nestes anos de oligopólio, as bicicletarias recebiam ordens e só vendiam o que era mandado ou permitido. As bicicletas importadas, por exemplo, eram proibidas de ser vendidas. Na década de 1970, surge por parte do poder público as primeiras iniciativas considerando a bicicleta como modo de deslocamento. O primeiro manual de relevância foi publicado em 1976 pelo extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT) intitulado “Planejamento Cicloviário – uma política para as bicicletas” passando a ser o grande texto sobre o tema no Brasil, inclusive gerando estudos específicos sobre interseções, trechos lineares, estacionamentos e processos de planejamento (GEIPOT, 2001).

A prática do *mountain bike* no Brasil começou a se desenvolver no estado do Rio de Janeiro pelos cariocas terem trazido muitas bicicletas importadas. O primeiro campeonato oficial foi realizado em três etapas na cidade de Paraíba do Sul– RJ. Em São Paulo, o *Cruiser das Montanhas* foi organizado por Renata Falzoni em Campos do Jordão/SP em 1989, que passa a ser reconhecido em todo o país. Em pouco tempo, a Confederação Brasileira de Ciclismo lança o Campeonato Brasileiro com etapas nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro. O que fez com que a história da bicicleta no Brasil mudasse de modo relevante foi à entrada oficial no país das marcas importadas como *Trek*, *Scott*, *Giant*, *Specialized*, *GT*, *Cannondale*, *Raleigh* com produtos de alta qualidade. Mesmo que a importação tenha tido números insipientes, o impacto na qualidade foi enorme. Com isso, foi aberto o comércio

estilo “*bike shop*” e bicicletarias com oficinas modernas voltadas para o público com maior poder aquisitivo.

O Brasil termina o século XX fabricando algo em torno de quatro milhões de bicicletas, sem considerar uma centena de pequenas marcas fabricantes. As três grandes marcas (Caloi, Monark e Sundown) passaram a responder pela metade da fabricação sendo a outra distribuída entre centenas de fabricantes que facilmente são vendidos pelas bicicletarias das regiões periféricas das cidades ou, até mesmo, por redes de supermercado. A expansão do mercado encontra marcas cujo fabricante não tem ainda CNPJ, correspondente a inscrição na Receita Federal (XAVIER, 2011). Segundo a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO), entidade jurídica responsável por coordenar as atividades e defender os interesses dos fabricantes de motocicletas, bicicletas e produtos semelhantes no país, o Brasil possui aproximadamente 60 milhões de bicicletas, divididas nas cinco regiões do país (Figura 15):

FIGURA 15 – DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE BICICLETAS NO BRASIL



FONTE: www.abraciclo.com.br. Acesso em 18/11/2013

O gráfico mostra que metade das bicicletas se encontram na região sudeste e, um pouco mais de um quarto na região nordeste (principalmente com o modelo Barra Circular). Nota-se na região norte e centro-oeste a bicicleta sendo pouco utilizada pela popularização da motocicleta. No último censo do IBGE de 2011 constatou-se que 40% daqueles que utilizam a bicicleta como meio de transporte com renda familiar de até R\$ 1200,00, são os mais afetados pela alta tributação. A isenção do IPI que gira em torno de 10% para bicicletas e peças é uma medida urgente e necessária, já que beneficiaria muitas pessoas e, se fosse aprovada, elevaria a estimativa de vendas em torno de 11,3%. Atualmente, o Brasil é o terceiro maior produtor e quinto maior consumidor de bicicletas no mundo, números que representam uma fatia de 4,4% do mercado internacional, porém, no consumo per capita, o país cai para vigésima segunda posição, o que evidencia um mercado emergente com potencial de crescimento (ANTP, 2007). Porém, a realidade não parece condizer com os números. Além dos impostos

para o automóvel serem mais baixos se comparado á bicicleta, o que é um absurdo, a alienação do brasileiro em relação aos seus direitos e o conhecimento de uma bicicleta de qualidade elevaram as vendas das marcas novas e não oficializadas. O número de acidentes causados por falhas é tão significativo que está levando os grandes fabricantes a criarem um processo de normas de qualidade para as bicicletas vendidas em solo nacional (BACCHIERI et.al, 2005).

No Brasil algumas localidades vêm pensando a bicicleta como parte estruturante do espaço urbano. Estão sendo implantadas ações de infraestrutura cicloviária planejada com objetivos de caráter prático e positivo sobre a questão nas seguintes cidades: São Paulo, Aracajú, Curitiba, Sorocaba, Rio de Janeiro, Florianópolis, Porto Alegre e Joinville, esta última considerada a capital da bicicleta no Brasil e onde está situado o Museu da Bicicleta (ANTP, 2007). Em 2004, foi lançado o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicletas nas Cidades pelo Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta do Governo Federal. O objetivo foi promover o planejamento cicloviário com a finalidade de minimizar os conflitos dos veículos motorizados com os não-motorizados (BRASIL, 2007). Em 2012, a presidente Dilma Housseff sancionou a lei nº 12587 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), um documento que embasa as intervenções das administrações públicas no país (BRASIL, 2012). Diversas cidades brasileiras vêm seguindo este caminho e, nos últimos anos, houve mobilização, por parte da sociedade civil, para realizar seminários como o ‘*Fórum Mundial da Bicicleta*’.

C) FÓRUM MUNDIAL DA BICICLETA

O Fórum Mundial da Bicicleta é um evento que está repercutindo positivamente na mobilidade por bicicleta nas cidades da América Latina. O motivo político para criação do encontro se deu com o atropelamento coletivo intencional de Ricardo Neis.⁹ A primeira edição foi realizada entre 23 a 26 de fevereiro de 2012 na cidade de Porto Alegre, estado do Rio Grande do Sul, que teve a participação de sete mil pessoas entre palestrantes, oficineiros e visitantes de diversos estados e países tendo como convidado internacional Chris Carlsson.¹⁰ O sucesso do primeiro fórum motivou a realização do II Fórum Mundial da Bicicleta, também organizada nesta cidade nos dias 21 a 24 de fevereiro de 2013. Com o tema “Pedalar para

⁹ Mais informações: https://pt.wikipedia.org/wiki/Atropelamento_coletivo_de_ciclistas_em_Porto_Alegre.

¹⁰ O cicloativista norte-americano Chris Carlsson é co-fundador da *Critical Mass* (Massa Crítica) e historiador da contracultura. Mais informações: www.nowtopians.com

transformar” para subsidiar o evento foi introduzido o financiamento coletivo pelo site www.catarse.me para custear a vinda das convidadas internacionais: Caroline Samponaro¹¹, Mona Caron¹² e Amarilis Horta Tricallotis¹³.

O “III Fórum Mundial da Bicicleta - Cidade em Equilíbrio” foi realizado em Curitiba, estado do Paraná, entre 13 e 16 de fevereiro de 2014, com sete convidados internacionais: Carlos Cadena Gaitan¹⁴, Carlos Marroquin¹⁵, Mona Caron, Chris Carlsson, Elly Blue¹⁶, Lars Gemzoe¹⁷, Olga Sarmiento¹⁸ e Uwe Redecker¹⁹. Foi nítida a expansão do evento com ciclistas de 20 dos 26 estados brasileiros presentes e de 10 países diferentes apresentando trabalho, atividade ou palestra durante o evento, inclusive algumas das organizações presentes foram a União de Ciclistas do Brasil (UCB), Clube de Cicloturismo do Brasil, CicloIguaçu (PR), Ciclocidade (SP), ViaCiclo (SC), Rodas da Paz (DF), Pedala Manaus (AM), BH em Ciclo (MG), Transporte Ativo (RJ), Mobicidade (RS), *Bikes not Bombs* (EUA), dentre outros coletivos cicloativistas. Este evento foi especial para mim, pois já estudando o tema ciclismo desde 2009, passei a me envolver com questões relacionadas à bicicleta na cidade, dando novos rumos à pesquisa.

O “IV Foro Mundial de la Bici - Ciudades para Todos” foi o primeiro realizado fora do Brasil na cidade de Medellín, Colômbia que buscou reflexionar sobre o tema da cidadania

¹¹ A americana Caroline Samponaro é diretora da *Transportation Alternatives*, organização fundada em 1973 que atua na organização comunitária por meio da construção de políticas públicas. Mais informações: <https://www.transalt.org/>

¹² Mona Caron é uma artista plástica nascida na Suíça, mas que vive e trabalha em São Francisco (EUA). Mais informações: www.monacaron.com

¹³ A chilena Amarilis Horta Tricallotis, Ph.D em Filosofia e Letras na Universidade Eotvos Lorand-Budapeste/Hungria, atualmente ocupa a função de gestora cultural do BICICULTURA Santiago. Mais informações: www.bicicultura.cl

¹⁴ O professor Carlos Cadena Gaitán é co-fundador da *La Ciudad Verde*, organização que trabalha com sustentabilidade urbana na cidade de Medellín/Colômbia. Mais informações: www.laciudadverde.org

¹⁵ O guatemalteco Carlos Marroquin trabalha há mais 20 anos com desenvolvimento rural sustentável promovendo as ‘bicimáquinas’ com foco no desenvolvimento de tecnologias alternativas culturalmente apropriadas. Mais informações: www.bicitec.org/language/en/

¹⁶ Elly Blue é cicloativista de Portland, Oregon/EUA. Autora do livro ‘*Bikenomics: how bicycling can save the economy*’ atualmente faz turnê com o programa ‘*Dinner and Bikes*’ e é diretora da *Groundswell*, série de filmes sobre pessoas que usam o ciclismo para melhorar suas comunidades. Mais informações: https://microcosmpublishing.com/catalog/artist/elly_blue

¹⁷ Larz Gemzoe é arquiteto da *Gehl Architects* que está situada na cidade de Copenhagen/Dinamarca, atuando como consultor para o poder público e iniciativa privada em vários países. Mais informações: www.gehlarchitects.com

¹⁸ A Epidemióloga Olga Sarmiento leciona na Faculdade de Medicina da Universidade Los Andes, Bogotá/Colômbia.

¹⁹ Uwe Redecker é comissário do tráfego de bicicleta na cidade de Kiel/Alemanha.

nas cidades e como estes espaços podem ser organizadas para o benefício de todos enquanto a bicicleta como veículo para a mudança social e equidade urbana. O “V Foro Mundial de la Bici - Energia Humana, Poder Ciudadano” realizado em Santiago, capital do Chile, contou na organização com 27 coletivos de ciclistas da Região Metropolitana de Santiago e apoio do poder público. Como principais palestrantes destaca-se Theo Jansen²⁰, Humberto Maturana²¹, Andres Rohl²², Olivier Schneider²³, Gary Fisher²⁴ e Alfonso Sanz Alduán²⁵.

FIGURA 16 – CARTAZES APRESENTAÇÃO FÓRUM MUNDIAL DA BICICLETA



FONTE: http://pt.wikipedia.org/wiki/F%C3%B3rum_Mundial_da_Bicicleta. Disponível em www.fmb5.org

²⁰ O holandês Theo Jansen e seus ‘Strandbeest’ (bestas de praia) são criações que podem ser confundidas com imensos esqueletos de dinossauros pré-históricos, no entanto, feitos de materiais como tubos de plástico ou fitas movidas pelo vento, estão baseadas no conceito de cinética escultural. Mais informações: www.strandbeest.com

²¹ Humberto Maturana é um cientista chileno que desenvolveu o conceito de *Autopoiesis* que percebe a organização da vida como redes fechadas de auto-produção dos componentes que compõem o sistema. Mais informações: www.matriztica.cl/

²² O dinamarquês Andreas Rohl é sócio da *Gehl Architects* atuando na criação de sistemas de transportes eficientes para cidades habitáveis, inclusive sendo consultor para cidades como Vancouver e Copenhagen.

²³ O francês Olivier Schneider é presidente da Federação de Usuarios da Bicicleta na França (FUB). Mais informações: www.fub.fr

²⁴ O americano Gary Fisher é o criador do modelo de bicicleta ‘mountain bike’, inclusive sendo ícone na promoção do ciclismo no mundo. Mais informações: www.fisherbikes.com

²⁵ O espanhol Alfonso Sanz Alduán é consultor de Planejamento Urbano e Mobilidade conduzindo estudos para melhorar as condições de fluidez dos modos não-motorizados de deslocamento e transporte coletivo. Mais informações: www.gea21.com

D) UCB – UNIÃO DOS CICLISTAS DO BRASIL

A União dos Ciclistas do Brasil (UCB) é uma organização da sociedade civil que congrega associações de ciclistas e pessoas interessadas em promover o uso da bicicleta no Brasil que surge da necessidade em estabelecer agenda política de discussões à nível federal, estando fora do alcance das organizações locais.

Dentre os principais objetivos da entidade: promover o uso da bicicleta como meio de transporte nas regiões urbanas e rurais, congregar e representar organizações de todo o território brasileiro que atuem na promoção da mobilidade ciclística; estimular e assessorar a constituição legal de entidades de promoção do uso da bicicleta nos municípios brasileiros; reunir e dispor informações voltadas ao subsídio de atividades dos seus associados e da sociedade em geral que promovam a mobilidade ciclística; intervir junto a organizações governamentais, legislativas, judiciárias, empresariais e da sociedade civil, nas esferas federal, estadual e, quando for conveniente, municipal, para defender a mobilidade ciclística e os direitos dos ciclistas; propor a democratização da elaboração de normas e de políticas públicas referentes à mobilidade e ao trânsito através de órgãos colegiados com a participação da sociedade civil, requerendo a participação nos mesmos, estimular e contribuir para a melhoria da qualidade das bicicletas e dos seus componentes e acessórios.

A organização têm entre seus associados, 21 entidades formais de ciclistas, 562 pessoas físicas (que são membros de incontáveis grupos locais), 14 empresas privadas e sete entidades de ramos diversos, abrangendo 24 estados e o Distrito Federal. Com a criação da entidade o fortalecimento da temática no plano político resulta na “Carta Compromisso com a Mobilidade Ciclística” na última campanha política para a Presidência da República Federativa do Brasil. Para o presidente da entidade André Geraldo Soares em entrevista concedida, entende que a bicicleta mais do que um empecilho, deve ser um alternativa de diálogo entre universidade, sociedade e poder público para um transito humanizado frente ao conflituoso transporte de pessoas e cargas.

A relação bicicleta e mobilidade é um componente da cultura e deve ser entendida de forma interdisciplinar, multicultural e intersetorial como canal de diálogo com a sociedade civil, poder público e iniciativa privada e, inclusive, pode ser considerada uma ferramenta teórica, metodológica e epistemológica de intervenção social²⁶.

²⁶ Mais informações: www.pedalarporcidadania.blogspot.com.

3.1.2 A BICICLETA INTERPRETADA PELA MOTRICIDADE HUMANA

Historicamente, o discurso hegemônico no campo da Educação Física provém da conceituação biomédica das Ciências da Vida, originando posturas higienistas, eugenistas e alienistas e que influenciam o planejamento de currículos de formação profissional direcionados somente para o entendimento biológico do corpo humano (PUTTINI, 2015). Também há demasiada influência nas práticas de comunicação do conhecimento científico, cujas abordagens metodológicas prevalecem as divulgações de resultados de caráter quantitativo nas revistas e participações em congressos.

Diante da hegemonia biomédica na prática pedagógica sobre o movimento humano, o significado de campo pressupõe o sentido ampliado de saúde no qual incluímos as possibilidades de diálogos interdisciplinares entre as Humanidades e as Ciências da Vida. O que caracteriza as relações entre duas ou mais disciplinas ou ramos de conhecimento, ou ainda, o que é em comum a duas ou mais disciplinas?

Com base na classificação científica brasileira atualizada da Coordenadoria de Aperfeiçoamento em Pesquisa do Ensino Superior (CAPES), torna-se o meu guia como referência epistemológica que classifica a atuação da ciência praticada no país em três colégios do conhecimento: Ciências da Vida, Ciências Exatas e Humanidades (Anexo 1).

A Educação Física, nesta referência CAPES, está localizada no Colégio Ciências da Vida, área de conhecimento das Ciências da Saúde. Mas, as Humanidades e a Motricidade Humana são tão extensas que ao se interagirem se transforma no principal interlocutor e mediador da crítica social nas Ciências da Vida. Nesses termos, Filosofia, Sociologia, Psicologia, Antropologia, Política, Geografia e Ciências Sociais Aplicadas (Demografia, Economia, Administração e Gestão) são áreas de conhecimento interdisciplinar que podem se agregar à Motricidade Humana ou à Filosofia da Educação Física. Este tema da interdisciplinaridade na área de Educação Física é encontrada na obra de Manuel Sérgio Vieira e Cunha, filósofo e professor português aposentado da Faculdade de Motricidade Humana da Universidade Técnica de Lisboa que, em sua tese de doutorado intitulada "Para uma Epistemologia da Motricidade Humana" (SÉRGIO, 1987). O autor defende a existência da Ciência da Motricidade Humana, na qual, embora reconheça a importância dos aspectos fisiológicos, também reconhece e valoriza os aspectos sociais e políticos, em um ser humano encarnado e situado, ao mundo.

Especialmente pautado na obra “Fenomenologia da Percepção”, do filósofo Maurice Merleau-Ponty, Sérgio (1999) afirma que a Motricidade Humana é “[...] movimento intencional da transcendência, ou seja, o movimento de significação mais profunda” (p.17) em que o essencial:

[...] é a experiência originária, donde emerge também a história das condutas motoras do sujeito, dado que não há experiência vivida sem a intersubjetividade que a práxis supõe. O ser humano está todo na motricidade, numa contínua abertura à realidade mais radical da vida” (p.17-18).

Ressaltamos que em uma compreensão fenomenológica-existencial, Merleau-Ponty (1999) adverte, não estou diante de meu corpo, eu sou corpo, corpo que não está no espaço e no tempo como se fosse uma soma de pontos justapostos, assim, eu “habito” o espaço e o tempo, sou no espaço e no tempo. Ou seja, da Educação Física para a Motricidade Humana partimos do corpo-objeto para o corpo-próprio, o corpo encarnado, no qual as “[...] essências, o sentido e a significação do Mundo e das coisas alcançam-se, tão só, através da percepção” (SÉRGIO, 1994, p.28).

Autores da Educação Física atuantes na América Latina propõem o estudo da Motricidade Humana com as Humanidades: na Colômbia, Gallo-Cadavid (2010), Jaramillo-Echeverry (2013) e Benjumea-Perez (2010); na Argentina, Crisório e Lescano (2015); no Chile, Toro-Arévalo (2005); no Brasil, Moreira (1992), Betti (2003) e Gonçalves Junior, Corrêa e Rodrigues (2011).

No entanto, em relação ao ciclismo ainda é prevalente os estudos relacionados a área de Educação Física, como valoração biomédica: Lucas et.al (2000); Denadai et al. (2005); Okano (2006); Carpes et al. (2006); Diefenthaeler; Vaz (2008); Costa et al. (2010); Madrid et al. (2013); Jacques et.al (2014) e Caritá et al. (2015). Essas pesquisas adotam o modelo experimental e metodologia de abordagem mecanicista do comportamento motor do corpo biológico humano para obter, com medidas estatísticas de caráter anatômicas, fisiológicas e biomecânicas, o controle sobre a natureza do corpo humano. Porém, a complexidade de pedalar em via pública, compartilhando com veículos motorizados, sobressai condutas motoras distintas, em comparação ao exercício de pedalar em um cicloergômetro em ambiente fechado, ou até mesmo em circuito fechado de uma prova de competição. Para Veloza (2010) a bicicleta deve ser analisada para além do ponto de vista funcional:

Pesquisas sobre o ciclismo na literatura brasileira da Educação Física estão relacionadas à racionalização do corpo e do movimento do praticante, tendo como interesse a otimização do desempenho dos ciclistas, ou seja, fundamentados nos princípios fisiológicos e biomecânicos do corpo humano. Entretanto, iniciativas voltadas para a compreensão dos sentidos e dos significados que os diversos tipos de ciclismo possuem na sociedade contemporânea, ainda são muito incipientes no Brasil, do mesmo modo, estudos históricos sobre esta atividade (VELOZO, 2010, p.2).

Neste contexto teórico, também interesse-me pelo conceito de ‘*enacción*’ de Sérgio Alejandro Toro-Arévalo, da Universidade Austral del Chile (UACH):

Desde esta particularidad es que el ser humano desenvuelve su vida en construcción y contacto con los intencionalidades y propósitos que orienten sus acciones en el espaciotiempo pleno de otros sentidos y significaciones, ampliando la relación y possibilitando el transito desde el espacio-tiempo local a lo histórico-cultural, y desde aquí construye el mundo. Situación que sólo se produce en sociedad, en una relación fluida de dependencia - autonomía de los otros sujetos y de otras especies (TORO-ARÉVALO, 2005).

Perguntamos então: o ciclismo é apenas uma atividade física voltada para o desempenho da saúde biológica ou se trata de uma prática social ofertada fora dos espaços fechados como academias e laboratórios de pesquisa científica que estão equipados com bicicletas estacionárias? Entendemos que para a compreensão do fenômeno ciclismo, embora necessária à abordagem das Biociências (fisiomotora), acredito que o fenômeno já está configurado fora do espaço da ciência de modo interdisciplinar como um problema de saúde pública, que na atualidade aparece com maior frequência no campo da Saúde Coletiva, do ciclismo praticado nas cidades.

3.1.3 A BICICLETA NO AMBIENTE E A SAÚDE COLETIVA

Em uma busca realizada nas bases de dados “Pubmed/Medline” e “SciELO” de artigos com o tema ciclismo nos últimos dez anos, têm demonstrado a preocupação internacional de cidadãos, pesquisadores, legisladores e gestores públicos com o ambiente construído nas cidades e sua influência na organização da saúde coletiva. Nesse contexto teórico do ciclismo são evidentes as preocupações com sustentabilidade urbana (CERVERO et al., 2009; VALE et al., 2016; SENGERS et al., 2016); transporte ativo (DILL et al., 2015; MADER et al., 2014; SÁ et al., 2016); transporte público (VOGEL et al., 2014; KAGER et al. 2016;

OLAFSSON et al., 2016); atividade física da população (NOYES et al., 2014; STEVENSON et al., 2016) e risco de acidentes de trânsito (HAGEL et al., 2015; STIPANCIC et al., 2016).

Entendemos que os valores e as particularidades dessas formas de manifestação sobre o ciclismo são peculiares ao nosso tempo, no qual a ecologia tornou-se assunto central no planejamento mundial das cidades (COP 21/WHO, 2015; SDGs/WHO, 2015) centrado nas discussões sobre ambiente e saúde das populações do planeta. Especificamente no campo científico da saúde, essas preocupações contemporâneas se refletem no campo da saúde.

Estamos de acordo com dois modelos que orienta o significado de campo da saúde: modelo da tríade ecológica de Leavell e Clark (1965), que elucida o ambiente como principal elemento de análise do processo saúde e doença pela História Natural das Doenças (HND), mas principalmente no modelo do dilema preventivista proposto por Sérgio Arouca em sua tese de doutorado sobre o Dilema Preventivista na Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP) publicada no ano de 1976 que reflete as limitações do modelo de Leavell e Clark quando aplicadas para as doenças crônico-degenerativas, muito também pelo sedentarismo proporcionado pelas condições de vida da população urbana. Foi com o projeto intelectual desse médico que se determinou a idealização, legislação e gestão do Sistema Único da Saúde (SUS) no Brasil (PAIM et al., 2011).

O modelo de saúde na referência da Organização Mundial da Saúde (OMS/WHO, 1946), objetivamente declara duas importantes diretrizes:

Saúde é um estado de físico completo, bem-estar mental e social e não meramente a ausência de doença ou enfermidade. O gozo do mais alto nível possível de saúde é um dos direitos fundamentais de todo ser humano, sem distinção de raça, religião, opinião política, económica ou condição social. Os governos têm a responsabilidade pela saúde de seus povos, que apenas podem ser satisfeitas pela oferta de saúde adequada e medidas sociais (Preâmbulo).

O conceito de saúde nesse período não inclui o ambiente como fator fundamental para decisões políticas públicas dos países envolvidos na Organização para Nações Unidas (ONU), muito embora a vitalidade do modelo da tríade ecológica regido pela epidemiologia da história natural das doenças vigora hegemonicamente nas diretrizes políticas da Organização Mundial da Saúde. Como vemos, o ambiente é um componente da saúde pública de baixo valor cognitivo nessas primeiras políticas públicas mundiais. Nesses termos o ambiente se transforma em valor epistemológico para aplicação da medicina preventiva, com base no

conhecimento da história natural das doenças (período pré-patogênese e período patogênese) em que as doenças infectocontagiosas são priorizadas (LEAVELL; CLARK, 1965). Nas décadas seguintes (1970-90), a definição de saúde foi ampliada pelas Cartas Internacionais de Compromisso, definindo as diretrizes para a saúde das populações, assim pressuposta a responsabilidade dos gestores públicos, como na Declaração de Alma-Ata:

I. A Conferência [...] é um direito humano fundamental e que a realização do mais alto nível possível de saúde é uma meta social mundial mais importante cuja realização requer a ação de muitos outros setores sociais e econômicos, além do setor da saúde.

IV. As pessoas têm o direito e o dever de participar individual e coletivamente no planejamento e na execução de seus cuidados de saúde.

V. Os governos têm a responsabilidade pela saúde de seus povos, que só pode ser cumprida pela prestação de saúde adequado e medidas sociais. Uma das principais metas sociais dos governos, organizações internacionais e toda a comunidade mundial na próxima década deve ser a de que todos os povos do mundo até o ano de 2000, de um nível de saúde que lhes permita levar uma vida produtiva, social e economicamente. Cuidados primários de saúde é a chave para atingir esta meta como parte do desenvolvimento no espírito da justiça social (ALMA-ATA, 1978).

E, exclusivamente para a questão das políticas saudáveis nas cidades, deveriam os gestores públicos gerirem suas cidades e populações seguindo a promoção da saúde como principal tópico do modelo preventivista, o qual está subsumido na Carta de Ottawa publicada pela Organização das Nações Unidas no ano de 1986 responsabilizando o poder público pelo benefício da saúde coletiva:

Promoção da saúde é o nome dado ao processo de capacitação da comunidade para atuar na melhoria de sua qualidade de vida e saúde, incluindo uma maior participação no controle deste processo. Para atingir um estado de completo bem-estar físico, mental e social os indivíduos e grupos devem saber identificar aspirações, satisfazer necessidades e modificar favoravelmente o meio ambiente. A saúde deve ser vista como um recurso para a vida, e não como objetivo de viver. Nesse sentido, a saúde é um conceito positivo, que enfatiza os recursos sociais e pessoais, bem como as capacidades físicas. Assim, a promoção da saúde não é responsabilidade exclusiva do setor saúde, e vai para além de um estilo de vida saudável, na direção de um bem-estar global. A promoção da saúde vai além dos cuidados de saúde. Ela coloca a saúde na agenda de prioridades dos políticos e dirigentes em todos os níveis e setores, chamando-lhes a atenção para as consequências que suas decisões podem ocasionar no campo da saúde e a aceitarem suas responsabilidades políticas com a saúde (CARTA DE OTTAWA, 1986).

As cartas de compromisso que orientam pelo direito humano à saúde pública de qualidade orientam a elaboração de políticas públicas visando o bem-estar social de vida coletiva considerando conceitos que organizam projetos para políticas públicas, por exemplo, “cidades saudáveis” e “mobilidade urbana sustentável”. Porém, as contradições inerentes ao “desenvolvimento tecnológico” e “transportes não-motorizados” nas metrópoles contemporâneas materializam artefatos tecnológicos no cotidiano da cidade. Embora na atualidade estes conceitos difundidos expressem possibilidades reais alternativas para estruturar novos equipamentos urbanos voltados para vida saudável da coletividade através da mobilidade urbana sustentável, as diretrizes fundamentais para organizar as políticas públicas nos municípios brasileiros são parcialmente articuladas nos debates públicos entre gestores e sociedade civil.

Isto está refletido na grande contradição do setor saúde: o impacto do ser humano em seu ambiente. Por exemplo, a estimativa de mais de 2% do PIB nacional se perder ao ano com a fumaça dos veículos motorizados da Região Metropolitana de São Paulo é uma relevância política das relações sociais de mobilidade no Brasil, o que interfere ideologicamente na compreensão da crise do SUS e da política de saúde, no caso a questão ambiental (SALDIVA, 2010). Enquanto o autor coloca o ponto cego da questão da saúde envolvendo o ambiente, a epidemiologia confirma a neutralidade científica nos termos “promoção da saúde” e “prevenção das doenças” se mostram como conceitos orientadores nas diretrizes das políticas públicas internacionais de medicina preventiva com base epistemológica no conhecimento natural das doenças na etapa de prevenção-intervenção.

3.2 OBJETIVO DA PESQUISA

Consideramos que o ato de pedalar como característica de Motricidade Humana e do campo da saúde enfrenta limitações ambientais, corporais e simbólicas no espaço urbano. Portanto, o objetivo da pesquisa foi compreender a prática social do ciclismo na perspectiva de cicloativistas da cidade de São Paulo.

Na região de inquérito, levei em conta aspectos geográficos e ontológicos de um grupo de pessoas, a saber: 1) pedalam como forma de mobilidade ativa; 2) participam de movimento social do ciclismo (bicicletada-massa crítica); 3) pressionam o poder público: a) para a promoção de políticas de segurança; b) normatização jurídica na implantação da infraestrutura ciclovária e 4) situado e atuante na região geográfica da cidade de São Paulo.

4. METODOLOGIA

Descrever a experiência de ser ciclista como objeto de estudo da Motricidade Humana sob a perspectiva do discurso cicloativista da cidade de São Paulo, converge ao sentido histórico de minha investigação que perpassa na relação existente entre o meu mundo vida e a área acadêmica de Educação Física sendo melhor compreendida pela pesquisa qualitativa ao contextualizar o ciclismo sob a análise do fenômeno situado, ou seja, interrogar cicloativistas da cidade de São Paulo, os quais se envolvem em ações diretas de protesto com a bicicleta na via pública e/ou em nível político-institucional na citada cidade.

O método científico da Fenomenologia valoriza o conhecimento existencial para além do entendimento superficial.²⁷ A referência de Martins e Bicudo (1989) sobre análise do fenômeno situado considera primeiramente o que o pesquisador conhece sobre suas observações empíricas e experiências vivenciadas para constituir o ponto de partida: o fenômeno situado. Assim a trajetória de pesquisa passa a ser guiada em torno do que se deseja compreender sem ligação estrita ao racional, mas por capacidade própria pelo sujeito que pesquisa estar imerso em convivência com o outro atribuindo significados e, a partir da percepção sobre o ser-humano em movimento, seleciona o que do mundo quer conhecer, interage com o conhecido e se dispõe a comunicá-lo.

Dentre o universo de entrevistas que realizei durante as viagens de bicicleta, selecionei quatro ciclistas (duas mulheres e dois homens) pela relevância de sua ocupação. A participante I, Renata Falzoni, é considerada a maior cicloativista do Brasil defendendo a causa do ciclismo na cidade de São Paulo desde a década de 1980, inclusive criando o “*Night Bikers Club*” referência em passeios ciclísticos noturnos e, atualmente, trabalha com conteúdo midiático no site “Bike é Legal”. A participante II, Aline Cavalcante, é proprietária do “oGangorra” que trabalha com projetos conceituais relacionados à mobilidade por bicicleta e, também, participou do documentário de divulgação mundial “*Bike vs Cars*”.²⁸ O participante III, Daniel Guth, é diretor da Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo (CICLOCIDADE). O participante IV, Thiago Bennichio, trabalha no *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP) com sede na cidade de Nova York (EUA).

²⁷ A definição Fenomenologia teve origem no matemático alemão Edmund Husserl (1859-1938) como método científico que visa a descrição da experiência vivida pela consciência, cujas manifestações são livres de suas características reais ou empíricas pela generalidade essencial. Foi idealizada como corrente filosófica existencialista que influenciou autores do século XX como Martin Heidegger (1889-1976), Jean-Paul Sartre (1905-1980) e Maurice Merleau-Ponty (1908-1961).

²⁸ Link para visualização: <https://www.youtube.com/watch?v=fsRFJ-NAnHM>

A pesquisa foi submetida à Plataforma Brasil²⁹ obtendo aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa do Instituto de Biociências de Rio Claro (UNESP). Antes da gravação de áudio em formato *mp3* das entrevistas, os entrevistados assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) ficando uma cópia para cada participante (Anexo 2). Para estabelecer o contato com os participantes, pedalei até o encontro destas pessoas. As entrevistas ocorreram durante as viagens que realizei no ano de 2015, variando conforme o local de residência e de trabalho dos envolvidos. O diálogo começou com a pergunta fundamental: o que é pedalar na cidade de São Paulo?

Esta pergunta perpassou pela história de vida do entrevistado que buscou direcioná-lo à experiência cotidiana particular, pois acredito que essa relação contribuiu para melhor compreensão do estudo por parte dos entrevistados. Martins e Bicudo (1989) afirmam que os dados coletados na pesquisa qualitativa apresentam o pesquisador como parte do fenômeno da pesquisa que se concentrado naquilo que os acontecimentos significam para o sujeito da pesquisa. Através das experiências dos participantes, o pesquisador descobre significados variados sobre as situações e sobre os sujeitos fazendo com que ao agrupá-los, o pesquisador possa confrontá-los.

A análise dos dados se deu primeiramente pela leitura dos discursos dos quatro participantes que passou pelos seguintes momentos: 1) leitura completa do discurso sem buscar interpretação; 2) segunda leitura focalizando o fenômeno para apreender as unidades de significado que são as fases que se relacionam umas às outras para indicarem momentos distinguíveis; 3) percorrer todas as unidades identificadas e expressar o significado contido nelas e 4) síntese nomotética pela construção da matriz nomotética. As unidades de significados encontradas nos discursos foram elencadas após o item 1, levando em conta, a descrição das experiências dos sujeitos na busca dos significados na descrição para caracterizar o fenômeno do cicloativismo a partir das descrições de cicloativistas da cidade de São Paulo. Sendo assim obtém-se a unidade de significado e a partir desse momento se iniciou a análise ideográfica (Apêndice 3).

Para a fenomenologia ideografia quer dizer ideogramas, ou seja, a representação por meio de símbolos gráficos que expressam idéias. A análise ideográfica ou individual busca tornar visível a ideologia na descrição do sujeito. Martins e Bicudo (1989) dividem a análise

²⁹ O processo está cadastrado na Plataforma Brasil, nº do comprovante 029413/2015 dentro do parecer do Comitê de Ética e Pesquisa do Instituto de Biociências de Rio Claro da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), nº 1.202.636, data de registro de 27/03/2015 e nº CAAE: 43889115.1.0000.5465.

ideográfica em três momentos: descrição dos discursos gravados com destaque às unidades de significado, numerando-as; as unidades são trabalhadas uma a uma, procedendo-se à redução, interpretação e expressão da análise propriamente dita. Segundo os autores, as unidades de significado são discriminações percebidas na posição de que o texto é um exemplo do fenômeno pesquisado pela atitude, disposição e perspectiva incutida na suspensão de crenças na passagem dos objetos para os significados. Durante as transcrições, inicia-se a redução fenomenológica, as quais são identificadas no quadro de convergências. Neste quadro são formadas colunas de convergências do discurso e unidade de significado interpretada, elencadas pelas reduções semelhantes que foram agrupadas.

A segunda parte da análise, denominada matriz nomotética, é construída uma tabela conforme a análise ideográfica que indicou o movimento de passagem do individual para o geral, formulando as generalidades descritas sob forma de proposições focalizada em uma das perspectivas desvelada do fenômeno em estudo.

[...] baseia-se nas realizações conseguidas na análise ideográfica e no trabalho feito na expressão do psicológico de cada sujeito da pesquisa. Há um movimento da psicologia individual para o geral, finalidade na estrutura geral psicológica. [...] A estrutura psicológica geral é a resultante da compreensão das convergências que se mostram nos discursos dos sujeitos analisados (MARTINS; BICUDO, 1989, p.35).

Podemos identificar três momentos na análise nomotética: comparação de sujeitos pelas unidades de significados interpretadas de todos os discursos analisados quanto as suas convergências, divergências ou individualidades; variação imaginativa para além das descrições individuais que permitam acesso de compreensão dos aspectos gerais dos significados empregada para chegar a um *insight* da estrutura geral do fenômeno e, ainda, formulação explícita de generalidades, o que diz respeito às condições necessárias que são constituintes das relações estruturais do fenômeno. Ao elencar as unidades de significados interpretadas na análise ideográfica, encontrei argumentos comuns que, agrupados em temas, contribuem para a construção dos resultados na matriz nomotética: na tabela identificamos quatro colunas; na primeira coluna da esquerda para a direita encontram-se, provenientes da quadro de convergências da análise ideográfica, as unidades de significados interpretadas de cada discurso (numeradas em algarismos arábicos: 1, 2, 3...) e dividida em dois eixos temáticos apresentados no quadro de convergências da análise ideográfica: A) “A experiência transformativa do ser que pedala” e B) “O direito de pedalar na cidade” e, na segunda coluna, os discursos dos participantes entrevistados (numerados em algarismos romanos: I, II, III, IV).

4.1 SÍNTESE IDEOGRÁFICA

Faço a análise dos discursos na ordem: 1) Transcrição individual dos quatro discursos; 2) Redução fenomenológica; 3) Convergência discursiva para unidades de significados (ver quadros de 1 a 12 no Apêndice 3; 4) Síntese ideográfica dos discursos I a IV; 5) Matriz nomotética com formação das categorias temáticas.

A) DISCURSO I

A arquiteta e jornalista RENATA FALZONI tem mais de 40 anos de experiência com a bicicleta na organização de eventos ciclísticos. Quando criança aprendeu a andar de bicicleta sem a necessidade das rodinhas de apoio para equilíbrio, lembrança de um momento mágico da sua infância. A partir disso, a bicicleta antes vivida como brinquedo, passou na idade adulta a ser compreendida também como ferramenta de transporte gerando liberdade plena e olhar crítico para a cidade e suas referências de escalas dos espaços e distâncias. O ir e vir de bicicleta se torna diferente do deslocamento de carro, pois possibilita um detalhamento das paisagens e dos habitantes do local. O locomover-se de bicicleta possibilitou uma reflexão profunda na sua profissão de arquiteta entendendo que o espaço desenvolvido na cidade para os veículos motorizados não é correto para a mobilidade urbana. A recordação de um Brasil prisioneiro da ditadura militar gera a crítica a uma valorização da cultura do automóvel como meio de locomoção. A bicicleta possibilita ser cidadão do mundo conhecendo a cultura de diversos países. O trabalho de jornalista escrevendo sobre bicicleta é um campo profissional proporcionado pela atividade do pedalar. Começou pedalando nas ruas da cidade e, no momento que foi para as trilhas rurais, a adaptação foi rápida aprendendo a ser integrada com a bicicleta. Comprou uma bicicleta modelo mountain bike, pedalava à noite na cidade e passou a pedalar aos fins de semana nas trilhas juntamente com motociclistas, o que fez melhorar sua agilidade e capacidade técnica. Além de organizar eventos esportivos de *mountain bike*, aliás, os primeiros do segmento no Brasil, organizou também o jornal *Night Bikers News*. Por não trabalhar formalmente, dedicou-se a pedalar formando o *Night Bikers Club*, em 1989, o que criou na época pioneiro cenário no mundo ciclístico, inclusive dando origem ao movimento *Critical Mass* dos EUA. Trabalhou a ideia de passeios ciclísticos organizados que, por mais negados que fossem em suas reivindicações, tinha uma representatividade frente à cultura do automóvel, já que naquele momento não havia espaço para o movimento social da bicicleta. Ela não usa o termo bicicleta como meio de transporte por causa do preconceito social, mas sim inclusão social, equidade e direitos de circulação

primeiro ao pedestre e depois ao ciclista. Um preconceito no ciclismo está relacionado ao uso do capacete, mas a superação da discriminação é pensar a bicicleta de forma holística. Segundo Renata Falzoni, o tema bicicleta ‘entrou aos 45 minutos do 2º tempo como ponto e vírgula’ no Código de Trânsito Brasileiro de 1997 - antes era lembrada apenas para ser proibida. Nos artigos 21 e 24 que inspiram a Política Nacional de Mobilidade Urbana obrigam as autoridades competentes de todo o país a promoverem a circulação do pedestre e ciclista em primeiro plano, não antes proibindo como as autoridades competentes costumavam fazer alegando a segurança viária. A campanha Bicicleta Brasil se caracterizou como forma de protesto em uma viagem de bicicleta de Paraty, estado do Rio de Janeiro, com saída simbólica em um local onde em projeto, era para ter uma ciclovia, mas não realizada pelo estado de São Paulo e, ao final, os ciclistas entregaram na chegada em Brasília, capital Federal, uma bicicleta de brinquedo para o presidente da república simbolizando que o código de trânsito era bom por ser responsabilista ao condutor de veículo motorizado. A dificuldade de aplicação deste código para com os direitos do ciclista deve-se por a bicicleta ser considerada um anexo à cultura, muito pela uma herança de interesses sociais. O maior problema do ciclista é não dar a prioridade máxima ao pedestre que tem o direito de atravessar a rua a qualquer momento, estando qualquer outro ser locomovente a uma velocidade baixa para frear. A bicicleta é a forma mais rápida que o humano pode se deslocar usando energia própria e o único meio de transporte que toda a população pode e deve utilizar sem prejuízos ao meio ambiente e, também, a máquina inventada mais eficiente que multiplica a energia do humano com maior eficiência. A viabilidade no aumento das viagens urbanas de bicicleta é possível se retirar passageiros do veículo particular, mas quanto ao transporte público não é viável, mas que com a bicicleta se resgata a escala humana pelo ciclista estar a uma velocidade compatível para perceber o espaço da cidade, além disso, o ciclista e o pedestre conhecerem o custo da energia no deslocamento, diferente do motorista que transporta a estrutura do automóvel a mais do que ele sem ter a noção dessa transformação. Os problemas advindos do trabalho são solucionados pedalando que não é só a saúde do corpo, mas sim da mente, pois a partir do mantra que é o barulho da bicicleta em movimento, oxigena sua maneira de pensar os temas de ciclismo e mobilidade vindos do pedalar na rua e, ao mesmo tempo, perceber o que está acontecendo ao seu redor. A bicicleta representa a integração das classes sociais na cidade comprovado na relação com o status socioeconômico do ciclista. Uma das razões da baixa aderência da bicicleta como transporte pelos trabalhadores está relacionada à obrigatoriedade da roupa social, bem como, não chegar com o corpo suado, comportamento consequente da crise dos valores sociais e institucionais. Quando contratada

para produzir conteúdo midiático em um programa de televisão, se representava como a figura legítima socialmente da ciclista integrada com a bicicleta como quando não precisava estar com traje social. O enorme potencial do cicloturismo no Brasil deve-se muito pela receptividade do povo brasileiro e belezas naturais, porém, a ineficiência dos gestores aliado a falta de respeito das leis de trânsito por parte dos motoristas, faz com que esta indústria do turismo não aumente de forma significativa. Apesar das dificuldades do espaço público ser dedicado à circulação de automóveis aliado com a impunidade dos motoristas que dirigem normalmente na velocidade acima do permitido para a via, a resistência para uma cidade ciclável se dará com a integração dos atores sociais (gestores públicos, bike couriers, pessoas que se deslocam de bicicleta, bike-cafés e bicicletarias) na apropriação do espaço público. O ser humano deveria viajar de bicicleta porque além de conhecer outros países com belezas naturais, também conhece pessoas que respeitam a cultura de bicicleta, por outro lado, um problema pode ser a compreensão do idioma estrangeiro. Chegando em paz no meio social, o ciclista é absorvido pela comunidade local.

B) DISCURSO II

A jornalista ALINE CAVALCANTE começou a pedalar com seu pai em bicicleta de rodinha e quando adulta morando em Aracajú, estado do Sergipe, pedalava *spinning* na academia. Durante seu percurso de classe média padrão nesta cidade, percebeu na época que, após ganhar o carro, entrava em melhores lugares pelo status atribuído a este objeto de mobilidade. Após vendê-lo, experimentou conhecer a cidade pelo transporte público via metrô, já que tinha medo de andar de ônibus com o perigo de se perder. Quando conheceu o metrô em São Paulo, ela não tinha a noção de localização por estar subterrâneo e a pessoa não enxergar o caminho. Após pedalar em uma bicicleta pública, refazendo o trajeto de sua casa até a universidade, percebeu o quão perto era pedalando, ao contrário do ônibus que adotava durante a semana dava muitas voltas e levava tempo maior para chegar ao destino. Após participar da bicicletada na cidade de São Paulo, conheceu pessoas e por não entender bem o significado do passeio coletivo de ciclistas, entrou em contato com o grupo passando a melhor compreender o movimento horizontal, principalmente após trágico acidente mortal de uma personalidade da bicicletada, o lhe tomou consciência crítica a modificando profundamente quanto ao pedalar no trânsito. A bicicleta fez conhecer pessoas que a motivaram a criar o *Bike Anjo*, movimento voluntário de auxílio às pessoas a pedalarem conectado na solidariedade e compartilhamento de experiências, pois em grupo o ciclista está melhor protegido, o que está

relacionado a cidadania no ato de pedalar pela comunicação social sobre a cidade. Para ela, de carro é diferente se comparado a bicicleta em relação a paisagem porque as vias de quem pedala são distintas para quem dirige, percebido quando está de carona e não reconhece túneis, ou seja, pedalando por dentro de bairros para diminuir a distância do trajeto se mostra locais escondidos e pessoas invisíveis tendo diálogos com carroceiros, moradores de rua e idosos - sujeitos que estão na rua e não dentro de carros. Por estar envolvida com a faculdade e ligada ao voluntariado e movimento horizontal, se uniu com um grupo de meninas e criaram as “Pedalinas” para estimular mulheres a andar de bicicleta, muito porque a maioria das pessoas na bicicletada eram homens em um ambiente hostil que as incomodava. Elas discutiam ações para transformar o ambiente da bicicleta, inclusive entre os homens, no sentido de estimular a discussão crítica sobre gênero e empoderamento feminino. Isto se deve muito ao seu curso de pós-graduação com o tema dos seus trabalhos voltados à mobilidade urbana como ferramenta de transformação. A bicicleta é visceral por estimular o corpo pedalandando por não estar só de passagem como no deslocamento motorizado, o que possibilita viver a cidade e seus problemas como a gentrificação dos bairros. Essa sensibilidade aguçada se deu pelo convívio com a bicicleta que não é mais o fim, mas o meio para enxergar uma cidade. Aliar a formação de jornalista acompanhando as audiências públicas e a bicicleta tornou possível descobrir em si o empoderamento na criação de ambientes para mulheres, devido ao preconceito e opressão da vestimenta feminina, mas principalmente do papel da mulher nas relações sociais. O ambiente social das “Pedalinas” agregou em sua formação como nas vezes em que se reuniam depois dos passeios e discutiam sobre consciência e solidariedade e, com o tempo, se formou uma rede de relação criativa. Sua vida mudou com as Pedalinas, pois pode compreender a questão de gênero e ser mulher na cidade, na sociedade, na política e o poder que este conhecimento reflete na vida social, percebendo a importância do grupo de mulheres influenciando na criação de grupos similares. A visibilidade de São Paulo em novas iniciativas é evidente, o que fez o *blog* das Pedalinas ser visualizado por grupos em outras partes do país com textos interessantes sobre assédio, mas que por conta de começar a fazer parte meninas radicais que eram contra homens, o grupo se enfraqueceu. Percebendo nas conversas que o problema do grupo era ciclovias, o grupo decidiu realizar uma viagem só de mulheres mostrando para as pessoas a capacidade de empoderamento feminino e, com isso, decidiram se misturar ao invés de segregar, porém, estratégia que não obteve resultado pelas meninas novas que estavam se inserindo não concordarem com essa posição, o que a afastou do grupo e a levou a frequentar ambientes comuns de diversidade para trazer essa discussão a outras pessoas. O “Las Magrelas” surgiu

em 2013 em um momento que a cidade de São Paulo começou a discutir sobre bicicleta, mas que ganhar dinheiro com bicicleta era uma novidade. O interessante é que uma das proprietárias é mecânica em um ambiente majoritariamente masculino presenciando situações das pessoas não acreditarem na responsabilidade do seu trabalho. Como é um bar-bicicletaria, encontra discussões sobre feminismo, cidade, consumo e comida em um ambiente ativista. O “oGangorra” surge na mesma época com a necessidade de profissionalizar o debate sobre bicicleta em vista de produzir conteúdo midiático conceitual sobre mobilidade e cidade no auxílio a empresas da iniciativa privada e para isso, pedalar indo aos lugares que tem discussões sobre bicicleta é importante para entendimento do fenômeno. Sua descoberta com a bicicleta foi perceber que vive muito com a pele por já ter tido acidentes tendo de colocar pinos e que para ela a cicatriz é uma marca que indica erros cometidos, mas necessários para o aprendizado não apenas teórico, mas pela experiência de viver. O ativismo é mais legítimo enquanto se vive para crer sabendo no que acredita ser verdade, como por exemplo, lutar pelo ativismo negro e ser branco ou até mesmo um homem dizer que é feminista, ou seja, não está incorporado em sua pele a posição, pois não se entende daquilo. Para viver plenamente, decepções e caminhos errados fazem parte da experiência real na construção do ser e que influência os valores ético, fazendo que o corpo se torne mais sensível frente aos estímulos diários, ou seja, sabendo dos erros e da forma como os cometeu, torna-se essencial para autocrítica na forma de ver o mundo da rua. A bicicleta fixa com o pedal conectado diretamente na roda sem catraca torna-se uma extensão do corpo fazendo com que a atenção do ciclista seja redobrada pela coordenação motora distinta que permite perceber o entorno além do ciclista que pedala em uma bicicleta convencional. O ciclista tem mais sensibilidade por prestar atenção nos detalhes buscando aprender com a experiência no trânsito de bicicleta, o que gera consciência de responsabilidade. A atividade física do pedalar promoveu a circulação e transpiração do líquido corporal, essencial para a melhora do funcionamento do rim dela que estava acometido por doença renal. A bicicleta conecta-se com a ideia de ser saudável pelo movimento físico e mental proporcionado pelo ato de pedalar promovendo uma consciência ao sujeito que é percebido na mudança de comportamento e nos hábitos de saúde. Esta descoberta permitiu pelo exercício físico controlar os seus humores, diferente do motorista que além de estar preso socialmente pela atenção à máquina e espacialmente por estar dentro de uma carapaça de metal, está disposto a menos descobertas, o que gera um isolamento do mundo da cidade. O ciclista, pedestre e cadeirante por estarem expostos com o seu corpo em movimento no espaço viário, vivem a condição de ser cidadão por estar trafegando naquele lugar e enxergando problemas e soluções pela velocidade lenta de

passagem, estando em um nível para descobrir o meio. Ser mulher acentua o risco pelo estigma social do corpo feminino, a experiência está voltada para a sensibilidade e cuidado, mas que em ambiente social, esta noção é distinta porque a reflexão do perigo que a ciclista corre ao andar de bicicleta. Esta vulnerabilidade está atrelada ao medo perverso que a sociedade impõe, o que reflete nas oportunidades que ela está sujeita a vivenciar, muitas vezes preferindo o isolamento como forma de proteção ao mundo hostil presenciado diariamente no espaço público. A perversidade no discurso do risco torna-se evidente diante da culpabilidade imposta pela sociedade e que a saída é o empoderamento cidadão para responder às situações limite com segurança. O comportamento de defesa frente à pressão social imposta a mulher que está pedalando é essencial ao seu direito ao pedalar e que abusos de assédio devem ser encarados a fim de legitimar a sua ação frente ao mundo machista hegemônico e que após esse estágio de enfrentamento, a mulher que pedala percebe que andar de bicicleta é mais simples do que se imagina. Ao passo que esta ideia é propagada, o preconceito torna-se latente nas relações sociais para aquele que sente a exclusão e que a velocidade da bicicleta, mais do que um símbolo feminino, é um instrumento que promove a sensibilidade humana, independentemente do sexo da pessoa. A experiência de sofrer um acidente para o ciclista é marcante para saúde com possível lesão, mas também pedagógica no sentido de compreensão dos pequenos detalhes da vida, bem como pelo carinho e respeito ao corpo próprio. O preconceito torna a pessoa mais sensível ao mundo vivido e que a troca com o diferente é importante para atingir essa percepção de que existem classes sociais expressas nas relações sociais presenciadas pelo excluído, expresso na noção de verdade que, por mais que seja relativa, a componente sensibilidade é compartilhado na convivência com o outro formando identidade entre os pares.

c) DISCURSO III

O fotógrafo DANIEL GUTH aprendeu a pedalar com a sua avó e como a rua onde morava tinha pouco movimento de veículos motorizados, sua relação com a rua foi próxima o que permitiu ter contato com a bicicleta. Pedalava com a sua avó que a levava no bagageiro da berlineta (modelo clássico), o que mostra uma infância rica em experiências, também pelos pais terem preocupação com sua formação, diferente de pessoas de sua geração que cresceram em apartamentos com o lazer voltado para o espaço privado. Na época que seus pais se mudaram para o subúrbio, havia uma promessa de que este lugar representava qualidade de vida pelo contato mais próximo com a região rural, mas os acessos a bens de consumo são

dificultados pelo distanciamento da cidade, o que pode aumentar a dependência do automóvel afastando do contato com a bicicleta. Após voltar a morar próximo do centro, pode entender que as distâncias eram menores e acessíveis para modos não-motorizados e entendeu que seu automóvel já não tinha serventia e se desfez do mesmo. Por obsessão a temas de bem-comum tem uma visão política crítica sobre a sociedade no que a bicicleta em sua acepção de mundo vestiu como um chapéu na medida em que fazia sentido tê-la para seu deslocamento ao trabalho na Secretaria de Esportes, Lazer e Recreação da Prefeitura de São Paulo. Em 2008, coordenou a Virada Esportiva e além de participar da Bicicletada, passou a entender melhor a dimensão coletiva do ciclismo urbano. Na época, a intenção do poder público era quebrar resistências na cidade promovendo o modal da bicicleta pela aplicação de uma lei de 1989, a qual teve a responsabilidade de articular parceiros na iniciativa privada para promover a ciclofaixa de lazer aos domingos, o que diminuiu a resistência ao seu uso coletivo para o trânsito de pessoas, pois o motorista de semana pode ser o ciclista no fim de semana. O termo cicloativismo é inato ao ato de pedalar como meio de deslocamento na forma de se relacionar da escala humana aprendendo a conviver com o espaço público que promove a marginalização. Nesse contexto o ciclista se sente violentado pela forma desigual do trânsito, ou seja, todo ciclista tem uma compreensão crítica da cidade que é evidente e ponto comum na relação com a urbanidade. A alienação do motorista quanto a experiência de estar no controle da máquina o distancia da realidade na interação com o meio passando a ser um agente da exclusão, ao contrário do ciclista que tem melhor compreendida a noção de equidade a partir de sua mobilidade, muitas vezes a única opção, pois os lugares que tem menos oferta de transporte coletivo são os de maior vulnerabilidade, o que estimula esta lógica e que está diagnosticado nas políticas habitacionais desde a década de 1960 em São Paulo criando os bairros dormitório, lugares sem condições urbanísticas de serviços básicos distanciando as pessoas do direito à cidade. A rua por mais de 7000 anos é parte do ambiente privado das pessoas como lugar de encontro, mas a cidade atual é pensada a partir da lógica da máquina se adequando de forma funcionalista como um esgoto à convivência social. Isso gera marginalização e exclusão com a formação de guetos. Em outros países a decadência do modelo rodoviarista é mais evidente e a discussão está avançada no sentido de tornar o espaço público mais atraente para as pessoas, diferente do nosso país que, em levantamento da Associação Nacional de Transporte Público (ANTP) mostra que o orçamento para a mobilidade está voltado para a promoção do transporte motorizado individual, independente de estudos acadêmicos provar a ineficiência na perpetuação desse sistema, posição relativa a não compreensão do tecido urbano de maneira a favorecer a mobilidade humana. Por

exemplo, no bairro Cidade Tiradentes tem um emprego para cada 3000 moradias e na região da Sé 3000 empregos para uma moradia gerando uma série de desdobramentos negativos em como as pessoas se relacionam com o espaço público. Em uma cidade como São Paulo que está ordenada para o lazer privado as pessoas estão reaprendendo a conviver com o meio público urbano sendo responsabilidade do estado a dimensão política do ambiente urbano e que muitas vezes direcionamento tomado não é o interesse da maioria, mas direcionado para aquilo que representa uma sociedade melhor, pois a democracia e o interesse público permitem garantir direitos às minorias que sempre estiveram marginalizadas e dissociadas de qualquer decisão. A criação de um sistema ciclovitário para a cidade de São Paulo que atenda 1% da população é de interesse público para desestimular o uso do carro pela bicicleta, mas que sofre pressões contrárias por interesses da maioria que é motorista, porque estas pessoas não compreendem a dimensão subjetiva do trânsito de pessoas, inclusive garantida na legislação municipal do Plano Diretor de São Paulo e nacionais como Política Nacional de Mobilidade Urbana inserida no Estatuto da Cidade. Discutir o direito a cidade é o principal pensamento do ciclista que convive no trânsito, ao contrário da distribuição espacial que destina 79% do espaço viário público voltado para o automóvel, mas que representa apenas 30% dos deslocamentos. O poder público contribui para essa desigualdade social para quem está no transporte coletivo quanto quem poderia estar utilizando a bicicleta ou, até mesmo, daquele que está caminhando em suas viagens, o que com a rede ciclovitária chamou a atenção para a condição das calçadas que estão em péssimas condições e desestimula o pedestre, figura menos valorizada nas políticas públicas de mobilidade. As disputas são por território que tem limite de crescimento habitacional e pela mentalidade de exagero no processo de urbanização no Brasil. Com o esvaziamento das zonas rurais para as pessoas morarem nas cidades, o discurso passou a vender a força do motor na velocidade de deslocamento, mote para a ideia de ser poderoso com um automóvel potente. Quando se implementa uma ciclovía a partir da remoção de estacionamento público rotativo rodoviário, questiona-se o discurso construído pela indústria automobilística do direito de parar na rua, o que não é garantido já que a constituição garante o direito de ir e vir, mas se quer estacionar que seja em um espaço privado. Desestimular o uso do carro pela não garantia de estacionamentos no espaço público escasso é uma medida de organização da cidade, pois encarece o custo de manutenção do veículo ao passo que a implantação dos 400 km de ciclovias em São Paulo é apenas o começo da discussão sobre o trânsito de bicicleta, portanto, reduzir o espaço para o automóvel seria uma revolução para a cidade com a ampliação das calçadas e criação de ciclovias. A implementação da infraestrutura ciclovitária privilegia o marginalizado, como o entregador de

tríciclo que, muitas vezes, era xingado por motoristas e agora vê sua autoestima aumentar passando a ser as pessoas mais felizes e como pedalam em baixa velocidade, necessitam de estrutura segregada, por isso sentem mais agressividade de motoristas. O Manifesto dos Invisíveis foi um texto de conteúdo crítico que dialoga com as dimensões cognitivas da distribuição e organização do espaço tendo como foco a bicicleta na rua que humaniza o trânsito. A bicicleta reduz a velocidade dando visibilidade além da imprevisibilidade, pois quanto mais obstáculos visuais e estressado o motorista dentro do carro, mais atenção terá ao dirigir, ao contrário de faixa de rolamento largas onde o desenho viário torna-se um convite para altas velocidades, ou seja, na medida de haver mais obstáculos visuais para o motorista cria-se de maneira nem tão pedagógica um trânsito de baixa ordenação viária. Em cidades pequenas europeias há ausência total de regulação, tirando placas e semáforos, pois as pessoas tem clareza da velocidade do modal e do respeito à vida, ao contrário do Sudeste Asiático que, pela ausência do estado em fornecer transporte público de qualidade, a autorregulação no trânsito é diferente, pois todos os modais (moto, bicicleta, riquixá, automóvel, caminhão e ônibus) funcionam juntos que estão em baixa velocidade, ou seja, não é possível andar em alta velocidade, o que promove naturalmente o compartilhamento da mobilidade urbana. Quando o transporte coletivo passa a ser muito eficiente, funcional, barato e acessível induz as pessoas na migração modal pela possibilidade de escolha dando condições de segurança, conforto e praticidade para cada uma das formas de deslocamento. As pessoas pedalam porque é simples, fácil e ágil e que, se for complicado e difícil, dificulta o seu uso, além da economia familiar. Em pesquisa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) mostra que quem compra bicicleta tem renda familiar 12% inferior a média, pois são pessoas de maior vulnerabilidade social, além do complemento à saúde pela atividade física diária. A cidade produz pessoas sedentárias, o que é um convite para o aumento crônico da obesidade, diferente do caminhar e andar de bicicleta desde a infância que promove o deslocamento ativo pelo hábito de querer prolongar o tempo de vida. A escala humana se perde com o aumento da distância percorrida no deslocamento, muito pelo pedalar induzir a uma cidade lenta na relação construída com o meio do trânsito, como também do espaço de paisagem por quem está dentro do veículo motorizado. Isto acaba influenciando a memória do motorista que hoje se guia por aplicativos eletrônicos, deixando de estabelecer características de lembrança com o seu entorno, seja no que diz a arquitetura do espaço como nas sensações vividas no momento da travessia. Promover o direito à cidade reduz a desigualdade criando igualdade de condições, o que diminui a relação de violência e animosidade. A lógica perversa da meritocracia é uma visão triste da sociedade que imputa ao indivíduo a sua própria medida do

sucesso, culpabilidade, felicidade e qualidade de vida na construção do discurso de violência pelo esforço individual. O caráter revolucionário da bicicleta expõe a desigualdade social proporcionada pelo transporte motorizado em vista de favorecer o interesse público a partir dos direitos de minorias na condução ética da sociedade. O movimento horizontal da bicicletada massa crítica de autonomia da consciência organizada construiu a possibilidade de um sistema de *advocacy* institucional em que a CICLOCIDADE está inserida nesta condição que contempla canais de comunicação diretos com poder público para promover a democratização. A compreensão de que nem todos os canais de diálogo tem esse conhecimento acumulado e aprofundado, o desafio passa a ser de saber quem é o seu interlocutor e dialogar o que ele irá entender. Percebendo que o gestor público não estava atualizado sobre a compreensão da mobilidade urbana pela ótica política da bicicleta, a construção do discurso realizada por meio de informações referenciadas foi a forma de pedagogia política tendo em conta o grau de conhecimento do interlocutor. Esta forma de diálogo foi realizada com todos os interessados, seja do poder público como da sociedade civil organizada e que, apesar da resistência, a postura delineada neste enfrentamento é de conceituar os passos e avaliar os resultados tendo em mente as questões contemporâneas para oferecer oportunidades em busca da equidade social. O ativismo é estruturado em duas vertentes: as estratégias de *advocacy* e o movimento social do ativismo. No nosso caso, as mesmas pessoas estão na rua na bicicletada e protestam na casa do prefeito e também sentam com os técnicos para planejar a política pública. No Brasil, a maioria das organizações tem caráter ativista e de *advocacy*, mas que em São Paulo as duas vertentes se juntam pela cidade ter a coisa da discussão política e que em eventual governo que não ouça a voz dos ciclistas, o movimento social tende a se intensificar pelo estímulo contrário às pautas cicloativistas pelo acúmulo histórico de reivindicações por pessoas que tem conhecimento de causa no que tange a maturação desse tipo de mobilização, fator preponderante para os resultados das políticas cicloviárias atuais. Há uma relação umbilical entre políticas públicas e organização da sociedade civil, porém, há exceções como no caso da cidade de Sorocaba que, tendo um prefeito médico que entendia os benefícios do deslocamento ativo na saúde pública da população, foi ainda mais longe tendo sucesso em seu programa mostrando para as crianças a importância da bicicleta nas escolas públicas. O prefeito que ocupar a função de mandatário da cidade terá a obrigação natural de compreender o processo histórico das organizações cicloativistas e que caso haja uma resistência, a mobilização será imediata, como quando 7000 ciclistas se concentraram na Avenida Paulista contra as medidas de implantação de infraestrutura cicloviária nesta via. A maturidade política e clareza de discurso nos

argumentos estão evidentes na participação dos ciclistas em conselhos municipais como o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, Conselho Municipal de Política Urbana e Conselho das Cidades. No Brasil, cidades de pequeno porte têm ainda sua escala humana mantida e protegida com uso elevado de bicicleta, ao contrário das cidades médias que são extremamente problemáticas porque os investimentos em infraestrutura rodoviária são enormes com as possibilidades de financiamento público, mas quando se transforma em cidade de grande porte, tem problemas de toda sorte como São Paulo onde o motorista médio desta cidade não credita ao ciclista a imobilidade da mobilidade urbana. Um índice de agressividade ao ciclista é variado ao passo que a taxa de motorização cresce rapidamente, porém, a estrutura viária tem limite, problema no qual o motorista não entendeu pelo raciocínio limitado sobre a mobilidade urbana e que pelo consenso na literatura do poder público e da sociedade de que não se devem construir mais avenidas e ampliar espaço para os veículos motorizados, a solução é tirar espaço do transporte motorizado individual em vista de estimular com faixas exclusivas para o transporte coletivo e deslocamento ativo.

D) DISCURSO IV

O jornalista THIAGO BENNICHO quando criança pedalava em parques com seu pai e quando dos 18 anos com a posse da carteira de motorista, passou a dirigir automóvel voltando a usar bicicleta depois dos 25 anos no dia mundial sem carro. Na realização de sua monografia de graduação investigou a questão da mobilidade entrevistando pessoas que utilizavam vários modais de deslocamento. O documentário “Sociedade do Automóvel”³⁰ foi uma produção audiovisual parte do Trabalho de Conclusão de Curso de Jornalismo da Pontifícia Universidade Católica (PUC/SP) estimulada por professores progressistas que tocavam em questões de ativismo e que nele encontrou na Bicicletada uma forma de manifestação que não estava presa aos movimentos tradicionais de esquerda com direcionamento pautado na horizontalidade. Na época, buscava uma experiência estética e sensorial diferente com a cidade no sentido de desvendá-la com outros olhos, o que fez criar o blog “apocalipse motorizado”³¹ no engajamento político motivado pela participação na bicicletada, passou a realizar uma contestação política percebendo a potência de

³⁰ Link para visualização: <https://www.youtube.com/watch?v=4eWvSwzkiE>. Ressalto aqui a minha apresentação oral inspirada neste documentário intitulada “A bicicleta e a sociedade do automóvel” realizada no 7º Congresso de Educação Física da Escola Superior de Educação Física de Jundiaí (ESEF) no ano de 2012.

³¹ Mais informações: www.apocalipsemotorizado.net

transformação na bicicleta. Essa experiência relatada é sobre libertação de um modo pré-concebido de vida como ter carreira e ficar rico, casar e ter filhos e comprar um carro, algo que sua família não colocou como obrigação para ele uma sociedade moldada para o automóvel que promove o aumento das distâncias, desperdício de recursos e tempo de vida das pessoas. As sociedades americanas se encontram nesse modelo de construção de uma cidade desde a década de 1950, só que quando nessa conta a indústria automobilística colabora para o Produto Interno Bruto (PIB) não se coloca uma série de custos e externalidades, principalmente se falando de uma metrópole de um país que não é centro do capitalismo. Na periferia do capitalismo, o modelo está em permanente crise, mas com o período de estabilização da economia, a oferta ao transporte motorizado individual foi elevada privatizando a mobilidade urbana, o que gera conflitos eminentes para quem se locomove na cidade. Não é uma regra para quem pedala se transformar numa pessoa melhor, pois percebe-se comportamentos individualistas de ciclistas similares aos motoristas. A visibilidade do tema ciclovias se deve a pessoas que estavam fora dos padrões sociais se encontrando e envolvendo em laços de solidariedade, sejam quais forem as idades como reação a privatização do espaço público. A organização social em torno da bicicleta permite a possibilidade da diversidade no contato direto com a realidade para estabelecer outros laços com a figura do marginalizado. Isto se deve pela potência do próprio movimento no pedalar todo dia e ser vítima direta da opressão do transporte motorizado tendo parte daquilo exigir uma condição melhor no trânsito. A ação de começar a transformar o espaço urbano é a própria crise do modelo privatista do automóvel que está saturado alcançando níveis insustentáveis de convivência social, refletido na figura do motorista que blinda o seu carro por medo de trafegar na cidade, por isso a legitimidade do movimento cicloativista se mostra como possível saída na resolução de problemas de violência urbana. Por querer um trânsito mais humano com o discurso do compartilhamento viário, o movimento começa a influenciar no diálogo sobre o problema da educação no trânsito que se estrutura na velocidade do automóvel nociva à vida humana. A atual gestão começa a entender o problema de forma ampla onde o poder público fala da construção de ciclovias e o movimento retruca com o argumento da alta velocidade do motorista que fecha e dá fina, demonstrando que a pauta cicloativista deve ser tratada com sensibilidade. A máquina pública leva tempo para ser mudada, no caso, a infraestrutura cicloviária é apenas o começo da influência no planejamento urbano, principalmente pela forte resistência interna na Companhia de Engenharia e Tráfego (CET) por parte de funcionários, alguns inclusive já convencidos por sua experiência que diminuir tempo de semáforo e tirar os ciclistas da rua não é o melhor

caminho. Atualmente, a questão é apenas uma política de governo diferente de ser uma política de estado, o que passa a ter prioridade independentemente do governo. Por isso, para a questão avançar deve ser institucionalizada, já que nas cidades em que não se trata a bicicleta como transporte na organização institucional, as ações não tem o efeito desejado pela continuidade e fiscalização, principalmente no financiamento das obras que não tem orçamento anual para sua aplicação. As obras atuais estão sendo feitas a partir de Fundo do Meio Ambiente e Fundo de Desenvolvimento Urbano que são formas interessantes de financiamento, mas o orçamento deve ser melhor delineado para saber de onde virá os recursos financeiros e que apesar da legislação de São Paulo estar na vanguarda, à nível federal constatamos que temos um código de trânsito ultrapassado, o Ministério das Cidades não dá continuidade às políticas públicas, ou seja, aspectos políticos que influenciam na forma como o programa ciclovitário é executado no que diz respeito ao controle social. O ser humano só se move para consertar algo a partir do momento que está ruim e que, atrelado ao estágio atrasado de desenvolvimento capitalista no nosso país, seguimos a lógica predatória que promove segregação viária e privatização dos recursos. As cidades do interior teriam facilidade de se precaver desse modelo, mas devido a imagem da bicicleta ser promovida como lazer da criança ou esporte do cara rico que treina, mas acima de tudo, daquele que não tem opção e levando em conta que a vida desse sujeito não vale nada, conclui-se que o conceito vida tem baixo valor no Brasil, muito pela bicicleta não ser divulgada como estímulo cultural, o que reflete nas condições de segurança para pedalar. As pessoas dessas cidades tem facilidade por pedalar devido a condição de espaço sendo responsabilidade do governo federal estruturar programas de formação, conscientização, capacitação e infraestrutura, por exemplo, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) da mobilidade inteligente com investimento em calçadas e ciclovias. Devido as pessoas nas cidades estarem cada vez mais isoladas, aproximá-las do espaço público ajuda em sua reorganização, ao passo que começam a perceber que no lugar de carros estacionados poderia ter uma calçada maior ou ciclovia, além do transporte público cumprir seu papel de forma plena em vista do deslocamento do pedestre e do ciclista possibilitar o acesso à cidade mudando paradigmas de tempo e velocidade. Isso se deve por este sujeito entender as distâncias porque além do tempo do motorista não ser contínuo dirigindo acelera e freia, a percepção na bicicleta de velocidade contínua é biológica passando a valorizar a energia gasta e não distância como quando pedala em uma subida ou está carregando uma coisa pesada. O transporte motorizado muda os valores ao passo que caminhar e pedalar nos aproximam do ser biológico, não o ter filosófico, por isso que colocamos tudo em termos de potencialidade, o que é um erro do humanismo libertador. A

ideia de humanismo no mundo atual deve ser de inclusão, não sendo possível sobreviver no planeta na forma de vida atual trazendo todos para o mundo do consumo, por ser uma pretensão limitada de análise sobre nossa construção histórica como espécie. Construímos a ideia mítica de potência humana pela figura do super-herói com força e velocidade, noção que o automóvel assume no capitalismo mundial. O celular está promovendo a reconfiguração do humano a ponto dessa tecnologia de informação recolonizar camadas profundas de sensibilidade e ansiedade junto ao automóvel como estágio material, influenciam na percepção do espaço urbano e saúde. A revolução tecnológica causou impacto no corpo humano pelo confinamento em locais fechados, além da alienação ao produto do seu trabalho. A tecnologia digital como desejo humano nos fez criar coisas levando a outros patamares de entendimento e, nesse momento, devemos encontrar uma saída “saudável” para tecnologia que deveria estar focada na regressão para a emancipação humana. O movimento intelectual luddita se revoltou com a tecnologia na revolução industrial com um pensamento utópico de regredir às origens do desenvolvimento tecnológico. A questão ecológica está muito além da ecologia ao verde e aos bichos que não o ser humano, pois assim começamos a perceber que o meio ambiente é o lugar onde vivemos e convivemos. Atualmente ele trabalha no *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP), organização mundial com sede na cidade de Nova York e escritório em São Paulo, ao passo que o CICLOCIDADE (Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo) é uma associação de base tendo como missão congregar pessoas em conexão direta com a realidade, portanto as duas organizações são complementares, mas a questão financeira é determinante na formação profissional, pois enquanto esta necessita de patrocínio, a entidade contrata os especialistas para dialogar com os técnicos da prefeitura. Dedicar-se integralmente tendo dinheiro, reconhecimento e reputação internacional, o ativista dentro de uma organização internacional tende a ser escutado pelo poder público, como também na intermediação dos ciclistas ajudando na legitimação do tema dentro da sociedade civil. A bicicleta com sua velocidade humana é uma antítese poética à velocidade mecânica do automóvel que está organizada em primeira instância no entendimento da mobilidade. A ruptura urbana é condição para pensar o quanto a propriedade privada dificulta discussões sobre o espaço público sem ponderações à equidade social. A relação da mobilidade e a distribuição econômica influencia o plano diretor na concentração de empresas ao centro, mas dificultando as pessoas que moram na zona leste, promovendo fluxo urbano denso gerando externalidades negativas para a população. A bicicleta é parte da mobilidade urbana na questão do direito à cidade contestando o automóvel de conseguir ser mais bem distribuída e acessível para todos e que a construção de ciclovias e

posto de saúde são ações complementares a melhoria de condições de vida da população na periferia. Na periferia é onde morre mais pessoas de bicicleta, por isso da necessidade de construção de ciclovias nesses lugares, ao passo que o centro tem mais pessoas utilizando da infraestrutura pela vontade de usar em que as coisas são mais próximas e as distâncias são menores, são ações de impacto distinta. Em ciclocidades da Europa como Copenhague (Dinamarca) e Amsterdã (Holanda), o alto índice de adesão no uso da bicicleta se deve pela conveniência e prazer e as pessoas percebendo o tédio de estar dentro do carro, legitima o discurso de consciência da coletividade e cidade melhor distribuída pelo impacto da poluição na saúde ambiental. Devido ao nosso instinto de sobrevivência de autopreservação, o componente prazer no discurso do uso da bicicleta pode dar melhores condições de infraestrutura, mas por mais que a bicicleta tenha “x” motivos, o automóvel é o meio conveniente para a maioria das pessoas. O padrão “SUV” é uma tendência de mercado, mas é ridículo pensar um carro enorme ocupado por uma pessoa e desnecessário na visão de muitas pessoas que preferem morar perto do trabalho. O deslocamento ativo é além de questão da educação formal, uma instrução para fora dos muros da escola no sentido mais profundo do valor à vida. A violência generalizada reflete na impunidade nos crimes de trânsito em que qualquer um que mata dirigindo veículo motorizado e tenha dinheiro no Brasil, dificilmente pagará por seu erro na relação público-privado deturpada pelo interesse privado do motorista estar protegido pela justiça que serve a estes interesses e também pela desconstrução do mundo da propaganda que leva a criança ser individualista, com a escola tendo papel fundamental nessa lógica de reprodução.

4.2 SÍNTESE NOMOTÉTICA

TABELA 1 – MATRIZ NOMOTÉTICA

Categorias Temáticas	Convergências Discursivas			
	I (1-16)	II (1-26)	III (1-41)	IV (1-36)
1. A EXPERIÊNCIA TRANSFORMATIVA DO SER QUE PEDALA				
1.1 Hábito: o andar de bicicleta modifica a visão de mundo	2, 4 9	4, 11, 12	1, 2, 4, 5, 10, 25, 29	1, 2
1.2 Saúde: a condição de vida do corpo que pedala	3, 5	1, 5, 6	3, 7	3, 24
1.3 Trabalho: a atividade de pedalar se transforma em profissão	6, 8	16, 17, 18	11	17, 32
1.4 Sensibilidade: a percepção da paisagem urbana	1, 7	2, 3, 7, 10, 11	6, 8, 9, 13, 15, 22	13, 24, 25, 30, 32
2. O DIREITO DE PEDALAR NA CIDADE				
2.1 Regulamentação Jurídica: bicicleta na via pública;	14	---	19, 20, 21, 34	10, 11
2.2 Educação: promoção de práticas educativas no trânsito;	10, 11, 13	8, 19, 21, 24	23, 24, 26 27, 30, 31, 32	7, 15, 19, 20, 21
2.3 Comunicação: ambiente social do ciclismo;	5, 12, 15	9, 13, 14, 15, 16, 20, 23	36, 37 38, 39	4, 12, 15, 16, 23, 26, 27, 29, 34, 36
2.4 Política: implantação da infraestrutura cicloviária	16	21, 22, 25, 26	12, 14, 16, 17, 18, 25, 28, 29, 33, 35, 40, 41	5, 6, 8, 9, 10, 14, 18, 19, 22, 28, 31, 33, 35

Das quatro entrevistas transcritas pela redução fenomenológica, foram encontradas 154 unidades de significado para 120 convergências discursivas. A reunião dessas convergências resultou em duas categorias temáticas: “A experiência transformativa do ser que pedala” e “O direito de pedalar na cidade”. Entendo por categoria temática o esforço de agregar convergências discursivas como forma de mostrar coerência entre o meu discurso e o conjunto dos discursos de cicloativistas sobre experiências com a bicicleta e o ciclismo urbano.

4.2.1 A EXPERIÊNCIA TRANSFORMATIVA DO SER QUE PEDALA

Nesta categoria percebemos convergências relacionadas: o hábito de andar de bicicleta modifica a visão de mundo da pessoa, a saúde na condição de vida do corpo que pedala, o trabalho como atividade de pedalar se transforma em atividade profissional e a sensibilidade na percepção da paisagem urbana.

Sobre o hábito de andar de bicicleta, encontramos afirmação relacionada a autonomia do ciclista que percebe o entorno enquanto está pedalando:

[...] a bicicleta como ferramenta possibilita liberdade e olhar crítico por perceber os detalhes da paisagem e contato com as pessoas resgatando a escala humana pelo ciclista estar a uma velocidade compatível para perceber a cidade. (I-1)

Por estar a uma velocidade mais lenta e humana de deslocamento, a pessoa tem a possibilidade de interagir com a paisagem como lugar de convivialidade, diferente do motorista que está apressado e a rua se torna apenas seu trajeto de passagem veloz até a chegada ao destino:

[...] a escala humana pela bicicleta induz a uma cidade lenta na relação construída com o meio do trânsito por quem está dentro do veículo motorizado e que influência na memória do motorista que hoje se guia por aplicativos eletrônicos, deixando de estabelecer características de lembrança com o seu entorno, seja no que diz a arquitetura do espaço como nas sensações vivida no momento da travessia. (III-6)

Esse contato com o ambiente mais próximo da rua possibilita “o ciclista ter mais sensibilidade por prestar atenção nos detalhes, o que gera descobertas, diferente da máquina

funcionando que exige responsabilidade de controle pela pessoa motorista, o que gera estresse físico e mental por também sujeito a sinistro do seu veículo.

[...] pedalando a pessoa se conecta consigo mesmo controlando os humores, diferente do motorista que está preso pela atenção à máquina e dentro de uma carapaça de metal, disposto assim a menos descobertas. (II-7)

Além das descobertas, as sensações para o ciclistas são mais próximas da realidade. A pessoa que pedala tem a noção de estar desprotegido igual ao pedestre, mas este o faz para atravessar a rua, diferente do ciclista que participa do trânsito compartilhado com o transporte motorizado que causa potencial ofensivo à vida, pois está dividindo espaço com veículos com massa muito superior àquela resultante do acréscimo da massa da bicicleta ao corpo do ciclista. No caso, são os motoristas (ônibus, carro, moto, caminhão, etc.) que também podem pedalar (em outras circunstância fora do trabalho), mas o fazem (grande maioria) em bicicletas estacionárias para finalidade de atividade física. Esse comparativo é necessário para entender o discurso do cicloativismo no uso da bicicleta como forma de mobilidade coletiva:

[...] a atividade física não deve estar associada a uma prática de contra turno, mas integrada ao dia, percebido por ciclistas que não dissociam meio de transporte com o lazer. (III-5)

Em muitas situações os motoristas dirigem e, ao mesmo tempo, se distraem pelas facilidades tecnológicas (celular) induzindo-os à visão de mundo da rua de forma superficial deixando de visualizar os detalhes da paisagem urbana, além das modificações impostas pela metrópole que proporciona muitas vezes uma vida sedentária na condição de saúde dessa pessoa:

[...] o celular está promovendo a reconfiguração do humano a ponto de recolonizar camadas profundas de sensibilidade e ansiedade que influenciam na percepção do espaço urbano em que este sujeito confinado a locais fechados e alienado à produção do seu trabalho. (IV-2)

Em relação a saúde, entendemos o discurso cicloativista ‘um carro a menos’ na atividade física no gasto de energia própria ao contrário do motorista que se encontra pelo controle mental de máquina de potência mecânica e, além da preocupação e estresse com seu funcionamento, deixa de perceber o entorno e, conseqüentemente, o significado real da mobilidade ativa, o que leva a um distanciamento de consciência de seu próprio corpo por não pedalar:

[...] a partir do gesto de pedalar, o corpo é estimulado ao movimento elevando ao seu limite metabólico a produção de energia. (I-2)

Com a percepção de cuidado de saúde no gasto de energia, o ciclista passa a sentir a ideia de ser saudável por manter-se em movimento pedalando, o que está incorporado conscientemente provocando alterações físicas e psicossomáticas:

[...] a bicicleta conecta-se com a ideia de ser saudável pelo movimento físico que promove a circulação e transpiração do líquido corporal e mental promovendo uma consciência ao sujeito que é percebido na mudança de comportamento. (II-6)

Esse aspecto da saúde como ausência de doença diferente de quando a pessoa só se preocupa com “saúde” quando se está doente, está enraizado no comportamento da vida moderna onde o coletivo, muitas vezes, não se preocupa com formas de deslocamento ativo e se estrutura simplesmente pela satisfação das necessidades de forma rápida e cômoda, o que gera uma crise no metabolismo social externada no hábito de mobilidade das pessoas:

[...] a cidade produz pessoas sedentárias, o que é um convite para o aumento crônico da obesidade, diferente do caminhar e andar de bicicleta desde a infância que promove hábitos saudáveis. (III-5)

O discurso cicloativista demonstra os principais motivos para aderência ao ciclismo: “As pessoas pedalam pela simplicidade, facilidade e agilidade, além da economia familiar e complemento à saúde na melhora da aptidão do sistema cardiovascular”. Além dos benefícios à saúde individual, a bicicleta traz benefícios para a saúde coletiva:

[...] há uma relação umbilical entre políticas públicas e organização da sociedade civil, porém, exceções como da cidade de Sorocaba tendo um prefeito médico, entendia os benefícios do deslocamento ativo na saúde pública da população. (III-7)

A participação social na causa cicloativista é estruturante em suas ações. Isto se com o objetivo de criar entre os indivíduos ciclistas um ambiente democrático afim de reivindicar união coletiva frente ao Estado para uma estrutura mais segura, o que deve estar estruturado para além do trabalho ativista de cunho político, mas também da iniciativa privada como parte da mudança na formação cultural de valores relacionados à bicicleta. A afirmação por parte de

um dos entrevistados sobre “pedalar e escrever sobre bicicleta é um campo profissional” é parte do que se pode encontrar sobre esta ocupação:

[...] o ‘oGangorra’ surge para profissionalizar o debate sobre bicicleta em vista de produzir conteúdo midiático conceitual sobre mobilidade com projetos para a juventude na formação de redes de inteligência e para tanto, pedalar aos lugares que tem discussões é importante para nutrir com novas ideias. (II-18)

Além das possibilidades de trabalho, uma questão relativamente nova são as mulheres trabalhando como mecânica em uma atmosfera machista que, inclusive que nos mostra denúncias de preconceitos relacionados às diferenças de gênero da formação profissional na mecânica de bicicleta:

[...] o bar-bicicletaria Las Magrelas surge em 2013 como um ambiente ativista de temáticas do feminismo, cidade, consumo e comida num momento que a cidade começou a discutir sobre bicicleta com uma das proprietárias trabalha com a mecânica em um ambiente majoritariamente masculino presenciando situações de pessoas não acreditarem na responsabilidade do seu trabalho por ser mulher. (II-17)

Nesse ambiente de convívio, viver com a bicicleta em seu cotidiano promove a autonomia de mobilidade como finalidade institucional do cicloativismo, o que inclusive tem de estar dentro da gestão pública como obrigação ética para com a população em vista da mudança de paradigma sobre a mobilidade urbana na criação de programas de incentivo ao uso da bicicleta:

[...] a bicicleta em sua acepção de mundo fez sentido tê-la para seu deslocamento ao trabalho na Secretaria de Esportes, Lazer e Recreação (...) teve a incumbência de articular parceiros na iniciativa privada para promover a ciclofaixa de lazer aos domingos, o que diminuiu a resistência ao seu uso coletivo para o trânsito de pessoas, pois o motorista de semana pode ser o ciclista no fim de semana. (III-12)

Essa possibilidade de trabalho à nível internacional em vista de aprofundar a relação institucional de conhecimento sobre o tema visa objetivamente o empoderamento para se aproximar dos técnicos da Companhia de Engenharia e Tráfego (CET) e gestores públicos da megalópole São Paulo para discussão crítica do problema da mobilidade ativa que privilegia o transporte motorizado no planejamento urbano:

[...] dedicar-se integralmente tendo dinheiro, reconhecimento e reputação internacional, o ativista que está dentro de uma organização internacional tende a ser escutado pelo poder público, como também na intermediação dos ciclistas ajudando na legitimação do tema dentro da sociedade civil. (IV-16)

A experiência transformativa do ser que pedala é legítima no tráfego viário passando além do empoderamento ciclista do direito de pedalar na cidade frente ao tráfego intenso do transporte motorizado individual e dos veículos pesados com mercadorias e pessoa que causa risco à vida, pedalar gera uma consciência de responsabilidade numa visão contrahegemônica de direito na forma ecológica e cidadã de se viver com a bicicleta.

4.2.2 O DIREITO DE PEDALAR NA CIDADE

Nesta categoria foram agrupadas convergências relacionadas à regulamentação jurídica da bicicleta na via pública, a educação na promoção de práticas educativas no trânsito, a comunicação no ambiente social do ciclismo urbano e a política na implantação da infraestrutura cicloviária.

Acerca da regulamentação jurídica sobre pedalar na via pública, a bicicleta passa a ter importância institucional apenas no ano de 1998 com a criação do Código de Trânsito Brasileiro:

[...] a bicicleta no Código de Trânsito Brasileiro passa a adquirir status jurídico. Nos artigos 21 e 24 inspiram a Política Nacional de Mobilidade Urbana obrigando as autoridades competentes de todo o país a promoverem da circulação do pedestre e ciclista em primeiro plano (I-14).

Apesar da legislação favorecer a pessoa, a obrigação jurídica esbarra na ocupação espacial viária destinada à lógica do transporte motorizado individual:

Discutir o direito a mobilidade é um dos pensamentos do ciclista que convive no trânsito, ao contrário da distribuição espacial que destina 79% do espaço viário público voltado para o carro, mas que representa 30% dos deslocamentos (III-19).

No aprofundamento da discussão sobre implantação da infraestrutura cicloviária garantida por lei na cidade de São Paulo há, pelo menos 10 anos, ainda se questiona o uso da bicicleta como meio de transporte:

A criação de um sistema cicloviário para a cidade de São Paulo que atenda 1% da população é de interesse público para desestimular o uso do carro pela bicicleta, mas que sofre pressões contrárias pelo interesse do motorista porque essa pessoa não entende a dimensão subjetiva do trânsito, inclusive garantida Política Nacional de Mobilidade Urbana dentro do Estatuto da Cidade (III-33).

A acessibilidade no espaço viário é um direito de cidadania cujo ato de pedalar está atrelado ao valor da equidade: “A bicicleta é parte da mobilidade urbana na questão do direito em que o espaço da cidade consiga ser melhor distribuído e acessível para todos” (III-19). Entretanto, devido ao interesse privado na ocupação viária estarem permeados com os valores sociais da gestão pública, a coisa não é tão simples assim:

[...] o poder público contribui diretamente para a desigualdade social no trânsito, principalmente para quem está no transporte coletivo, bicicleta ou pedestre que, da implantação da rede cicloviária chamou a atenção a péssima condição das calçadas. [...] a máquina pública leva tempo para ser mudada em que a infraestrutura cicloviária é o começo da influência no planejamento urbano que encontra resistência interna na CET por parte de funcionários, alguns inclusive convencidos pela experiência de que diminuir tempo de semáforo e tirar os ciclistas da rua não é o melhor caminho. Isto ocorre porque a questão é tratada como política de governo diferente de ser uma política de estado, pois passa a ser prioridade com a institucionalização já que cidades que não trata a bicicleta como modal de deslocamento na organização institucional, as ações não tem continuidade e fiscalização, principalmente no financiamento das obras que não tem orçamento anual para sua aplicação (IV-7).

Como o poder público detém a autoridade nas ações de infraestrutura viária, o principal problema se dá na vontade política na implantação de políticas públicas que promovam o uso da bicicleta que ocorre na institucionalização da mobilidade urbana que, atualmente privilegia hierarquicamente o transporte motorizado:

[...] as obras atuais são feitas a partir de Fundo do Meio Ambiente e Fundo de Desenvolvimento Urbano que são formas interessantes de financiamento, mas que deve ser melhor delineado os recursos financeiros. Apesar da legislação em São Paulo estar na vanguarda, à nível federal temos um código de trânsito ultrapassado e o Ministério das Cidades não dá continuidade às políticas públicas por brigas políticas que influenciam na execução do programa cicloviário no que diz a participação e controle social (IV-10).

Devido a incerteza no destino de verbas públicas no que tange à legislação, programas de médio a longo prazo que envolvem medidas eficazes para conscientização de cidadania para o uso da bicicleta pela população não são tomados com a importância devida. No

tocante, voltamos à década de 1990, no começo do movimento social protestando de forma simbólica em uma viagem de bicicleta de São Paulo à Brasília, capital federal³²:

A campanha Bicicleta Brasil foi o reconhecimento da sociedade civil pela inclusão da bicicleta no Código de Trânsito. A aplicação da lei para com os direitos do ciclista é de baixo interesse devido à bicicleta ter baixa representatividade política (I-15).

Em lugares onde o estado não tem condições próprias de organizar o espaço viário, esta ordenação acaba se regularizando pelos próprios cidadãos e seus meios. Para o discurso do cicloativismo, há uma complementação nesse reconhecimento como componente de educação e cidadania:

Trazendo obstáculos visuais de ordenação viária para o motorista, cria-se de maneira pedagógica um trânsito mais humanizado como em pequenas cidades europeias há ausência total de regulação (placas de sinalização e semáforos), pois as pessoas tem clareza do respeito à vida. Já no Sudeste Asiático com a ausência do estado em fornecer transporte público de qualidade, a autorregulação no trânsito é diferente, pois todos os modais (moto, bicicleta, riquixá, automóvel, caminhão e ônibus) funcionam juntos, não é possível andar em alta velocidade, o que promove naturalmente o compartilhamento da mobilidade urbana. [...] Por querer um trânsito mais humano com o discurso do compartilhamento viário, o Movimento começa a influenciar no diálogo sobre o problema da educação no trânsito que se estrutura na velocidade do automóvel nociva à vida humana (III-39).

No que diz respeito à educação na promoção de práticas educativas no trânsito, observamos a formação do motorista para além do espaço de instrução para mobilidade com veículos não motorizados: “o deslocamento ativo não é só uma questão de educação formal, mas instrução para fora dos muros da escola por aquilo que deveria ser do valor à vida” (IV-20), o que traduz na consciência de velocidade do transporte motorizado nociva à vida humana:

Por querer um trânsito mais humano com o discurso do compartilhamento viário, o movimento começa a influenciar no diálogo sobre o problema da educação no trânsito que se estrutura na velocidade do automóvel nociva à vida humana (IV-7).

³² Trata-se de uma manifestação pública de uma viagem coletiva de bicicleta de São Paulo à Brasília, em 1999, época da aplicação do novo Código de Transito Brasileiro para entregar uma bicicleta de brinquedo ao ex-presidente Fernando Henrique Cardoso. Acesso em: <https://www.youtube.com/watch?v=OrM4tEnfB8c>

Como a velocidade de deslocamento é chave no processo de segurança viária, a condição das pessoas vulneráveis é simbólica na unidade de significado transcrita a seguir para aqueles que pedalam e se sentem marginalizados no trânsito:

Ser mulher acentua o risco pelo estigma social, mas que a reflexão do perigo que a ciclista corre ao andar de bicicleta é igual para todos e que a experiência de sofrer um acidente é pedagógica na compreensão de pequenos, bem como pelo carinho e respeito ao corpo próprio. A vulnerabilidade de ser mulher está atrelada ao medo perverso que a sociedade impõe diante da perversidade no discurso do risco evidente diante da culpabilidade na relação causa-efeito imposta ao mundo vida da sociedade e que a saída para convivência é reflexão para responder às situações limite com segurança (II-9).

Além da mulher, o pedestre e o cadeirante são pouco contemplados na estruturação da mobilidade urbana e, por serem marginalizados, percebem no corpo-próprio os problemas de inequidade social com as altas velocidades no tráfego urbano:

[...] o ciclista, pedestre e cadeirante por estarem expostos, vivem a condição de ser cidadão por estar trafegando e enxergando problemas pela velocidade lenta de passagem, estando em um nível para descobrir o meio diferente do motorista que, pela velocidade de deslocamento, não está disposto a visualizar o entorno pelos detalhes (II-8).

A violência excessiva reflete a quantidade elevada de acidentes de trânsito, muitos fatais em torno da ordem de aproximadamente 70.000 por ano no Brasil (ONSV, 2014). Muitos desses acidentes podem ser qualificados como crimes, porém, a maioria destes são subjulgados pela justiça brasileira devido aos valores da cultura do automóvel estarem impregnados na relação institucional da coisa pública, principalmente pelo interesse privado do motorista:

[...] a violência generalizada com relação à vida reflete na impunidade dos crimes de trânsito em que qualquer um que mata e tenha dinheiro no Brasil, dificilmente pagará por seu erro, fato que prova a relação público-privado deturpada, pois está protegida por uma justiça que serve a interesses privados, bem como na desconstrução do mundo da propaganda que leva a criança ser individualista e que a escola reproduz (IV-20).

Em relação à sensibilidade na percepção do entorno, a consciência do/a ciclista quanto à segurança pessoal perpassa pelas experiências passadas, inclusive deixando marcas no

corpo-próprio, o que serve como forma de alerta ao perigo que o comportamento pessoal pode ser nocivo no compartilhamento da via com os veículos motorizados:

Senti na pele as mazelas de pedalar no trânsito por já ter tido acidentes e tive de colocar pinos, sinal de cicatrizes é uma marca que indica erros cometidos, mas necessários para o aprendizado não apenas teórico, mas pela experiência real na construção do ser que influencia os valores e a ética no papel social fazendo com o que corpo se torne mais sensível frente aos estímulos diários, essencial para autocrítica na forma de perceber o mundo da rua (II-4).

Esta relação hostil encarada no cotidiano da mobilidade humana no espaço urbano é uma forma de aprendizado pedagógico, lembrando sempre das possíveis ações negativas dos motoristas, o que gera medo, atenção e cuidado pelas pessoas que transladam com seu corpo-próprio na rua. Dessa forma, a relação do sujeito da mobilidade ativa percebido no ato de pedalar durante um trajeto reclama peculiaridades:

[...] após ir de bicicleta de sua casa até a universidade, percebi o quão perto era pedalando já que o ônibus dava muitas voltas. A cidade pela ótica do motorista é vista de modo diferente se comparado ao ciclista, pois quando está de carona não se reconhece muitos lugares, como túneis, ao passo que de bicicleta passamos por dentro de bairros para diminuir a distância do trajeto, avistando locais escondidos e pessoas invisíveis que estão na rua e não dentro dos veículos motorizados (II-11).

Há uma diferença na visão de mundo da via pública entre motorista, ciclista e pedestre: “quando fui morar próximo ao centro, passei a ter contato mais próximo da cidade, o que me fez entender que as distâncias são menores e acessíveis para modos não-motorizados” (III-8). Dessa forma, promover incentivos para que as pessoas caminhem ou pedalem é uma tarefa obrigatória da gestão pública garantida juridicamente, portanto, trata-se de uma percepção de um problema de planejamento do Estado, ou seja, do espaço público ocupado:

Devido às pessoas nas cidades estarem cada vez mais isoladas, aproximá-las pela bicicleta ajuda em sua reorganização porque elas começam a perceber que no lugar de carros estacionados poderia ter uma calçada maior ou ciclovia, como também do transporte público cumprir seu papel de forma plena, o deslocamento do pedestre e do ciclista muda paradigmas de tempo e velocidade a ponto de entender melhor as distâncias porque o tempo do motorista não é contínuo, já que dirigindo acelera e freia, ao contrário da velocidade da bicicleta ser contínua (IV-29).

Sobre a comunicação no ambiente social do ciclismo, os cicloativistas apontam para a produção de uma cultura da bicicleta pelo discurso favorável ao direito pela mobilidade ativa:

Organizar eventos esportivos inauguraram um momento significativo da história da cultura de bicicleta que representou uma alternativa frente à cultura do automóvel, discurso favorável no sentido de agregar valores ao uso da bicicleta bem como o direito de pedalar no trânsito do espaço urbano (I-11).

A influência do movimento tornou-se significativa na produção de conteúdo midiático, inclusive no público feminino que sofre preconceito e abusos pelos motoristas no pedalar:

As “Pedalinas” surgem do contexto da Bicicletada na criação de um canal de comunicação entre as mulheres que se sentiam incomodadas para descoberta de uma consciência de cidadania. O ambiente social das Pedalinas agregou em sua formação social como nas vezes em que se reuniam depois dos passeios, o que criou um canal de comunicação entre as mulheres que se sentiam incomodadas frente ao ambiente hostil e discutiam sobre solidariedade para com as outras (II-14).

A possibilidade de criar canais de comunicação perpassa pela causa solidária que na discussão sobre gênero e bicicleta torna-se estratégia de empoderamento feminino para divulgar a condição de ser mulher que pedala, ilustrado na produção de documentários:

O documentário “Sociedade do Automóvel” foi estimulado por professores que tocavam em questões de ativismo encontrando na Bicicletada uma forma de manifestação com direcionamento da horizontalidade (IV-3).

Foi constatado que o direcionamento do movimento social “Massa Crítica” é exemplar, no caso, trata-se de uma mobilização coletiva que empodera cidadãos de modo horizontal que reivindica no direito de pedalar, uma forma de cidadania participativa na ocupação por bicicletas nas ruas da cidade:

O movimento horizontal da Bicicletada massa crítica contribui para a autonomia da consciência organizada pelo sistema de advocacy institucional na qual a Ciclocidade contempla canais de comunicação direto com a Câmara dos Vereadores para democratização do debate público e no contexto de que nem todos tem esse conhecimento acumulado e aprofundado, o desafio é saber quem é o seu interlocutor e dialogar o que ele irá entender. No movimento social, as mesmas pessoas praticam as formas teórica e prática de ativismo, ou seja, elas estão na rua protestando na casa do prefeito e, ao mesmo tempo, sentam com os técnicos para planejar a política pública. No Brasil, a maioria das organizações tem caráter ativista e de *advocacy*, mas que em São Paulo as duas vertentes se juntam pela cidade ter a coisa da discussão política e que em eventual governo que não ouça a voz dos ciclistas, o movimento social tende a se intensificar pelo acúmulo histórico de reivindicações por pessoas que tem conhecimento de causa no que tange a maturação desse tipo de mobilização (III-38).

Neste contexto de mobilização pelos ciclistas urbanos, há um destaque importante dessa forma de comunicação. O movimento social do cicloativismo está dividido em duas vertentes:

- a) as pessoas que pedalam na cidade e protestam em coletivo nas vias públicas;
- b) as pessoas que reivindicam pelo direito (*advocacy*) adentrando nas tarefas estatais, no planejamento urbano, a fim de promover mudanças estruturais com os responsáveis técnicos.

Na unidade temática “Política: implantação da infraestrutura cicloviária”, um dos entrevistados conceitua a partir de sua vivência nessas duas vertentes o que é ser cicloativista:

O termo cicloativismo é inato ao ato de pedalar como meio de deslocamento na escala humana, aprendendo a conviver com o espaço público que promove a marginalização social na ausência de políticas públicas que dialogam com a cultura daquele povo e nesse contexto, o ciclista sente a desigualdade se sentindo violentado, pois todo ciclista que pedala tem compreensão crítica da urbanidade pela mobilidade (III-32).

Como os ciclistas percebem que há nitidamente um distanciamento do poder público no entendimento da mobilidade ativa, os discursos demonstram que, no diálogo entre movimento social e poder público, a pedagogia para transmitir a informação desejada é essencial para compreensão do problema pelos técnicos e políticos da gestão pública:

Percebendo que o gestor público não estava atualizado sobre a compreensão da dimensão histórica e política da bicicleta, referenciar informações foi a forma de interpretarmos quem era o interlocutor e o grau de conhecimento sobre a temática em questão, diálogo este realizado com todos os interlocutores interessados, seja do poder público como da sociedade civil organizada e que, apesar da resistência, o enfrentamento foi de conceituar os passos e avaliar os resultados tendo em mente as questões contemporâneas de equidade social no espaço público (III-27).

As questões contemporâneas de equidade social são parte da discussão sobre o modelo de cidade que o movimento cicloativista almeja e que, por mais que o trabalhador seja o especialista em mobilidade por bicicleta, o ativista que está referenciado em uma instituição internacional tende a ser escutado pelo gestor e com este, cabe a responsabilidade de transmitir a informação conceitual de forma satisfatória sendo fiel à realidade daquele que executa as ações de planejamento público:

Em outros países a decadência do modelo rodoviarista é mais evidente com a discussão avançada no sentido de tornar o espaço público mais atraente para as pessoas, diferente do nosso país que, em levantamento da ANTP (Associação Nacional de Transporte Público) mostra que o orçamento para a mobilidade urbana está voltado para a promoção do transporte motorizado individual, independente de estudos acadêmicos provarem a ineficiência na perpetuação desse sistema, o que se deve a não compreensão da estrutura da mobilidade humana. Por exemplo, em Cidade Tiradentes tem um emprego para cada 3000 moradias e a região da Sé tem 3000 empregos para uma moradia, criando uma série de desdobramentos negativos na forma das pessoas se relacionam com a cidade (III-16).

Essa disparidade na relação emprego-moradia é fruto do capitalismo de terceiro mundo, como expresso por um dos entrevistados que se manifesta no uso e ocupação do solo que serve a interesses imediatos do capital, no caso o automóvel, e questões relativas ao urbanismo são mais aplicáveis na área territorial dita nobre da cidade. Nesse contexto, como a bicicleta teve sua importância relacionada ao brinquedo no parque aos fins-de-semana, a pressão do discurso cicloativista é recente, mas atual, tendo de ser idealizada de forma estratégica e representativa:

[...] o prefeito que ocupar a função de mandatário da cidade tem a obrigação natural de compreender esse processo histórico de construção coletiva e que caso haja uma resistência, a mobilização será imediata como quando o movimento colocou 7000 pessoas na Paulista de bicicleta, mostrando a maturidade política e clareza de discurso nos argumentos, o que está evidente na participação social no Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, Conselho Municipal de Política Urbana e Conselho das Cidades (III-39).

Sobre a forma de transmissão de conhecimento do movimento da Bicicletada-Massa Crítica, a linguagem é incisiva e faz apelo à dimensão artística-humanizadora da bicicleta que está para todos os públicos:

A bicicleta com sua velocidade humana é uma antítese poética à velocidade mecânica do automóvel organizada em primeira instância no entendimento da mobilidade. A ruptura urbana é condição para pensar como a propriedade privada dificulta discussões sobre a construção do território sem ponderações à equidade social. Na periferia é onde morre mais pessoas de bicicleta, por isso da necessidade de ciclovias nesses lugares, ao passo que no centro tendo mais pessoas utilizando da infraestrutura ciclovária pela vontade de usar em que as coisas são mais próximas e as distâncias são menores, são ações que tem impacto distinto mostrando que a sua visibilidade deve ser pensada de forma estratégica (IV-32).

Tal unidade de significado apresenta dimensões distintas, mas complementares do fenômeno do ciclismo urbano, ou seja, na periferia, lugar onde há mais pessoas pedalando e no centro da cidade que a bicicleta está para realizar trajetos próximos, mostra que pensar a implantação da infraestrutura viária está no contexto da vida na cidade e deve pensada de forma estratégica por um governo que objetiva o bem-estar social. Para além do idealismo, os entrevistados entendem que as ações políticas do cicloativismo devem ser institucionalizadas para que tenham continuidade no pensar a bicicleta como parte do organograma do Estado.

A máquina pública leva tempo para ser mudada em que a infraestrutura ciclovária é o começo da influência no planejamento urbano que encontra resistência interna na CET por parte de funcionários, alguns inclusive convencidos pela experiência de que diminuir tempo de semáforo e tirar os ciclistas da rua não é o melhor caminho. Isto ocorre porque a questão é tratada como política de governo diferente de ser uma política de estado, pois passa a ser prioridade com a institucionalização já que cidades que não tratam a bicicleta como modal de deslocamento na organização institucional, as ações não tem continuidade e fiscalização, principalmente no financiamento das obras que não tem orçamento anual para sua aplicação (IV-7).

Como exemplo desta iniciativa, pude presenciar no tempo que estive pedalando na cidade de Bogotá, Colômbia, os efeitos do Programa Ciclovía do Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD)³³. Apesar de ser uma metrópole latina com todos os problemas de planejamento urbano (região metropolitana do país não tem transporte humano por trilhos), além de presenciar pontos de excesso de ciclistas em cruzamentos à espera dos carros, passeios com coletivos de ciclistas da Massa Crítica, ciclovias que se integram em caminhos, mecânicos que trabalham com a bicicletaria na rua (conversei, por exemplo, como um senhor em frente à Universidade Nacional da Colômbia que realiza tal serviço), ou seja, apesar de ser uma cidade com reconhecimento histórico de lutas sociais, a atuação política principalmente desde os tempos de *Antanas Mockus*³⁴, transformou a paisagem urbana por uma atmosfera no que posso denominar de pedalar por cidadania.

³³ Mais informações: www.idrd.gov.co

³⁴ *Aurelijus Rutenis Antanas Mockus Šivickas* (Bogotá, 25 de março de 1952) é um educador colombiano. Filho de imigrantes lituanos, foi reitor da Universidade Nacional da Colômbia (UN) e prefeito de Bogotá por dois mandatos (1995 a 1997 e 2001 a 2004).

5 FENÔMENO CONTEXTUALIZADO: PEDALAR POR CIDADANIA

Neste momento, faremos considerações entre o referencial teórico e os dados coletados e analisados. Recupero que o objetivo desta pesquisa foi compreender a prática social do ciclismo na perspectiva de cicloativistas da cidade de São Paulo.

Consideramos destacada a valorização da bicicleta relacionada à mobilidade ativa, conforme vimos nos quatro discursos dos colaboradores deste estudo. Conforme vimos, mobilidade ativa se dá em duas ações estruturantes: *advocacy* e ativismo e, nesta investigação esses dois discursos do cicloativismo se fizeram presentes: a) o movimento ativista de pedalar coletivamente nas ruas das cidades como forma de protesto e b) o sistema *advocacy*, que advoga a causa do ciclismo urbano por meio da instituição estatal, influenciando no planejamento urbano, especialmente no plano diretor das cidades, o que, inclusive, está garantido no Estatuto das Cidades (BRASIL, 2001).

Os dois movimentos sociais se complementam, ou seja, dada a pressão da sociedade civil a fim de melhorar as condições de vida para se pedalar, o momento de enfrentamento com o poder público (representado hoje pela cultura do automóvel que dita as normas de estrutura viária e deslocamento) está compartilhado com o movimento ativista organizado que se mostra para a construção de canais de comunicação com a gestão pública para dialogar com os técnicos especialistas do planejamento urbano.

Como exemplo dessa pressão da opinião pública, um dos colaboradores entrevistado neste estudo, Daniel Guth, lembra (III-39) da paralisação das obras de infraestrutura cicloviária na Avenida Paulista (núcleo financeiro com a Bolsa de Valores) pelo Ministério Público do Estado de São Paulo com a prerrogativa dos gastos públicos e, na sexta-feira à noite na bicicletada, mais de 7000 ciclistas protestaram pela continuação das obras, situação que gerou imediata recondução dos trabalhos. Isto é uma prova da comoção coletiva sobre o tema ciclismo urbano na cidade de São Paulo.

Nesse contexto, o ato de pedalar pode ser característica da motricidade humana que participa do campo simbólico da saúde, entendido de modo amplo. A vida social passa a ser o ideal no conceito de saúde enxergando o problema sob o ponto de vista da proposta interdisciplinar, no caso, interpretar o ciclismo praticado na cidade como exercício de cidadania. Assim, saúde e cidadania se complementam e se interpenetram.

Da pesquisa realizada, vimos que os enfrentamentos do ciclismo urbano são de três ordens: ambiental, corporal e simbólica na relação coletiva de usuários dos sistemas viários. As Cartas Internacionais de Compromissos dos países signatários da Organização das Nações

Unidas (ONU) objetiva a questão política da saúde ambiental. O professor Paulo Saldiva, médico patologista da Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo (USP), investiga a poluição ambiental e, também por ser ciclista desde a época de estudante, menciona essa ordem ambiental no trato da coisa pública:

O ser humano é o ponto esquecido da questão ambiental. Os órgãos ambientais estão, grosso modo, despreparados para lidar com as questões de saúde. Suas atenções estão voltadas para os ecossistemas de áreas remotas, com pouca atuação no ambiente urbano. Por outro lado, os órgãos de saúde ainda não incorporaram de forma orgânica a questão ambiental no rol de suas atribuições primordiais. Neste vácuo, gerado pela falta de uma abordagem ecossistêmica da saúde humana, surgem condições para a deterioração do ambiente urbano em detrimento da qualidade de vida (SALDIVA, 2010, p.20).

Além dessas preocupações entre política e saúde coletiva, é necessário perceber que tais temas, em uma visão fenomenológica existencial, parte da intencionalidade do corpo-próprio. Inspirando em Merleau-Ponty (1999), consideramos que somente através do corpo-próprio se dá o ato de pedalar, possibilitando movimento intencional de transcendência. Isto se mostra na fala de Aline Cavalcante na idealização do coletivo Pedalinas que agregou em sua formação social no empoderamento pelo canal de comunicação entre as mulheres que sentiam incomodadas frente ao ambiente hostil e discutiam sobre solidariedade, o que nos pode também referir a Manuel Sérgio (1999), que indica que a principal diferença entre a prática Educação Física e a Ciência da Motricidade Humana é a consideração de um ser humano integral, portanto, também político.

Propomos o entendimento simbólico para o conflito epistemológico que apontamos com o dilema preventivista dado ao profissional da Educação Física, perguntamos: pode-se considerar no campo científico da saúde o ciclismo por orientação das Humanidades enquanto uma proposta interdisciplinar? Ou seja, o tema ambiente, ecologia e saúde pública estão presentes no fenômeno do ciclismo contemporâneo, principalmente quando incluímos a responsabilidade dos gestores públicos no tópico do planejamento de políticas saudáveis nas cidades, que contemplem a construção de estruturas cicloviárias e por isso um problema para a área de Saúde Coletiva.

O modelo preventivista de Sergio Arouca (1976) traz maior segurança para as ponderações de um planejamento político como atividade fim do Estado em vista da implantação de estruturas cicloviárias de transporte e deslocamento ativos nas cidades de modo participativo. Nesse caso o ciclismo se identifica como um problema-solução de saúde

pública, incluindo-se objetivamente nas diretrizes da OMS, frente às Cartas de Compromisso, que reclama a responsabilidade dos governos para com o compromisso da desmedicalização da sociedade.

No ensaio *Energia e Equidade*, Ivan Illich (2005) exalta a força motriz humana do pedalar que direcionada equitativamente o setor da economia coletiva nas cidades.

O uso da bicicleta tornou possível para o movimento do corpo humano a ultrapassar uma barreira final, permitindo que qualquer pessoa para desfrutar da energia metabólica disponível e acelerar a mobilidade ao seu limite teórico. Em terreno plano, o ciclista é de três a quatro vezes mais rápido do que o pedestre, gastando cinco vezes menos calorias por quilômetro, ou seja, o deslocamento de um grama de seu corpo nessa distância não consome mais do que 0,15 calorias. Com a bicicleta, o ser humano excede o possível desempenho de qualquer máquina e qualquer animal evoluído (ILLICH, 2005, p.63).

Na medida em que ciclismo urbano aparece simbolicamente para além da atividade física nas academias e residências, e que auxilia a promoção da saúde e a prevenção das doenças (crônico-degenerativas) transforma-se em ato de cidadania e direito humano para emancipação dos sujeitos. Então, o que é saúde? Saúde nesses termos ultrapassa o sentido neutro de resgate da saúde de um corpo humano doente, subjacente ao controle da prática médica (PUTTINI, 2015), representa a cidadania participativa organizada para sua construção.

Nesses termos, dois temas da minha pré-reflexão (movimento intencional de transcendência e hegemonia biomédica) são importantes para discussão. Adotando a compreensão de Motricidade Humana de Manuel Sérgio, que traduz o movimento intencional de transcendência situado no espaço e no tempo, expresso na vivência e convivência interpessoal como dinamismo integrador - o termo ganha significado nos discursos dos entrevistados. Isto tem sentido para a entrevistada Aline Cavalcante ao perceber que a faculdade era próxima de sua casa quando foi pedalandando além do trajeto que fugindo das vias expressas, passa por dentro de bairros e descobre locais e pessoas escondidos no ritmo cotidiano da vida na metrópole, diferente de quando ia de transporte público.

Quanto ao tema hegemonia biomédica, o maior valor no campo científico é a fisiologia do corpo biológico humano (PUTTINI et al., 2016). Para a colaboradora do estudo Aline Cavalcante, a bicicleta conecta-se com a ideia de ser saudável o que promove consciência na mudança de comportamento pelo movimento de pedalar gerando transpiração do líquido corporal e mental e o entrevistado Daniel Guth lembra que, se aprendido desde

criança, gera hábitos saudáveis devido a modificações biológicas, mas principalmente culturais no sujeito, ou seja, sem desconsiderar a hegemonia biomédica, entendo que aprender a andar de bicicleta como hábito não é apenas uma questão comportamental, mas também do ambiente construído.

Como descreveu a colaboradora entrevistada Renata Falzoni, o problema da mobilidade está dissimulado na própria arquitetura da cidade e como o ciclista percebe que o ir e vir de bicicleta possibilita verificar o detalhamento das paisagens, a visão de quem pedala é mais aguçada aos detalhes que promovem a exclusão daquele que se usufrui da mobilidade ativa. Para ela, há momentos de reflexão sobre o ambiente local e que essa experiência resgata o processo de humanização da cidade além de promover o deslocamento saudável, o que permite agregar valores ao espaço público degradado com o uso escalar de veículos motorizados.

A mudança de valores na sociedade civil para a gestão pública e de política ciclovitária deve ocorrer na forma de diálogos entre grupos interessados. Por exemplo, a política ciclovitária envolve uma mudança cultural que nasce na decisão da sociedade civil organizada, em vista de que os grupos de ciclistas estão cada vez mais organizados, inclusive reivindicando pautas acerca da questão da bicicleta nos processos eleitorais. É nesse contexto que saúde reflete a questão do cuidado. Seguindo as cartas mundiais de compromisso de saúde (DECLARAÇÃO DE ALMA-ATA, 1978; CARTA DE OTAWA, 1986) a bicicleta, o ciclismo e as ciclovias organizadas por cidadãos parecem insuficientemente diante das solicitações de direito à saúde das populações, que refletem na organização de cidades saudáveis:

[...] as pessoas tem o direito e dever de participar individual e coletivamente no planejamento e execução de seus cuidados de saúde... os cuidados primários da saúde é a chave para atingir essa meta como parte do desenvolvimento no espírito da justiça social. (Cláusula 4 e 5, DECLARAÇÃO DE ALMA-ATA, 1978).

O ciclismo urbano na atual condição social lança este dilema: tanto para a área científica da Saúde Coletiva, no Colégio das Ciências da Vida, quanto para a vida social, o conceito de cidades saudáveis deve levar em conta o grau de embotamento nas populações urbanas em que a falta de estruturas sociais para participação cidadã e o dever de cidadania dos sujeitos compromissados com a construção cidadã são pontos dilemáticos do mundo contemporâneo, dilemas de convivência social e coletiva.

Para o colaborador Thiago Bennichio por querer um trânsito mais humano com o discurso do compartilhamento viário, o movimento cicloativista começa a influenciar no diálogo sobre o problema da velocidade do automóvel pelo motorista que não percebe a condição do outro, o que causa risco aos pedestres e ciclistas. Ivan Illich (2005) distinguiu o usuário do sistema transporte na concepção de cidadania:

O usuário não pode captar a demência inerente ao sistema de circulação que se baseia principalmente no transporte. Sua percepção da relação do espaço com o tempo foi objeto de uma distorção industrial. Ele perdeu o poder de se conceber como outra coisa que não seja usuário. Intoxicado pelo transporte, perdeu a consciência dos poderes físicos, sociais e psíquicos de que dispõe o ser humano, graças a seus pés. Esquece que é o homem que cria o território com seu corpo, e assume por território o que não é mais que uma paisagem vista através de uma janela por um ser amarrado a seu banco. Já não sabe marcar a extensão de seus domínios com a pegada de seus passos, nem se encontrar com os vizinhos, caminhando na praça. Já não encontra o outro sem bater o carro, nem chega sem que um motor o arraste. Sua órbita pontual e diária o aliena de qualquer território livre (ILLICH, 2005, p.48).

Com base nos dados apresentados na construção dos resultados consideramos que o ciclismo urbano no campo da saúde se exemplifica pelos dilemas políticos caracterizados quando o Estado, seja em quaisquer nações, abre mão no processo de planejamento público, da participação da sociedade civil organizada, no caso os cicloativistas, na organização de estruturas estruturantes cicloviárias junto às estruturas estruturadas de ruas voltadas para veículos motorizados.

Em uma política de estado do bem estar social a mobilidade por bicicleta é um item importante que pode ser interpretado como direito à saúde. Podemos afirmar sobre o suposto deslocamento ativo de pessoas (pedestres e ciclistas, ou seja, veículos que utilizam propulsão humana), como um item pouco valorizado pelas instituições sociais e população em geral, principalmente nos países latino-americanos (SAGARIS, 2014). Afirmamos ‘que no mundo globalizado as cidades (sejam menores ou maiores de 500 mil habitantes ou, até mesmo, as metrópoles do planeta), tornam-se alvo da falácia do “desenvolvimento sustentável” diante da prevalência de veículos motorizados, que circulam, estacionam e se apropriam legalmente das vias públicas de modo desigual.

Defendemos como direito social a possibilidade de participação na organização de políticas públicas dedicadas a formatação de ciclovias, a exemplo da cidade de Bogotá (Colômbia), que tem criado caminhos legítimos para a prática ciclista na cidade (CERVERO

et al., 2009), destaca-se a responsabilização dos legisladores e gestores públicos com o planejamento de estruturas cicloviárias, que transformam as cidades em autênticos programas de cidadania participativa e, conseqüentemente, dentro do campo da saúde pública quando estão voltados para o desenvolvimento sustentável de uma população. A utilização de veículos motorizados em cidades como parte do desenvolvimento sustentável é parte do argumento que coloca em foco a bicicleta na via pública fora de foco do debate coletivo, despreza a força motriz humana e transforma o discurso sobre a bicicleta e o ciclismo como parte de um suposto bem à saúde, mas que está situado para ambientes fechados.

Um apelo simples, e também real, para o uso da bicicleta: ela faz bem para a saúde. Com efeito, o uso que fazemos da bicicleta na cidade é uma condição da pessoa participar como membro do Estado, no gozo de seus direitos que lhe permite participar da vida política, um direito de participação na organização de políticas públicas de estruturas cicloviárias no país. Tal construção arquitetônica diz respeito à construção de cidadania, em que a responsabilização de legisladores e gestores públicos para planejamento urbano deconstrói a falácia e o dilema preventivista do ciclismo como um bem à saúde, o que coincide a noção entre cuidado e saúde.

Por outro lado, ainda ficam expectativas: se a bicicleta, na sua evolução tecnológica, alcançou variados sentidos e, na atualidade, carrega o significado associado a um símbolo de saúde, em que condições epistemológicas podem servir para a formação do educador físico? Ou ainda, seria possível uma disciplina no projeto político pedagógico de um curso de Educação Física? Pensamos também que o papel da universidade pública brasileira nesse processo construtivo de desenvolvimento sustentável, papel fundamental para organização de programas de cidadania envolvendo planejamento de ciclovias, promove a criação de programas de cidadania participativa de modo efetivamente a organizar a vida coletiva, conseqüentemente organiza, em meu entendimento, a saúde pública de uma cidade.

Sobre a concepção da sociedade para com o movimento cicloativista, Lacey (1998) afirma que as pessoas podem estar no mundo a partir de um complexo ordenado de valores adotados fenomenologicamente em cinco planos: 1) Ajustamento: a pessoa tem a crença do “realismo” das instituições que moldam sua vida, o que reflete em pouca reflexão pessoal; 2) Resignação: a partir da inevitabilidade das condições sociais e pessoais de existência, o desejo reduz-se à sobrevivência não havendo uma linha divisória com o plano anterior; 3) Marginalidade criativa: pressupondo que o sujeito aceita a estrutura da sociedade, o caminho passa a ser forçar além das margens de três maneiras: a) criatividade individual, b) serviço

comunitário e c) preservação de uma tradição alternativa; 4) A procura do poder: que reflete o desejo de obter poder (político ou econômico) para ajustar as estruturas sociais à sua vontade e intenção e 5) Transformação a partir de baixo: a pessoa marginalizada manifesta valores próprios como cooperação, participação e abertura à diferença.

Entendemos com isso um pressuposto: qualquer pessoa tem a potencialidade de pedalar em qualquer lugar do planeta, mas não necessariamente está envolvida no movimento social a favor do ciclismo. Para nosso entendimento, defendemos o discurso de identidade entre os cicloativistas e o ciclista urbano.

Na luta por autorreconhecimento do ciclismo urbano, Honneth (2003) nos orienta criticamente o olhar para o movimento cicloativista: o desrespeito (autorrespeito), o medo (autoconfiança) e a baixa estima (autoestima) são fatores que influenciam a emancipação do ciclista e pedestre nas vias públicas. Dessa forma, o discurso cicloativista direciona ações identitárias que contribuem para a construção de uma identidade do ciclismo urbano. Gostaríamos de sugerir três pontos de vista que podem servir para a efetividade do movimento cicloativista:

1) Quanto a dimensão do respeito ao ciclista urbano: o discurso cicloativista mostra os caminhos de legitimidade do ato de pedalar no trânsito como direito:

- a) Grande parcela da população nas médias e grandes cidades pedala raramente em suas bicicletas para deslocamento, mas o argumento cicloativista proporciona desmontar o contexto do uso da bicicleta para o uso exclusivo do lazer. Levando em conta que o assalariado que utiliza seu automóvel tenha tempo hábil para pedalar aos finais de semana, seja em passeios e parques ou também em trilhas rurais, esse ciclista é um ciclista urbano em potencial, porém, devido a sua condição de vida, há dificuldades do uso da bicicleta para afazeres diários;
- b) As escolas e as universidades, principalmente nos cursos de Educação Física do Brasil, a bicicleta é um artefato inútil. A maioria das universidades não promovem programas de conscientização do uso da bicicleta pelos estudantes ou, quando fazem, se manifestam institucionalmente de forma tímida, comprovado nos cursos de Educação Física que, em sua maioria, não possuem na grade curricular a disciplina de Ciclismo;
- c) Geralmente no espaço das aglomerações urbanas ocorre a apropriação indevida do espaço público por veículos motorizados. Isto acontece porque a gestão pública está composta apenas por “motoristas” que não têm o cuidado necessário de observar a condição do ciclista, muito

também pelo *lobby* financeiro da indústria automobilística que promove como solução para o planejamento viário a ampliação da construção de vias para transporte motorizado individual em contraposição ao transporte coletivo;

d) Os modos específicos para uso de bicicletas nas cidades são pouco valorizados pelo poder público. Como a cidade está estruturada para a fluidez do transporte motorizado, as ciclovias são lembradas apenas em espaços ditos de lazer na cidade, induzindo as pessoas a pedalam especificamente naqueles locais sem levar em conta a extensa malha viária da cidade e conexão da bicicleta com modal de transporte coletivo.

2) Quanto a dimensão da confiança do ciclista urbano: o ciclista em potencial não tendo lugar específico para prática ciclista, não está empoderado a pedalar junto com veículos motorizados:

a) Há uma elevada aderência de pessoas que pedalam exclusivamente em bicicletas estacionárias, nas academias de ginástica ou nas residências. Isto acontece porque os lugares de exercício físico sistemático fazem parte da cultura de atividade física da população urbana que vive, trabalha e se movimenta em boa parte das vezes em espaços fechados, seja por segurança ou outro motivo que induz pedalar de modo parado;

b) diante da presença intensa do marketing de veículos motorizados no consciente coletivo brasileiro, ao contrário, são raras as ações de promoção de uso da bicicleta em propagandas, seja na mídia televisiva ou em espaços públicos. Como o poder público está coopado ideologicamente pela indústria automobilística, além da iniciativa privada trabalhar com produtos relacionados (vide em uma cidade a quantidade de empresas comerciais relacionados ao automóvel) não há interesse hegemônico para ações estratégicas no ciclismo urbano.

3) A dimensão da estima do ciclista urbano: a bicicleta na cidade está fora de foco do debate coletivo o que reflete em poucas pessoas reconhecerem e valorizam a possibilidade de mobilidade humana por bicicletas nas vias públicas das cidades.

a) A falácia no lema “esporte é saúde” gera competição e exclusão e se aplica à bicicleta na urbanidade. Um ambiente social em que o valor da competição promove a padronização do comportamento há tendência em promover a exclusão dos ciclistas iniciantes que vêem na bicicleta um instrumento de práxis para agregar seus pares;

b) Os ciclistas urbanos utilizam a força motriz para deslocamento com bicicletas. Isto parece ser comum na periferia das cidades maiores, onde o poder econômico familiar proporciona a

propriedade da bicicleta para seu deslocamento, o que reflete em maior empoderamento por parte das pessoas que vivem as desigualdades sociais.

No que diz respeito às áreas de Educação Física e Motricidade Humana consideramos impar a necessidade na grade curricular dos cursos de graduação no Brasil a obrigatoriedade da disciplina de Ciclismo, como na disciplina optativa de Ciclismo já citada do curso de Educação Física da Universidade Federal de Pelotas (UFPel) ou, até mesmo, em disciplinas que observem os pressupostos da Educação Ambiental, como por exemplo, a disciplina Ecomotricidade do curso de Educação Física da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar). Porém, como o pensamento hegemônico da área de conhecimento da Educação Física está colonizado pelo poder biomédico tendo a atividade física caráter de rendimento para o treinamento do corpo individual que, geralmente chega de automóvel para treinar em lugares fechados com bicicleta estacionária, mas uma saída se mostra pela popularização da formação de grupos para pedalar em trilhas rurais como prática desportiva.

Já nos estabelecimentos da rede pública de ensino, a bicicleta deve ser considerada como um processo pedagógico dentro do ambiente escolar. Muito se ouve sobre os perigos para a criança pedalar no trânsito compartilhado com o transporte motorizado, mas para além da questão do risco, pensamos que a escola é um eixo estruturante devendo ser um dos principais proponentes por parte do Estado no incentivo ao uso da bicicleta e que o educador físico torna-se essencial na comunicação sobre a necessidade da prática social do pedalar, seja em relação à saúde relacionada eco àlogia da espécie humana como também no papel do cidadão que colabora para com o outro na mobilidade urbana.

No Sistema Único de Saúde (SUS), destaca-se a importância do conhecimento pelos profissionais de saúde que trabalham em cada Unidade Básica de Saúde (UBS) uma estratégia de medicina preventiva na conscientização destes para com a população em promover a importância da mobilidade ativa com a organização de passeios coletivos, tanto caminhando como pedalando e, ainda, disponibilizar infraestrutura simples como paraciclos para estacionamento das bicicletas com segurança e vestiários para higienização pessoal.

Entendemos que as ações melindrosas dos gestores públicos no Brasil, inclusive a grande maioria que utiliza do automóvel para deslocamento, não conseguem raciocinar estratégias de impacto voltadas ao uso da bicicleta, muito por não fazer parte do seu imaginário (por vezes apenas como lembrança de um brinquedo na infância-adolescência) e nem ao menos de seus pares que também dirigem carros. Isto se deve principalmente pela influência do mercado da indústria automobilística que proporciona às prefeituras grande

fonte de arrecadação de impostos, além da propaganda massiva nos meios de comunicação em cima desse bem simbólico em que não raro atribui de modo imagético poder e status, o que acaba materializando certo uso e ocupação do solo em obras públicas que favorecem o transporte por meio do automóvel, e não de pedestres, de ciclistas ou por via transportes coletivos. Neste sentido, se cada cidadão ao pleitear sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) tenha a oportunidade obrigatória da vivência de ser ciclista em meio ao trânsito, cremos que acarretaria melhor a compreensão deste modal de trânsito com possíveis benefícios para a mobilidade urbana coletiva, portanto, a cidadania da população.

Outros dilemas se colocam para o campo da saúde. A participação da mulher e das pessoas socialmente mais vulneráveis (deficientes, crianças, idosos) como ciclistas hoje é ainda, conforme vimos na construção dos resultados, problemática, pois enfrentam desrespeito, quando simbolicamente, mulheres e pessoas vulneráveis pedalando significa democratização nos deslocamentos urbanos (BRASIL, 2015).

Consideramos, no entanto, que avanços têm ocorrido com a luta desencadeada pelos cicloativistas, inclusive redundando na inclusão do ciclismo no Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1998). Assim, repercute no aspecto educação, haja vista a obrigação das autoridades competentes promoverem práticas educacionais no trânsito das cidades, possibilitando que este seja tematizado como possível de processos educativos:

Os processos educativos ocorrem em uma relação mútua de aprendizagem e não só em uma situação em que um ensina ao outro, tendo como pressuposto fundamental o desenvolvimento do diálogo equitativo e a intencionalidade dirigida para a cooperação, a superação, o ser mais que demanda autonomia, possibilidade de decisão e de transformação, ou seja, tais condições permitem aos envolvidos compreender em contexto, valores e códigos do grupo, da comunidade e da sociedade em que vivem refletindo criticamente sobre sua própria condição de pertencimento ao mundo com os outros, educando e educando-se, tornando-se pessoa (GONÇALVES JUNIOR; CARMO; CORRÊA, 2015).

A bicicleta e o ciclismo urbano, mais do que um instrumento para avaliação biomédica traz para todos a oportunidade de entendimento alternativo de valorização pedagógica da cidadania no território local, diretamente relacionado ao conceito ampliado de “campo da saúde”. Assim, concluímos que o ciclismo observado desde a perspectiva da Motricidade Humana ganha valor crítico-reflexivo em que se observa processos educativos de respeito ao outro em diferentes meios de deslocamento em vista da solidariedade nas vias urbanas envolvendo o compartilhamento de trânsito entre diferentes modais e incremento de ciclovias.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Antônio Carlos. **Ciclismo para todos**. São Paulo: Cia. Brasil, 1972.

AROUCA, Sérgio. **O dilema preventivista: contribuição para a compreensão e crítica da medicina preventiva**. São Paulo: Ed.UNESP; Rio de Janeiro: Ed.FIOCRUZ, 2003.

TORO-ARÉVALO, Sérgio Alejandro. **Una aproximación epistemológica a la didáctica de la Motricidad desde el discurso y práctica docente**. Tesis (Doctorado em Ciências de la Educación). Santiago: Facultad de Educación. Pontificia Universidad Católica de Chile (PUC), 2005.

AUGÉ, Marc. **Elogio de la bicicleta**. Barcelona: Editorial Gedisa, 2009.

BACCHIERI, Giancarlo et.al Determinantes e padrões de utilização da bicicleta e acidentes de trânsito sofridos por ciclistas trabalhadores da cidade de Pelotas, Rio Grande do Sul, Brasil. **Cad. Saúde Pública**, v. 21, n. 5, p. 1499-1508, 2005.

BELLOTO, João Carlos Assunção. **Bicicleta: opção para uma mobilidade urbana mais saudável e sustentável**. Monografia (Especialização Serviço Social). Matinhos: Universidade Federal do Paraná, campus Litoral, 2009.

BENJUMEA-PEREZ, Margarita Maria. **La motricidad como dimensión humana. Un abordaje transdisciplinar**. Alcalá de Henares: Léeme - Instituto Internacional del Saber, 2010.

BETTI, Mauro. **Educação física escolar: do idealismo à pesquisa-ação**. Tese (Livre-Docência em métodos e técnicas de pesquisa em Educação Física e Motricidade Humana). Faculdade de Ciências de Bauru, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), 2003.

BIJKER, Wiebe E. **Of bicycles, bakelites, and bulbs: toward a theory of sociotechnical change**. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 1995.

BRASIL. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). Lei n. 9.503, 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**, 1998.

_____. Lei n. 10.257, de 10 julho de 2001. **Estatuto das Cidades**. Brasília DF, 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm

_____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana. **Caderno de Referência para a elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Coleção Bicicleta Brasil, v. 1, 2007. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/secretariasnacionais/transporte-e-mobilidade/arquivos/Livro%20Bicicleta%20Brasil.pdf>.

_____. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)**. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

_____. **O desafio da mobilidade urbana.** Câmara dos Deputados, Centro de Estudos e Debates Estratégicos. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2015. Disponível: bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/.../desafio_mobilidade_conle.pdf

CALLISXTO, Valter. **As rodas da capital:** história dos meios de transporte. Editora Junta Distrital de Lisboa, 1967.

CARITÁ, Renato Aparecido Corrêa; PICARELLI, Cintia; GRECO, Camila Coelho; DENADAI, Benedito Sérgio. Effect of previous severe exercise on the power-time relationship in active individuals during cycling. **Motricidade**, vol. 11, n. 1, p.14-24, 2015.

CARPES, Felipe; DAGNESE, Frederico; BINI, Rodrigo; DIEFENTHAELER, Fernando; ROSSATO, Mateus; MOTA, Carlos Bolli; GUIMARAES, Antonio Carlos Stringhini. Características cinemáticas da pedalada em ciclistas competitivos de diferentes modalidades. **Revista Portuguesa de Ciência do Desporto**, v.6(1), p.7–14, 2006.

CARTA DE OTTAWA. **Primeira conferência internacional sobre promoção da saúde.** Ottawa, 1986.

CEARÁ, Marcos Roberto. **Pratique ciclismo e tenha mais qualidade de vida.** Campinas: Átomo, 2012.

CERVERO, Robert; SARMIENTO, Olga L.; JACOBY, Enrique; GOMEZ, Luís Fernando; NEIMAN, Andrea. Influences of Built Environments on Walking and Cycling: Lessons from Bogotá. **International Journal of Sustainable Transportation**, v.3, p.203–226, 2009.

COP 21. **Conference of the Parties.** Twenty-first session Paris, 30 November to 11 December 2015. <https://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/eng/l09r01.pdf>

DECLARAÇÃO DE ALMA-ATA. **Conferência internacional sobre cuidados primários de saúde.** Alma-Ata-URSS, 1978.

DENADAI, Benedito Sérgio; RUAS, Vinícius Daniel de Araújo; Figueira, Tiago Rezende. Efeito da cadência de pedalada sobre as respostas metabólica e cardiovascular durante o exercício incremental e de carga constante em indivíduos ativos. **Revista Brasileira de Medicina do Esporte**, v. 11, n. 5, 2005.

DIEFENTHAELER, Fernando; VAZ, Marco Aurélio. Aspectos relacionados à fadiga durante o ciclismo: uma abordagem biomecânica. **Revista Brasileira de Medicina do Esporte**, v.14, n.5, p.472-477, 2008.

DILL, Jennifer; MCNEIL, Nathan; BROACH, Joseph; MA, Liang. Bicycle boulevards and changes in physical activity and active transportation: findings from a natural experiment. **Preventive Medicine**, v.69, p.74–78, 2014.

FEENBERG, Andrew. Racionalização subversiva: tecnologia, poder e democracia. In: NEDER, Ricardo T. (Org.). **A teoria crítica de Andrew Feenberg:** racionalização democrática, poder e tecnologia. Brasília: Observatório do Movimento pela Tecnologia Social na América Latina (CDS –UnB), 2010.

GALLO-CADAVID, Luz Ellena. **Los discursos de la Educación Física contemporânea**. Armênia: Editorial Kinesis, 2010.

GEIPOT. **Empresa Brasileira de Planejamento e Transportes**. Ministério dos Transportes. Brasília/DF, maio de 2001.

GONÇALVES JUNIOR, Luiz; CORRÊA, Denise Aparecida; RODRIGUES, Cae. **Educação e experiência**: construindo saberes em diferentes contextos. Curitiba: Editora CRV, 2011.

GONÇALVES JUNIOR, Luiz; CARMO, Clayton da Silva; CORRÊA, Denise Aparecida. Cicloviação, lazer e educação ambiental: processos educativos vivenciados na serra da canastra. **Licere**, v.18, n.4, 2015.

HAGEL, Brent; ROMANOW, Nicole; ENNS, Nancy; WILLIAMSON, Jacqueline; ROWE, Brian. Severe bicycling injury risk factors in children and adolescents: a case-control study. **Accident Analysis and Prevention**, v.78, p. 165–72, 2015.

HONNETH, Axel. **Luta por reconhecimento**: gramática moral dos conflitos sociais. Tradução: Luiz Repa. São Paulo: Editora 34, 2003.

ILLICH, Ivan. Energia e Equidade. In: LUDD, N. (Org.) **Apocalipse motorizado**: a tirania do automóvel em um planeta poluído. [tradução Leo Vinicius; ilustrações de Andy Singer]. 2. ed. rev. São Paulo: Conrad, 2005.

JARAMILLO-ECHEVERY, Luis G. Investigación y subjetividad: dê-sedimentando a partir de ló indecible. In: _____. (Editor). **Simientes de la Motricidad Humana**: primeros brotes de investigación. Cauca: Editorial Universidad del Cauca, 2013, p.239-270.

KAGER, Roland; BERTOLINI, Luca TE BRÖMMELSTROET, Marco. Characterization of and reflections on the synergy of bicycles and public transport. **Transportation Research Part A**, 85, p.208–219, 2016.

LACEY, Hugh. Para uma análise dos valores. In: LACEY, Hugh. **Valores e atividade científica**. São Paulo: Discurso Editorial, 1998.

LEAVELL, Hugh; CLARK, E. Gurney. **Medicina Preventiva**. Tradução: Maria Cecília Ferro Donnangelo, Moisés Goldbaum e Uraci Simões Ramos. São Paulo: McGraw do Brasil, 1977.

LUCAS, Ricardo Dantas; ROCHA, Renato; BURINI, Roberto Carlos; DENADAI, Benedito Sérgio Comparação das intensidades correspondentes ao lactato mínimo, limiar de lactato e limiar anaeróbio durante o ciclismo em atletas de endurance. **Revista Brasileira de Medicina do Esporte**, v. 6, n.5, 2000.

MADRID, Bibiano; PARDONO, Emerson; FARIAS, Darlan Lopes; ASANO, Ricardo Yukio; SILVA, Roberto Jerônimo dos Santos; SIMÕES, Herbet Gustavo. Reliability of the Wingate anaerobic test in cyclists. **Motricidade**, v. 9, n. 4, p.40-46, 2013.

MADER, Emily; ZICK, Cathleen. Active transportation: Do current traffic safety policies protect non-motorists? **Accident Analysis and Prevention** 67 (7–13), 2014.

MANFIOLETE, Leandro Dri. **Mountain bike sob o contexto das atividades físicas de aventura na natureza (AFAN) na cidade de Londrina/PR**. Monografia (Bacharelado em Educação Física). Londrina: Universidade Estadual de Londrina (UEL), 2009.

_____. **Certificado do Curso de Formação de Soldados (CFSd)**. 3º Grupamento de Bombeiros. Centro de Ensino e Instrução. Polícia Militar do Paraná (PMPR). Londrina, 14 de janeiro de 2011.

MANFIOLETE, Leandro Dri. Et.al Parede de escalada tipo boulder como vivência lúdica no quartel do corpo de bombeiros. In: Anais do **23º ENAREL - Encontro Nacional de Recreação e Lazer**. São Paulo: Editora Plêiade. Avaré, 22 a 25 setembro 2011.

_____. Bicicleta e Cultura: discursos dos praticantes de cicloturismo. In: **XXVIII Semana de História: Modalidades da Cultura Histórica**. Assis, novembro de 2011.

MANFIOLETE, Leandro Dri; AGUIAR, Carmen Maria. Sentidos da Aderência ao Mountain Bike na Relação Ser-Humano-Natureza. Curitiba: **Revista ALESDE**, v. 2, n. 1, 2012.

MANFIOLETE, Leandro Dri et. al. Atividades Físicas de Aventura na Natureza: emoções, aventura, risco e imaginário. www.efdeportes.com. Revista Digital Efdeportes. Buenos Aires/ARG - Año 17 - Nº 168 - Mayo de 2012.

MANFIOLETE, Leandro Dri; AGUIAR, Carmen Maria. Os Ciclistas de Maria e o Caminho da Fé. www.efdeportes.com, Buenos Aires: **Revista Digital Efdeportes**, Año 18, Nº 181, Junio de 2013.

MANFIOLETE, Leandro Dri; AGUIAR, Carmen Maria. A história da bicicleta e de seus usos. www.efdeportes.com. Buenos Aires: **Revista Digital Efdeportes**, año 18, nº187, dez. 2013.

MANFIOLETE, Leandro Dri et. al. Caminhos da Bicicleta e seus usos em Rio Claro/SP. Rio Claro: **Revista do Arquivo**, n.13, p.46-49, 2014.

_____. **1º Formação em Ciclomobilidade**. Ciclocidade – Associação dos Ciclistas Urbanos. São Paulo, 22 a 24 de maio de 2015.

MANFIOLETE, Leandro Dri; PUTTINI, Rodolfo Franco. O ciclismo como um direito à mobilidade no espaço urbano. In: **Anais da XVII Jornada Multidisciplinar “Diversidade, Acessibilidade e Direitos: Diálogos com a Comunicação e do VIII Encontro de Direitos Humanos da Unesp “Universidade, Violências e Educação em Direitos Humanos**. Bauru/SP, 11 a 13 de agosto de 2015.

MANFIOLETE, Leandro Dri et.al. fenomenológica. In: Anais VI Colóquio de Pesquisa Qualitativa em Motricidade Humana: Etnomotricidades do Sul.Valdívia, Chile, 3 a 6 novembro 2015.

MANFIOLETE, Leandro Dri. Ciclismo no campo de la salud. In: **Primer Seminario Internacional “Construyendo Territorio desde la Bicicleta”** y Primer Conversatório “Currículo y Pedagogia”. Dirección de Extensión Universitaria, Programa de Licenciatura em

Educación Básica com Ênfasis em Educación Física, Recreación y Deportes da Universidad de Cundinamarca (UDEC). Fusagasugá, quatro de noviembre de 2015.

MANFIOLETE, Leandro Dri. Ciclismo, la vida social y el campo de la salud. In: **Anais da 6º Expomotricidad** - 5º Coloquio Internacional de la Educación Corporal: modos de experiencia desde los cuerpos. Medellín, Colômbia, 18 a 20 noviembre 2015.

MANFIOLETE, Leandro Dri; PUTTINI, Rodolfo Franco. Bicicultura e o campo da saúde: uma viagem de bicicleta pela América Latina. In: **5º Foro Mundial de la Bici** – Plataforma Energia Humana, Poder Ciudadano. Santiago do Chile, 31 de março a 5 de abril de 2016.

MARTINS, Joel; BICUDO, Maria Aparecida Vigiani. **Pesquisa qualitativa em psicologia: fundamentos e recursos básicos**. São Paulo: EDUC, 1989.

MEDEIROS, Rafael; DUARTE, Fábio. Bicicleta no Brasil: transporte ou brinquedo? O Imaginário da Mobilidade Urbana. In: MIRANDA, ACM. [et.al] **Brasil Não-Motorizado – Coletânea de Artigos sobre Mobilidade Urbana**. Curitiba: Editora LaBmol, 2013.

MERLEAU-PONTY, Maurice. **Fenomenologia da percepção**. 2ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

MOREIRA, Wagner W. **Educação Física escolar: uma abordagem fenomenológica**. 2ª ed. Campinas, EdUNICAMP, 1992.

NOYES, Philip; FUNG, Lawrence; LEE, Karen; GRIMSHAW, Victoria; KARPATI, Adam; DIGRANDE, Laura. Cycling in the city: an in-depth examination of bicycle lane use in a low-income urban neighborhood. **Journal of Physical Activity and Health**, v.11, p.1-9, 2014.

OKANO, Alexandre Hideki; ALTIMARI, Leandro Ricardo; SIMÕES, Herbert Gustavo; MORAES, Antonio Carlos; NAKAMURA, Fábio Yuzo; CYRINO, Edilson Serpeloni; BURINI, Roberto Carlos. Comparação entre limiar anaeróbio determinado por variáveis ventilatórias e pela resposta do lactato sanguíneo em ciclistas. **Revista Brasileira de Medicina do Esporte**, v.12, n.1, pp.39-44, 2006.

OLAFSSON, Anton Stahl; NIELSEN, Thomas Sick; CARSTENSEN, Trine Agervig. Cycling in multimodal transport behaviours: Exploring modality styles in the Danish population. **Journal of Transport Geography**, 52-123–130, 2016.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA (ONSV). **Retrato da Segurança Viária no Brasil**. Brasília: Grupo Máquina PR, 2014.

PAIM, Jairnilson; TRAVASSOS, Cláudia; ALMEIDA, Celia; BAHIA, Lígia; MACINKO James. The Brazilian Health System: history, advances, and challenges. **Lancet**, 377, 1778–97, 2011.

PUTTINI, Rodolfo Franco. Ética, conhecimento e vida. **Scientiae Studia**, v.13, n.2, 2015.

PUTTINI, Rodolfo Franco; MANFIOLETE, Leandro Dri; JIMENEZ MUÑOZ, Jorge Andrés; SILVA, Claudio Silvério; HIGA, Camilla Lie; BERSI, Rodrigo Martins; GUIMARÃES,

André Borges Fernandes. Humanities in the field of Motricity Human. **Motricidade**, v.12, n. 3, pp. 4-11, 2016.

PUTTINI, Rodolfo Franco. **Análise da produção acadêmica pós-doutoramento: perspectivas filosófica, sociológica e antropológica do campo da saúde**. Tese (Livre-Docência em Sociologia e Antropologia da Saúde). Departamento de Enfermagem. Faculdade de Medicina de Botucatu (FMB). Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), 2016.

RIBEIRO, Denise Maria da Silva. **Inclusão da bicicleta como modo de transporte alternativo e integrado no planejamento de transporte urbano de passageiros - o caso de Salvador**. Dissertação (Mestrado Engenharia Ambiental Urbana). Salvador: Universidade Federal da Bahia (UFBA), 2005.

SÁ, Thiago Hérick; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes; DURAN, Ana Clara; MONTEIRO, Carlos Augusto. Diferenças socioeconômicas e regionais na prática do deslocamento ativo no Brasil. **Revista de Saúde Pública**, v.50, n.37, 2016.

SAGARIS, Lake. Citizen participation for sustainable transport: the case of “Living City” in Santiago, Chile (1997–2012). **Journal of Transport Geography**, v.41, p. 74–83, 2014.

SALDIVA, Paulo Hilário Nascimento. O homem e o meio ambiente urbano. In: VORMITTAG, EMPA; SALDIVA, PHN. (Org.) **Meio ambiente e saúde: o desafio das metrópoles**. São Paulo: Instituto Saúde e Sustentabilidade, 2010.

SCHETINO, André Maia. **Pedalandando na modernidade: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX para o século XX**. 1ª. ed. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008.

SENGERS, Frans. Cycling the city, re-imagining the city: envisioning urban sustainability transitions in Thailand. **Urban Studies**, 1–17, 2016.

SÉRGIO, Manuel. **Motricidade humana: contribuições para um paradigma emergente**. Lisboa: Instituto Piaget, 1994.

_____. **Para uma epistemologia da motricidade humana**. Lisboa: Editora Compendium, 1987.

_____. **Um corte epistemológico: da educação física à motricidade humana**. Lisboa: Instituto Piaget, 1999.

SIDWELLS, Chriss **Manual completo de bicicletas e ciclismo**. São Paulo: Ed.Civilização, 2003.

SILVEIRA, Mariana Oliveira. **Mobilidade Sustentável: A bicicleta como um meio de transporte integrado**. Dissertação (Mestrado em Transportes). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), 2010.

SIMMEL, Georg. As grandes cidades e a vida do espírito. São Paulo: **Mana**, v. 11, n.2, p.577-91, 2005.

SÍNTESE. Músico rapper. Album Vagando na Babilônia/Em Busca de Canaã, Faixa 4 – Sem Cortesia, 2012.

STEVENSON, Mark; THOMPSON, Jason; SÁ, Thiago Hérick; EWING, Reid; MOHAN, Dinesh; MCCLURE, Rod; ROBERTS, Ian; TIWARI, Geetam; GILES-CORTI, Billie; SUN, Xiaoduan; WALLACE, Mark; WOODCOCK, James. Land use, transport, and population health: estimating the health benefits of compact cities. **Lancet**, 2016.

STIPANCIC, Joshua; ZANGENEHPOUR, Sohail; MIRANDA-MORENO, Luís; SAUNIER, Nicolas; GRANIÉ, Marie Axelle. Investigating the gender differences on bicycle-vehicle conflicts at urban intersections using an ordered logit methodology. **Accident Analysis And Prevention**, 97, p.19–27, 2016.

VALE, David; SARAIVA, Miguel; PEREIRA, Mauro. Active accessibility: A review of operational measures of walking and cycling accessibility. **The Journal of Transport and Land Use**, v.9, n. 1, p. 209–235, 2016.

VELOZO, Emerson Luís. **Ciclismo e cultura: anotações sobre o uso da bicicleta**. In: Anais do V Congresso Sulbrasileiro de Ciências do Esporte - Itajaí/SC, 2010.

VOGEL, Marie; HAMON, Ronan; LOZENGUEZ, Guillaume; MERCHEZ, Luc; ABRY, Patrice; BARNIER, Julien; BORGNAT, Pierre; FLANDRIN, Patrick; MALLON, Isabelle; ROBARDET, Céline. From bicycle sharing system movements to users: a typology of Vélo’v cyclists in Lyon based on large-scale behavioural dataset. **Journal of Transport Geography**, n.41, p.280-291, 2014.

XAVIER, Giselle Noceti Ammon. **O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira**. Tese (Doutorado Interdisciplinar em Ciências Humanas), Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). 2011.

WHO - World Health Organization. Constitution of the World Health Organization. Basic Documents. Genebra, Switzerland, 1946. Disponível: <http://www.direitoshumanos.usp.br/index.php/OMS-Organiza%C3%A7%C3%A3o-Mundial-da-Sa%C3%BAde/constituicao-da-organizacao-mundial-da-saude-omswho.html>

WHO - World Health Organization. Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development. Resolution adopted by the General Assembly on 25 September 2015. Disponível: http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E

ZUGE JÚNIOR, Odir. **Cicloativismo paulistano: uma investigação jurídico fenomenológica**: Tese (Doutorado Filosofia e Teoria Geral do Direito). São Paulo: Universidade de São Paulo (USP), 2015.

ANEXOS

ANEXO 1 - QUADRO: ÁREAS DE CONHECIMENTO CLASSIFICADAS DISTRIBUÍDAS PARA AVALIAÇÃO, AGREGADAS POR CRITÉRIO DE AFINIDADE EM DOIS NÍVEIS, TRÊS COLÉGIOS E NOVE GRANDES ÁREAS

COLÉGIO DE CIÊNCIAS DA VIDA		
CIÊNCIAS AGRÁRIAS	CIÊNCIAS BIOLÓGICAS	CIÊNCIAS DA SAÚDE
Ciência de Alimentos	Biodiversidade	Educação Física
Ciências Agrárias I	Ciências Biológicas I	Enfermagem
Medicina Veterinária	Ciências Biológicas II	Farmácia
Zootecnia / Recursos Pesqueiros	Ciências Biológicas III	Medicina I
		Medicina II
		Medicina III
		Nutrição
		Odontologia
		Saúde Coletiva
COLÉGIO DE CIÊNCIAS EXATAS, TECNOLÓGICAS E MULTIDISCIPLINAR		
CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA	ENGENHARIAS	MULTIDISCIPLINAR
Astronomia / Física	Engenharias I	Biotecnologia
Ciência da Computação	Engenharias II	Ciências Ambientais
Geociências	Engenharias III	Ensino
Matemática / Probabilidade e Estatística	Engenharias IV	Interdisciplinar
Química		Materiais
COLÉGIO DE HUMANIDADES		
CIÊNCIAS HUMANAS	CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS	LINGÜÍSTICA, LETRAS E ARTES
Antropologia / Arqueologia	Administração, Ciências Contábeis e Turismo	Artes / Música
Ciência Política e Relações Internacionais	Arquitetura e Urbanismo	Letras / Linguística
Educação	Ciências Sociais Aplicadas	
Filosofia / Teologia	Direito	
Geografia	Economia	
História	Planejamento Urbano e Regional / Demografia	
Psicologia	Serviço Social	
Sociologia		

FONTE: Publicado: Terça, 01 Abril 2014 19:30 | CAPES

ANEXO 2 - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO – TCLE (CONSELHO NACIONAL DE SAÚDE, RESOLUÇÃO CNS 466/12 – CAPÍTULO IV)

Eu, LEANDRO DRI MANFIOLETE, R.G. 42.898.764-3, aluno do Programa de Pós-Graduação em Ciências da Motricidade - UNESP, pesquisador responsável pelo Projeto de Pesquisa intitulado “Ciclismo urbano: a perspectiva de cicloativistas da cidade de São Paulo” sob a orientação do Prof. Dr. Rodolfo Franco Puttini, R.G. 6.515.820-9.

Venho convidá-lo (a) a participar desta pesquisa que resultará numa dissertação de mestrado cujo objetivo geral é de compreender o significado da prática social do ciclismo na perspectiva de cicloativistas da cidade de São Paulo. Considerando o seu envolvimento direto ou indireto com a prática do ciclismo, a sua participação nesta pesquisa é importante e que consiste em nos ceder uma entrevista, cujas informações possam auxiliar em novos entendimentos sobre a relação do ciclismo e o campo da saúde.

Os riscos de sua participação nesta pesquisa são mínimos, você poderá sentir algum desconforto ou constrangimento referente a alguma pergunta, porém, esses riscos serão minimizados, pois você terá total liberdade para interromper a entrevista, seja para solicitar maiores esclarecimentos ou mesmo recusar a continuar sua participação em qualquer etapa da pesquisa e poderá não responder a qualquer pergunta que não lhe seja conveniente, sendo que você não será penalizado por isso e também não lhe provocará nenhum dano ou punição.

Se você permitir e, somente assim, a entrevista será gravada em equipamento eletrônico (gravador de áudio). Além disso, assegura-se que, de nossa parte, serão fornecidos todos os esclarecimentos necessários, antes e durante o curso da pesquisa, assim como será garantido o sigilo que assegure sua privacidade, quanto aos dados confidenciais envolvidos na pesquisa. O seu nome também não será citado nos resultados da pesquisa, sendo mantido assim o sigilo em relação a sua contribuição. Você não terá nenhum gasto financeiro para participar desta pesquisa, bem como não receberá nenhum pagamento ou ressarcimento pela participação.

Os resultados serão apresentados e divulgados primeiramente por meio da defesa da dissertação de mestrado, para o grupo pesquisado e, posteriormente em congressos e revistas científicas, bem como em qualquer espaço público ou privado onde o conhecimento aqui gerado seja pertinente. Se você se sentir suficientemente esclarecido sobre essa pesquisa, seus objetivos, eventuais riscos e benefícios, convido-o (a) a assinar este Termo, elaborado em duas vias, sendo que uma ficará com você e a outra com o pesquisador responsável.

Local: ____/____/2015.

Assinatura do Participante da Pesquisa

Assinatura do Pesquisador Responsável

Título: Ciclismo urbano: a perspectiva de cicloativistas da cidade de São Paulo

Pesquisador Responsável: Leandro Dri Manfiolete

Cargo: Bolsista CAPES (Mestrado Acadêmico) PPG Ciências da Motricidade

Instituição: Departamento Educação Física. Instituto de Biociências de Rio Claro (UNESP)

Endereço: Av. 24-A 1515, Bairro Bela Vista, Rio Claro, SP

Dados para Contato: Tel: (19) 34334328/ e-mail: leandro_dri@hotmail.com/
ldrimanfiolete@gmail.com

Orientador: Prof. Dr. Rodolfo Franco Puttini

Instituição: Departamento Saúde Pública. Faculdade de Medicina de Botucatu (UNESP)

Endereço: Av. Prof. Montenegro, s/n/ Bairro: Distrito de Rubião Junior-Botucatu/SP

Dados para Contato: Tel: (14) 3880-1366 / e-mail: puttini@fmb.unesp.br

Comitê de Ética – Instituto de Biociências – UNESP Rio Claro

Endereço: Avenida 24 A, 1515, Bairro Bela Vista, Rio Claro-SP

Telefone: (19) 3526-4105/ (19) 3526-9678/ (19) 3526-9605

E-mail: cepib@rc.unesp.br/ staib@rc.unesp.br

DADOS PESSOAIS DO PARTICIPANTE DA PESQUISA

NOME: _____

RG: _____ **GÊNERO:** ____ **DATA DE NASCIMENTO:** ____/____/____

ENDEREÇO: _____

TELEFONE: _____ **E-MAIL:** _____

ASSINATURA: _____

APÊNDICES

APÊNDICE 1 - CARTA APRESENTAÇÃO “PASANTIA ACADÊMICA” UDEA

Botucatu/São Paulo/Brasil, 09 de outubro de 2015.
 À Professora Dra. Margarita Maria Benjumea Perez,
 Jefe de Formación Acadêmica do Instituto de Educación Física y Deportes
 Universidad de Antioquia (UdeA) - Medellín/Colômbia

Prezada professora Margarita,

Venho por esta carta manifestar gratidão pela nossa primeira aproximação por videoconferência Colômbia-Brasil, referido ao encontro no dia 09 de outubro de 2015, que gentilmente a senhora nos cedeu quatro horas do tempo de trabalho e sem formalidades últimas, para nos comunicar com uma sua exposição sobre a teoria da motricidade humana de Manuel Sérgio, bem como a descrição de sua trajetória acadêmica-profissional até chegar ao posto atual de *Jefe de Formación Acadêmica* do Instituto de Educación Física y Deportes da Universidad de Antioquia, incluindo a origem do Programa de Pós-Graduação em Educación e o exitoso Projeto Político-Pedagógico do curso de Educación Física desta instituição.

Eu e nossos alunos do Programa de Pós-Graduação Ciências da Motricidade - Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP) campus de Rio Claro, via Faculdade de Medicina de Botucatu (UNESP) de onde fizemos este primeiro contato, ficamos satisfeitos e afirmo o nosso reconhecimento acerca do seu trabalho, especialmente aquele desenvolvido em atividades de pesquisa e extensão com comunidades que a senhora coordena junto a este instituto.

Quero agradecer a recepção ao meu orientando de pós-graduação, Leandro Dri Manfiolete, que desde o dia 15 de setembro de 2015, vem realizando aproximação via correio eletrônico para averiguar possibilidades de intercâmbio acadêmico e sua estadia na Colômbia. Gostaria de afirmar o direcionamento dessa iniciativa cujo espírito de militância o fez desembarcar em Medellin (cidade promotora do ciclismo), e tem me feito repensar detalhadamente o conceito de campo de saúde, ao trabalharmos o ciclismo estendendo-o às questões de mobilidade urbana no cotidiano das pessoas na cidade, diferentemente da definição de saúde da Organização Mundial da Saúde, que entende campo da saúde baseado em doenças catalogadas pelo CID (Código Internacional de Doenças). E, mais ainda, a proposta do ciclismo na abordagem da “motricidade humana” tem coincidido com as minhas proposições sociológicas (Pierre Bourdieu) acerca do “campo da saúde” em referência àquelas questões contemporâneas da Motricidade Humana inaugurada por Manuel Sérgio em 1986 com sua tese de doutorado “Para uma Epistemologia da Motricidade Humana” defendida na Universidade Técnica de Lisboa (e que a senhora bem mostrou outras vias teóricas pertinentes), rumo para as Ciências Sociais e Humanas em Saúde nas diretrizes epistemológicas da área da Educação Física latinoamericana.

É de meu desejo, por isso tudo, que essa primeira experiência intelectual de aproximação acadêmica, por enquanto estabelecida informalmente, venha frutificar em

parceria formal, pois participo do Programa como professor efetivo na área de atuação Pedagogia da Motricidade Humana, linha de pesquisa “A Natureza Social do Corpo”, e acredito que haja possibilidade de estruturar um terreno sólido para ampliação e consolidação da área da Educação Física na Epistemologia da Motricidade Humana na América Latina. Porém, como atualmente não exerço cargo administrativo no Programa de Pós-Graduação da Unesp, não sei ao certo quais são os procedimentos adequados que estabelecem esse pedido de parcerias e intercâmbios entre duas instituições para a produção de atividades de ensino, pesquisa e extensão.

Fomos informados que já vigora um convênio entre UNESP e UdeA que vencerá no próximo ano de 2016, mas não foi ainda estabelecida parceria pontual entre os institutos de pesquisa referidos. Portanto, Profa. Dra. Margarita, seguindo a sua orientação de interesse para uma via de formalização com o Instituto de Educación Física y Deportes da Universidad de Antioquia (Medellín/Colômbia), eu, Rodolfo Franco Puttini, solicito juntamente com o aluno Leandro Dri Manfioleto, um *Encargo Administrativo* reconhecido como *Pasantia Acadêmica* junto ao Instituto de Educación Física y Deportes, ou seja, estou entendendo o significado *encargo administrativo* a autorização para frequentar a instituição colombiana, ou seja, uma forma de receber oficialmente um estrangeiro para utilizar as dependências dessa instituição.

Assim, peço-lhe a compreensão para entender a minha atitude de utilizar-me desta missiva para encaminhá-la também ao coordenador do Programa de Pós Graduação Ciências da Motricidade, Prof. Adjunto Samuel de Souza Neto, e ao nosso Pró-Reitor de Pós-Graduação da UNESP, Prof. Titular Eduardo Kokobun, para que ambos possam verificar possibilidades de prosseguir com a solicitação de um convênio especificamente entre os dois institutos de pesquisa (Instituto de Educación Física y Deportes e o Instituto de Biociências de Rio Claro), também com o interesse de estreitar a participação docente e discente entre as duas instituições e elaborar projetos de comum acordo entre os Programas de Graduação em Educação Física e Programas de Pós-Graduação de Motricidade Humana na América Latina.

Acreditamos que essa forma de constituir-se uma aproximação formal, atende uma expectativa de ambas as instituições produtoras de conhecimento de Educação Física e promovendo a internacionalização como uma meta das universidades latinoamericanas, já nesse primeiro ato, o da formalização do aluno Leandro Dri Manfioleto com *Pasantia Acadêmica* frequentando as atividades acadêmicas desta instituição, venha até o fim de sua estadia usufruir das dependências da Universidade de Antioquia, com a supervisão da Profa. Dra. Margarita Maria Benjumea Perez, bem como trazer elementos para gestão de um convênio internacional latinoamericano. Repito, ficamos muito satisfeitos por tudo o que se sucede até agora e aguardamos os prosseguimentos desta carta, despeço-me deixando à sua pessoa minhas mais altas considerações.

Cordialmente,
Rodolfo Franco Puttini

Prof. Adjunto Departamento de Saúde Pública-Faculdade de Medicina de Botucatu (FMB)
Docente Programa de Pós-Graduação Ciências da Motricidade
Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP)

APÊNDICE 2 - CARTA CONVITE DO II SEMINÁRIO INTERNACIONAL “CONSTRUYENDO TERRITORIO DESDE LA BICICLETA”. SANTIAGO, CAPITAL DO CHILE, 07/04/2016.

A bicicleta, instrumento básico utilizado como ferramenta, possibilita o ser humano otimizar sua capacidade de movimento. Dizia Ivan Illich: “o futuro virá montado pela bicicleta porque como meio é um elemento básico de desenvolvimento dos processos de construção e de implementação da equidade”. Atualmente necessitamos de uma mudança radical para uma nova forma de movimento, que equivale ao uso mecânico da energia de forma racionalizada, organizada e limitada. Os motores a combustão e seus milhões de cavalos de força, que em primazia não necessitamos por elevar em excesso a velocidade de deslocamento, destruímos a possibilidade de viver neste planeta. Por isso, a bicicleta não é somente um instrumento desportivo, mas sim uma ferramenta para a vida e para o desenvolvimento pleno da Humanidade. A bicicleta, no território, surge como possibilidade sem precedentes do resgate da energia humana em potencial. Ou seja, há processos de controle tecnológico e virtual que utilizam energias mínimas, mas temos de encontrar caminhos para o uso de energias limpas. Acreditamos que o ato central desse seminário, além do que discutido no V Foro Mundial de a Bici em Santiago, será o de revisar as determinações da bicicleta em movimento. Acreditamos com isso seguir andando e/ou pedalando a construção de uma vida mais digna e equânime ao futuro próximo. (Fonte: Cesar Zabala Arquila, Decano da Universidad de Cundinamarca/Colômbia. In: I Seminário Internacional “Construyendo territorio desde la bicicleta” Fusagassugá, 4 noviembre 2015)

Acreditamos que o ato central desse seminário, além do discutido no “*V Foro Mundial de la Bici - Energia Humana, Poder Ciudadano*” é revisar as determinações da bicicleta em movimento social seguindo andando e/ou pedalando para a construção de uma vida mais digna e equânime ao futuro próximo. Portanto, o objetivo do debate será: 1) Expor pontos de vista de distintas áreas do conhecimento sobre o fenômeno do ciclismo; 2) Refletir sobre o uso da bicicleta por aqueles que resistem ao uso do veículo motorizado; 3) Discutir a importância de políticas públicas para a promoção do uso da bicicleta nos centros urbanos; 4) Propor discussão no interior da comunidade acadêmica dos países aqui envolvidos. Convidados palestrantes:

1. Discurso de abertura. Prof. Dr. Cesar Zabala Archila. Decano Facultad de Ciencias de lo Deporte y la Educación Física da Universidad de Cundinamarca (UEC).
2. Organização do V Foro Mundial de la Bici. Prof. Me. Arturo Torres. Docente do curso de Arquitetura da Universidade Diego Portales/Chile
3. Energia Humana e poder cidadão. Profa. Dra. Amarilis Horta Tricallotis. Coordenadora do grupo BICICULTURA Santiago
4. A criação arquitetônica para vias de pedestres e ciclovias para as cidades saudáveis. Prof. Dr. Evandro Fiorin. Núcleo de Arquitetura e Urbanismo (NAU) da Faculdade de Ciência e Tecnologia de Presidente Prudente (FCT/UNESP)
5. Cicloativismo paulistano: uma investigação jurídico-fenomenológica. Prof. Dr. Odir Zuge Jorge. Universidade Cruzeiro do Sul/SP
6. Papel da mídia no mundo globalizado e cultura do automóvel. Prof. Dr. Oscar D’Ambrósio. Editor-chefe comunicação (UNESP)
7. Ciclismo urbano e epidemiologia na cidade de Rio Claro/SP. Inaian Pignati Teixeira. Doutorando Programa Pós-Graduação Ciências da Motricidade (UNESP)
8. O conceito de campo da saúde e a bicicleta entre a cidadania e direito humano. Prof. Dr. Rodolfo Franco Puttini. Faculdade de Medicina de Botucatu UNESP)
9. Motricidade humana e ciclismo como práxis lúdica. Prof. Dr. Sérgio Alejandro Toro-Arevolo. Coordenador do curso de Educación Física da Universidad Austral de Chile.

APÊNDICE 3 – ANÁLISE IDEOGRÁFICA DOS DISCURSOS

QUADRO 1 – DISCURSO I (TRANSCRIÇÃO)

¹No momento que eu aprendi a pedalar na bicicleta sem rodinha foi muito mágico, nunca vou esquecer na minha vida no dia seguinte que fiz 5 anos de idade, passei a festa dos 5 anos querendo pedalar e não conseguia porque a bicicleta que eu tinha ganho não tinha rodinha, no dia seguinte olhei aquela bicicleta e pensei é agora, eu nunca vou esquecer no primeiro e segundo segundos não ter caído e ter ido assim, foi uma coisa curiosa porque foi uma extensão de uns 10 a 15 metros e depois chapuletei forte de frente no portão e o curioso que foi nessa casa aqui do lado que eu nasci e foi a vontade mas nunca perco o timão, foi muito louco e, desde então a bicicleta sempre foi um brinquedo e tenho um tio vivo, tem 92 anos de idade, era um almirante na época, um militar oficial da marinha e tinha morado muitos anos na Inglaterra e EUA, e ele tinha essa cultura de bicicleta e meu contato com ele trouxe muitas coisas interessantes, primeiro a fotografia, com 9 anos de idade eu comecei a revelar e ampliar fotos e me apaixonei por fotos de uma maneira visceral, nunca vou esquecer esse dia e nessas mesmas férias que eu passei no Rio de Janeiro, eu aprendi a entender a bicicleta como uma ferramenta, desde mecânica a pedalar sem mão, brincar mais com o instrumento bicicleta que entrou de uma forma mais lúdica e mais responsabilidade tirotécnica, de ter mais habilidade com o produto, com a bicicleta como um brinquedo que te desafia limites, eu tinha 9 anos, foi bicicleta e fotografia de uma maneira mais íntima.

Depois vem aquele período que vai para a faculdade e aí ela entra como meio de transporte e ²na faculdade ela ressurge não como lazer de brinquedo mas como meio de transporte e com isso eu conseguia unir todos os bairros, você sair de um bairro a outro, a ferramenta da liberdade para uma ferramenta da mobilidade porque é uma liberdade potencializada, isso foi na década de 80 e já não estava morando tão longe porque me mudei para a Vila Madalena e desse lugar conseguia alcançar todos os pontos da cidade de São Paulo com a minha bicicleta e observar a cidade de uma maneira diferente e isso afetou muito a minha formação de arquiteta porque quando a bicicleta chega em minha vida em 1976, eu já começo a questionar e fazer um efeito colateral de ser ciclista e resgatar a escala humana.

³ Quando fiz 18 anos em 1971, ganhei um carro e comecei a andar com velocidade e toda a escala para mim era de carro e quando saí de onde morava no Morumbi para morar mais próximo da faculdade, achava que era longe e precisava ir de carro na época, aí comecei a ir de bicicleta, nisso a cidade se encaixou dentro da minha escala, mas de uma maneira muito rápida e como sempre fui boemia e gostava de pedalar a noite, ficava às noite pedalando na cidade entendendo a cidade antiga, o centro, a boemia, os atores da cidade de manhã, tarde, noite e de madrugada quem eram, descrever a cidade de São Paulo vários aspectos sobre quem por ela estava, os determinados horários na rua, não dentro do carro, o carro é apenas um obstáculo para você se locomover, o carro e, conseqüentemente o cidadão que está lá dentro ele não faz parte do cenário urbano, ele é apenas um ruído na imagem de quem está indo a pé, de bicicleta e de quem está vivenciando a cidade.

⁴ Essa foi uma descoberta muito grande na década de 70, tanto que mudou toda a minha formação de arquiteta, eu nem estava muito curtindo ser arquiteta num meio social que valorizava o espaço para o carro, vivia em um tempo que não podia questionar Lúcio Costa, Oscar Niemayer, eu sempre não idolatrei, mas valorizei muito mais o trabalho de Jaime Lerner, gostar do trabalho de Jaime Lerner contra/versus Oscar Niemayer e Lúcio Costa eu era outsider, não me encaixava e não tinha uma formação para poder conceitualmente criticar uma cidade desenhava por esses brilhantes arquitetos brasileiros e intuitivamente já admirava o trabalho de Jaime Lerner que tirava o carro do centro e colocava uma ciclovias na cidade, pena que o trabalho dele foi sucateado, sacaneado e não valorizado, nem na época, muito menos hoje em dia na própria cidade, então a bicicleta entra na minha formação como uma porta reveladora de que a escala que o humano estava propondo para as suas cidades, não era aquela que eu entendia como a correta.

Depois disso teve outras coisas importantes na minha vida como ir para a Europa mais vezes. ⁵ Naquela época da ditadura você tinha que deixar 2000 dólares de depósito no governo federal para você ter o direito de sair do país, então além de a gente viver em uma ditadura militar em um processo que você era considerado subversivo se você tinha uma revista de bicicleta na mão, naquela época era diferente, se você pensava em importar algum produto, você era punido com taxas absurdas, quer dizer, ⁹ nós éramos isolados na década de 70 e 80 não só pelo fato de estarmos em um país longe do mundo, mas porque não tinha internet, telefone era caro, uma passagem de avião era caríssima e você era ainda penalizado com um depósito compulsório de 2000 dólares para sair do país, então nós éramos prisioneiros do Brasil e pior, prisioneiros de uma cultura que valorizava a bunda da mulher, o carnaval, o futebol e que depreciava quem não queria ter carro.

Nós éramos prisioneiros desse sistema, só ⁶ com o advento da internet mesmo que começou ter essa permeabilidade, uma cultura mais permeável, o boom da Europa e EUA vem para o Brasil e eventualmente o boom do Brasil ir para fora, antes disso nós éramos muito isolados, seja pelo continente, geograficamente e também porque falamos português, eu aprendi a falar espanhol muito cedo, grandes viagens que eu fiz na minha vida tudo de carona e eu sempre questioneei esse preconceito fortíssimo que o brasileiro tem com o spanish

hablante, esse folclore de achar argentino um absurdo, vai lá na Argentina e ver o que é um país de segundo em transição para o primeiro mundo, o Brasil é um infeliz na cultura em achar que somos o máximo, nós temos muito o que aprender com a América Latina como um todo e eu não me fechei nisso né e a bicicleta também me promoveu isso porque eu já pedalei 28 países de lá para cá nos últimos 20 anos e não é pedalar e dar meia voltinha com bicicleta compartilhada não, é pegar minha bicicleta e minhas coisas e fazer grandes travessias, de posar em Berlim, sair de Copenhagen, posar em Milão, sair de Pisa, sabe, grandes viagens, de travessias mesmo e na América Latina também, grandes trechos, conhecer a cultura via pedalando.

Então, eu estava naquele momento da década de 70 e 80 que nós éramos prisioneiros do Brasil culturalmente também, então o pessoal aceitava que futebol, bunda de mulher e carro era tudo que brasileiro quer para ser feliz e ainda vive preso, agrilhado a esses conceitos, é uma tristeza de ver esse país e você vai mais para frente quando fui ser arquiteta, não me adaptei na arquitetura pelo caráter fechado, aquela coisa elitista, não me adaptei, fui para a fotografia fazer jornalismo e aí na década de 80 eu ⁷tive o privilégio de trabalhar nas melhores revistas, rádios e jornais do Brasil e no ano de 1984, fui para a Folha de São Paulo, em 1987 estava trabalhando para a Playboy fazendo coisas interessantes como o Estudo Jornalístico e foi nesse momento, em 1986, que eu comecei a trazer para a mídia fazendo matérias sobre o tema mountain bike.

⁸A minha bicicleta era de cidade, colocava na mão as marchas, aquelas bicicletas de marcha única, colocava marcha para conseguir subir e descer na cidade de São Paulo com carga e tudo, quer dizer, eu trabalhava no urbano com as minhas bicicletas e quando eu pude colocar as minhas bicicletas fora do asfalto para viajar no mountain bike, trilha e eu que sempre tive muito tirocínio de moto, sempre fui motociclista e gostei muito das 2 rodas com motor, eu me adaptei muito rápido ao mountain bike, nunca fui uma atleta mas conheço poucas pessoas, mulher eu desconheço, conheço poucas pessoas (homens) que tenha mais habilidade que eu em trilha, sabe, posso não ser veloz mas não boto o pé no chão e sou muito técnica, gosto da atividade mountain bike e ela me complementou muito o balé de corpo, ser um ser integrado com a bicicleta.

Então eu adoro o mountain bike, ⁹comecei a pedalar muito cedo fazendo as minhas próprias bicicletas, em 1988 eu tinha uma Cruizer 10 marchas, andava por ela em qualquer lugar e era muito interessante e quando eu comprei a minha primeira mountain bike fora do Brasil, trouxe, em 1989 montei um clube, o 'Night Bikers Club' que eu levava as pessoas para pedalar a noite na cidade, a esmagadora maioria tinha mountain e carro para vir pedalar comigo nas noites paulistana e eventualmente parar para tomar uma cerveja e curtir a noite da cidade, isso começou em 1988 e no fim de semana, levava esse pessoal para pedalar nas trilhas em Itupeva, Jundiá, Campo Limpo, Mairiporã, toda essa região conheço de bicicleta, algumas fortes, Campos do Jordão é uma cidade com trilhas muito difíceis, quem foi o primeiro elenco de pessoas que estavam conosco nas trilhas eram pessoas oriundas da motocicleta, então eles trouxeram uma capacitação técnica muito interessante para nós que éramos ciclistas urbanos, então essa fusão de motociclistas que saíam da moto para ter uma agilidade para ter um físico melhor, vinham pedalar conosco e nós pedalando com motociclistas, ganhamos muita técnica de descida e subida de montanha, nós fomos os primeiros de todas essas trilhas da serra da Cantareira, serra do Japi, serra do Mar, fizemos grandes entradas nas trilhas que já existiam que eram um patrimônio dos enduros de motocicleta, então voce pegava as planilhas de moto e fazíamos grandes travessias, então eu fiz Campos do Jordão até Paraty, São Paulo/Salesópolis até Paúba por trilha, grandes viagens, saía com uma planilha na mão, achava que ia chegar hoje e chegava 2 dias depois, muitas vezes nós ficamos perdidos no meio do mato, mais de um dia, várias pessoas.

Então solidificamos o ciclismo urbano e com grande amor pelo mountain bike, aí eu ¹⁰comecei a organizar eventos de mountain bike no final da década de 80, a primeira corrida de mountain bike do Brasil foi em 1988 no Rio de Janeiro e no estado de São Paulo, a primeira também foi em 1988 em Campos do Jordão e foi eu que organizei; em 1989 já teve o primeiro campeonato brasileiro de mountain bike naquela região de Campos do Jordão e no mesmo ano fiz um circuito Copa Halls Chic de mountain bike até 1992/1993 e logo após, comecei o Night Bikers Club e um jornal chamado Night Bikers News e foi muito forte.

Em 1990 tivemos uma quebra de pendente muito grande chamado ¹¹Plano Collor, nós tivemos um confisco do dinheiro, então quem trabalhava de forma informal como eu falando o bom português 'se fudeu!' Eu fiquei 8 meses sem ganhar dinheiro, foi uma coisa muito difícil, mas foi quando solidifiquei a atividade do Night Bikers Club porque eu não tinha o que fazer, eu não tinha trabalho, eu era fotógrafa free lancer, eu não existia no mercado, fiquei de novembro/1989 até outubro/1990 sem ganhar um puto, voce imagina quantas pessoas se mataram naquela época, foi muito difícil não tinha o que fazer, não tinha trabalho e foi quando solidifiquei as atividades de clube, começava a pedalar 22h da noite até as 3h da manhã, a gente rodava com uma molecada na cidade muito interessante e isso criou um grande cenário de grupos de ciclistas na noite paulistana, então a cidade de São Paulo começou rapidamente naquela época e muito antes que outras cidades, eu sei que, no mundo, nós somos os pioneiros e desse negócio surgiu um pessoal lá no Rio de Janeiro chamado Thursday Night Bikers e eles colocavam 8000 pessoas nas ruas e de uma matéria disso que saiu na Globo, dos EUA o pessoal de São Francisco sacou e criou o Critical Mass porque eles ligaram muitas bicicletas nas ruas que eles viram no Rio

de Janeiro com muitos pedestres atravessando as ruas de Pequim na China, então eles criaram a Massa Crítica fundindo essas 2 imagens.

Olha que coisa interessante, saindo de uma imagem que foi replicada no Rio de Janeiro saindo do nosso grupo e foi para os EUA, foi ¹² o cenário de bicicleta em massa nas ruas do urbano, uma cena que começou em São Paulo em 1989 e cresceu muito dali em diante porque o Plano Collor me deixou sem trabalho e trabalhei muito essa ideia de passeios ciclísticos a noite, organizado, camiseta, grupo e tudo aquilo que o pessoal do cicloativismo hoje considera irrelevante e ruim, é interessante como esse pessoal não tem a menor memória da origem deles, então hoje quando voce pedala em um critical mass e vê o pessoal segurando as ruas, é a mesma coisa que fazíamos no final da década de 80 e começo dos anos 90. O pessoal é muito crítico, entendo qual é a crítica deles porque eu passei nos passeios ciclísticos organizados noturnos porque eles acham uma série de coisas entre eles que não pode ser cobrado, não pode usar capacete, tem uma série de oposições frente a uma organização, eu acho válido a crítica porque a ³³organização horizontal ela é muito forte e competente e o que deu toda essa massa de pessoas fazendo e modificando, mas voce não pode negar a verticalização, eu tive reuniões na CET que fomos formalmente proibidos, então se nós não tivéssemos tido uma representatividade, nem que tenha sido para ser negada, não teria chegado ao que chegamos hoje e muito menos, não uma organização mas uma atitude de não conflito, numa determinada época nós conseguimos subsistir em conflito com a carrocracia porque nós andávamos pela direita, não incomodávamos, não parava farol, não era anárquico como se propunha a ser a bicicletada, naquele momento eu não tinha espaço físico.

Para se ter uma ideia, ¹³ naquele momento eu não usava a palavra bicicleta como meio de transporte por causa do preconceito social que existe até hoje, imagina naquela época como ato de voce pedalar como meio de transporte que é uma coisa de pobre, uma opção de quem não tem opção, então a bicicleta naquela época ele estava assim, veja você metro matrix composed, fabricado pela NASA, custa 1000 dólares, opção de rico, eu tive que pintar a bicicleta e dar um tremendo agregador de valor mesmo para a classe média desejar e, claro, eu sabia onde queria estar, claro que eu soube onde estava, em 1996 quando fui candidata a vereadora, aí eu vi: bicicleta como meio de transporte, inclusão social, equidade, não usava essa palavra ainda, mas direito à cidade, calçadas, eu sempre falei, pedestre e ciclista, nós tivemos uma primeira reunião da UCB em Brasília e foi bem depois da minha palavra, eu parei e estava indo para Fortaleza cobrir um evento de ciclismo de 24h, parei em Brasília, saí do avião e fui pra lá para dar uma palestra e o tema da palestra foi “Sempre associem a palavra pedestre e ciclista” porque nós somos ETs e pedestre não é ET, se você associa os direitos iguais de pedestre e ciclista, voce vai melhorar calçadas, vai falar de rotas de pessoas, falar de fluidez porque para mim ficou evidente bem antes que o pedestre não tinha vez porque quando eu queria atravessar uma ponte, o que eu ia fazer, ia para a calçada e eu entendia que eu não conseguia atravessar igual, então eu nem estou pensando no ciclista mas sim no pedestre em atravessar a ponte, isso na década de 90, então já tinha esse discurso pedestre-ciclista, mas isso eu caí forte quando fui candidata a vereadora, então se voce for ver as entrevistas que eu dei na época, mote de campanha e tudo, era direito à rota porque não adianta ter uma calçada linda se não tem uma avenida Bandeirantes para atravessar e voce não atravessa, então calçadas ela só tem sentido se elas foram conectadas com uma rota para as pessoas (pedestre, ciclista, cadeirantes), uma rota para quem vai fora do carro, muito importante e eu já tinha isso muito claro, então em 1996 foi quando eu dei o golpe no bom sentido e depois de um tremendo trabalho do Night Bikers, tremendo trabalho de elitizar o ato de pedalar sem demérito, quem preconceitua não lê o meu texto, agregar valor ao ato de pedalar, elitizar não é a palavra correta, é agregar valor a ato de pedalar e começar a mostrar, olha somos todos pedalando iguais, foi um tremendo de um trabalho e eu acho que sou muito perdedora quando eu não consigo fazer o pessoal entender que bicicleta é transporte, esporte e lazer e que no alto rendimento naquele pessoal que é atleta mesmo, as cabeças são maravilhosas e eles são super pró-mobilidade em bicicleta.

¹⁴ Existe um preconceito muito grande na cidade paulistana contra o pessoal que vai treinar na USP, o pessoal fica numa baixa que é inaudita, falta muita compreensão da grandiosidade que é a bicicleta e quantos fingers ela tem, BMX é maravilhoso, ⁴²a cara da criança pelo BMX, é fazer aquela criança se sentir um super herói, ele bota uma série de equipamentos que o pessoal considera um horror, deixa botar joelheira, cotovela, capacete, ele voar e se sentir um super herói, é a porta de entrada da bicicleta como criança, BMX é não usar capacete, sem luva, sem óculos, sem proteção, pelo amor de Deus, ⁴³os caras voam, eles fazem vala de 8 metros de distância uma da outra, pelo amor de Deus, quem são esses caras para ficar falando da lição moral de capacete, calça a boca! Não estou mandando usar, mas quem usa não pode ser preconceituado, quem usa porque voa, sabe o que é cair de cabeça no piso e ter o direito de usar sem ninguém encher o saco, é a coisa holística da bicicleta. Uma bike de pneu fino ela é maravilhosa, uma bike de pneu gordo é maravilhosa, uma bike aro 700 é incrível, uma fat bike é um tesão, uma bike aro 20 com o pneuzinho é o máximo, todas as bicicletas são maravilhosas e todas as vertentes são maravilhosas e todas elas só tem a contribuir e o nosso trabalho só ganha se conseguir unir.

Eu ¹⁵ não venho do mountain bike, venho de bicicleta urbana que botei eu mesma coroa e era uma pessoa que adorava moto, sempre gostei de caminhar trilha, levei minha bicicleta para as trilhas, parei de escalar que é uma coisa que eu adorava por causa da bicicleta na trilha, então não é que eu venho do mountain bike, eu tenho o

mountain bike em cima de mim, na cidade eu ando pulando guia, descendo praça, night biker era 70% asfalto, 30% trilha urbana, então esse pessoal que anda com bicicleta mountain bike na cidade, calma, venha andar com a gente e voce entenderá porque voce fica só no fino, voce não pode aproveitar a cidade off road que existe, antigamente existia muito mais, hoje elas estão cercada, existe uma arquitetura anti-mendigo muito grande que cerceou os caminhos por trilhas e praças, no Pacaembú voce conseguia fazer grandes circuitos passando por trilhas difíceis de serem descidas e quem era muito bom empurrada, eu via zoando no meio das trilhas e depois queria me acompanhar subindo, então a gente andava de mountain bike não é porque a gente era coxinha e fazendo moda como o pessoal nos acusa, mas sim porque tínhamos um uso específico e outra maneira, depois vieram os grupos in do assalt que é exatamente isso que eles fazem hoje, eles ⁴⁶começam a pegar a trilha só na descida, eu pegava muita descida e subida, tem uma trilha hoje que é asfaltada e tem escadinha lá na Praça do Pôr do Sol, eu subia sem botar o pé no chão, cara muito mais forte que eu não fazia, não é uma questão de força, é uma questão de técnica e agilidade, cara é difícil repetir o que fazíamos na época porque primeiro que o cenário ficou urbanizado e muitas praças que eram abandonadas, eram grandes celeiros de brincadeiras, então no night bikers nada mais era do que um trecho de asfalto ligar com os trechos de trilhas extremamente técnicos e desafiadores de mountain bike.

Essa viagem foi ao contrário, não foi nessa ordem. ¹⁶ Em 1997, nos 46º do 2º tempo os ciclistas de Belo Horizonte conseguiu inserir a bicicleta no Código de Trânsito Brasileiro e esse código já tinha saído da casa dos deputados federais para ir aos senadores. Quando chegou lá, os senadores olharam, mantiveram e tiraram alguns itens para não ter que voltar para os deputados e eles aceitaram a inserção que nós fizemos no último tempo da bicicleta, então se voce pegar o Código de Trânsito Brasileiro anterior, se pegar os logotipos (placas), a 4º ou a 5º é proibido bicicleta e a 99º/100º é permitido bicicleta. O primeiro código, as placas que vem depois aqui elas foram anexadas, o primeiro código de trânsito brasileiro aquele anterior, ele só lembrava da bicicleta para proibi-la, a placa que permite bicicleta não está em seguida ou anterior, ou seja, a bicicleta ‘entrou’ no código de trânsito brasileiro em 1997 que entrou em vigor em janeiro de 1998, então o que aconteceu, em 1998 eu fui chamada a respeito para dar um entrevista referente à minha opinião sobre o novo código de trânsito brasileiro e, não sabedora do código, emiti uma opinião equivocada para a Folha de São Paulo e depois para a MTV, não, o código tá errado porque ele pede buzina, campainha, retrovisor e não fala de capacete... olha só como a minha opinião era diferente e eu critiquei o código por causa do capacete. Nisso, começou a sair uma série de matérias contrárias ao código de trânsito brasileiro que entrava em vigor em 1997.

¹⁷ Aí a revista da rádio 89 me convidou para fazer uma entrevista e eu fiz o que era para ter feito antes, li o código e falei, vish, fiz cagada! Como um código tão diferente que assume a bicicleta como meio de transporte, tão importante e que tem no artigo 21 e 24 (quase ninguém fala desses artigos) – ele coloca obrigatoriedade das autoridades de trânsito municipal, estadual e federal de promoverem (se você ver a grafia do código, percebe que foi inserido depois) a circulação de pedestres, e de ciclistas, porque a gente entra como vírgula e ponto, porque fomos anexados aos outros itens que é para poder esse código não voltar para a câmara dos deputados para mais uma aprovação para depois voltar para os senadores, entendeu? Então, para poder evitar isso de ele entrar em vigor, teve essa pressão e nós entramos como vírgula, então no artigo 21 e 24 é muito importante porque coloca a obrigatoriedade de todas as autoridades de trânsito em zelar pela nossa circulação e segurança e quando manda zelar pela circulação, você não pode vir proibindo de circular alegando que isso é nossa segurança que é o que eles faziam, eles colocavam proibido bicicleta dizendo, olha estamos zelando por nossos ciclistas proibindo que essa é uma tendência do brasileiro. Toda vez que precisa, nossa, tem uma mata e uma montanha maravilhosa vira reserva, NÃO! A regra única é não, vamos preservar, opa, tudo bem, aí não pode entrar, não pode ir, não pode olhar, então o brasileiro confunde a negação com a proteção que até então era negar e mesmo assim continua, para você ter uma ideia e o que aconteceu, eu percebi que tinha feito uma grande burrada e iniciado uma contrariedade da sociedade civil perante ao código de trânsito brasileiro que eu não tinha lido e achei que era ruim por itens que depois rapidamente eu já entendi que mesmo depois já eu não sendo favorável as pessoas pedalem no centro urbano sem capacete, isso não tem nada que ver com política do terror, eu sou contrária a qualquer obrigatoriedade do capacete, eu não ando sem mas sou contrária a obrigação, não só por causa de toda uma política de terror que eu concordo com ela, mas porque a maioria das pessoas que pedalam, estão nos confins desse país, do norte e nordeste, das periferias da cidade do interior e esse pessoal não tem o hábito do capacete e que não precisa, não é o capacete que fará a diferença e numa cidade como São Paulo eu recomendo as pessoas a andarem de capacete e não é por causa de evitar com que o cara morra atropelado, ele vai evitar que o cara se machuque caso ele pegue um buraco pulando a guia sendo moleque como eu, não tem nada que ver com a segurança, é uma pegada que não tem a ver com o código, é uma atitude, então mudei a ideia rapidamente na época e achei que tinha feito uma grande burrada.

O que eu fiz, ¹⁸ criei um evento grande quixotesco e foi a campanha Bicicleta Brasil, saímos de Paraty pedalando até Brasília fazendo uma campanha, a nossa saída simbólica foi em São Paulo no cruzamento da Faria Lima com Juscelino Kubistchek, naquele lugar tinha uma ciclovia, ela nasceu com uma ciclovia ali, a Faria Lima foi entregue em 1996 sem ciclovia que estava no desenho, no projeto e na lei e nos foi entregue sem ciclovia, então eu fiz um lançamento, estavam todas as televisões naquele cruzamento para mostrar uma coisa simbólica, uma

ciclovias que foram surrupiadas pelo estado, uma ciclovias que estava prevista na lei e que foi surrupiada pelo estado e foi entregue uma avenida sem ciclovias, foi a saída simbólica desse lugar, foi dia 3 ou 4 de janeiro de 1998 e aí nós fomos até Paraty de carro; saímos do Rio de Janeiro, cruzamos o estado de São Paulo, cruzamos o estado de Minas Gerais, cruzamos Goiânia e chegamos ao Distrito Federal, demos uma alteração para um caminho mais agradável e com isso fizemos mais um estado que foi o Rio de Janeiro. Pedalandos nós éramos em 7, mas chegamos em Brasília e tinha uma porrada de ciclistas, mais de 200, foi bonito mesmo! Entregamos uma bicicleta de brinquedo para o Fernando Henrique porque nossa reivindicação era que, primeiro, criamos pauta para mostrar que o código era bom, então foi mea culpa, era criar pauta na mídia de grande porte que a bicicleta estava inserida, que o código tem que ser cumprido, que era responsabilista, aquele mimimi, eu atropelo e mato e não tenho direito né, pessoal criticou o código por muito tempo porque ele era responsabilista, você colocava no mais pesado (artigo 29) a responsabilidade pelo mais leve, as pessoas não queriam assumir esta responsabilidade, mas veja só, estamos falando em 1998. Chegamos em Brasília e foi assim, para um país que está aprendendo a pedalar, que saia do papel os artigos 21 e 24 que é zelar e promover a nossa circulação e segurança. Todos os artigos são importantes, artigo 68 e por aí vai, 201, 220, mas assim, o 21 e 24 são pouco falados que é justamente o que está acontecendo, política nacional de mobilidade urbana, a promoção da nossa circulação no primeiro plano né, isso foi em 1998.

No código não tem problema nenhum, mas ¹⁹ ele não saiu do papel porque é um anexo na nossa cultura. O fato de ele ter entrado no código é previsto. Eu me lembro a vez do Oscar Ingela e foi diretor da CET por muitos anos e mostrei a ele o artigo 58 que é aonde podemos andar pela direita e ele olhou e disse: puxa vida, vocês tem um bocado de direitos, podem andar à direita ou esquerda na via, antes de entrar em um programa de televisão que nós íamos participar na Silvia Popovic no canal Bandeirantes, isso foi na década de 90, puxa vida o cara olhar e perceber, pô isso é interessante, quer dizer o fato de nós termos entrado no código de trânsito com vírgula e ponto, o que é entre aspas, uma herança de interesses que foram derrubados nessa negociação, o espelho retrovisor eu não sei se já caiu do código mas ele estava lá, precisava ter campanha, porque campanha, porque se pleiteou nesse código que as bicicletas pudessem andar na calçada compartilhada, isso não passou e a campanha não é para carro, seria um alerta para o pedestre, o ciclista que é ciclista devia sim usar o 'clim clim', o espelho retrovisor foi em algum momento eles equipararam bicicleta com moto, então vem essa sequelas que é o espelho retrovisor, a bicicleta entrou aos 46 minutos do segundo tempo cheio de problemas, mas entrou! Foi um ato heroico da turma de Belo Horizonte.

O pedestre brasileiro, ²⁰ se você está pedalandos na Europa, a última vez que estive lá, dava um problema que fazia 'crim crim' e isso faz com que qualquer pedestre pule da sua frente na Europa, eles associam o barulho ao 'vem bicicleta'. O paulista, paulistano, brasileiro, faz 'crim crim', só vai entender buzina de carro, então eu uso na minha bicicleta 3 buzinas diferentes que os caras ouvem, normalmente os carros blindados conseguem ouvir, o grito é forte e visceral, é importante, agora o 'crim crim' eu vivia enchendo o saco para o pedestre ouvir, ele não ouve e não consegue codificar nos ruídos urbanos um 'crim crim' da bicicleta, então é importante que toda comunicação de publicidade, é muito importante que o ciclista comece a usar o 'crim crim' de forma exaustiva assim como ouvimos o barulho das buzinas e já entende que é o barulho de uma moto, esse 'crim crim' de uma forma salutar para que o pedestre comece a associar esse barulho a um ciclista, mas não de uma forma agressiva como acontece, por exemplo, em Berlim, quando o pessoal nos acusa a andar de bicicleta na calçada, eu sempre falo, o problema não é andar pela calçada, o problema não é o ciclista dar prioridade máxima e condicional ao pedestre, ele tem direito de passar na contramão, sinal verde/vermelho, ou seja, o pedestre tem direito de atravessar aonde quiser em qualquer momento e cabe a qualquer outro ser locomovente, até um cara que está correndo a pé, que ele vai ser um pedestre mais apressado, motorista de qualquer tipo de veículo, ele tem que estar a uma velocidade suficientemente baixa para frear.

²¹ O mais rápido que o ser humano pode estar andando é de bicicleta, o resto é pressa, você não precisa mais da velocidade. A bicicleta é o único meio de transporte sustentável do mundo, você consegue colocar 100% da população do mundo em uma bicicleta, mas você não consegue fazer isso com carro ou moto, você terá um desequilíbrio energético, na bicicleta você consegue colocar 100% da população do mundo no mesmo momento, pode ficar apertado como em Pequim, já qualquer outro meio de transporte você não consegue, não é sustentável, seja energia, espaço, pela demanda, custo, de bicicleta é o único meio de transporte sustentável que existe no planeta, é a melhor máquina que o homem criou de longe. Nunca você perde na bicicleta, mas a melhor maneira de se locomover no mundo é a pé, só que a bicicleta por multiplicar a energia do humano, ela facilita muito esse ato de caminhar, eu posso dizer até em advocação própria porque eu tenho dores nas costas não consigo carregar muito peso, mas eu consigo botar muito peso na bicicleta, pedalar e não sentir dor, então a bicicleta na minha idade já resolve problemas da minha idade, além de se encaixar numa realidade, ela te dá asas porque com a bicicleta você consegue ir mais longe e com mais eficiência do que a pé, então ela é um multiplicador da própria energia e a única que faz isso sem prejuízo ao meio ambiente, a única forma que você tem no centro urbano de multiplicar os seus dedos de alcance sem prejudicar o meio ambiente, sem matar os

outros e sem ocupar um espaço exagerado no espaço público, já tá começando a dar alguns problemas aqui em São Paulo.

Uma das palestras interessante que assisti no *Velocity* foi assim, ²² vale a pena aumentar de 40% as viagens no urbano de bicicleta? Já existe algumas dúvidas porque voce vai desadensar tirando passageiros de automóveis particulares tudo bem, mas quando voce começa a tirar do transporte público já não é tudo bem, já começa a desadensar o transporte público porque ele é mais denso, comporta mais pessoas por metro quadrado e a bicicleta nem tanto, voce vai do ponto A ao ponto B, tem pouca infraestrutura da cidade, economiza da infraestrutura, o cidadão paga para se transporta, com a bicicleta voce usa e sucateia muito pouco da infraestrutura urbana, até nisso a bicicleta é muito generosa e econômica porque o transporte por trilhos é caro, mas é eficiente, tem que ser feito, por pneus ônibus é mais caro ainda porque é menos eficiente, causa mais problemas com combustível, calha, pneu, com tudo aquilo que envolve a indústria automobilística que o ônibus tem por trás o ônus da indústria do automóvel mas os corredores de ônibus são mais baratos, é a mesma coisa com o metrô, voce ir de bicicleta é a favor da forma mais eficiente de dar asas para a bicicleta com um custo muito barato porque gasta pouco do asfalto, ele não fica no espaço público, ele não congestiona e polui e se voce for ver, posso até te dar os números, o uso da bicicleta pode até ser considerado transporte de massa, do carro realmente não é, se você pegar um metro do leito carroçado por hora, no trem vai passar 6000 pessoas, no metro 4000 pessoas, no ônibus 2000 pessoas, no carro 150 pessoas, com a bicicleta 1500, então ainda a bicicleta consegue ser, apesar de ser individual, um transporte de massa se for afunilar em um metro de largura e fazer o equivalente, um trabalho interessante feito por uma ONG inglesa.

²³ Da escala humana, então ao estar na bicicleta numa velocidade compatível, se estiver apressado não terá uma leitura da cidade, os odores, as pessoas, os locais, arquitetura, árvores, os pássaros, isso é a primeira coisa que acontece quando sai do automóvel e vai para a bicicleta, voce começa a ter essa leitura da cidade, é percepção de corpo total. A grande vantagem do ciclista com qualquer outro modal a não ser bicicleta, ele conhece o custo da energia, voce vai no posto de gasolina e enche seu tanque, anda 300 km na cidade, voce não a menor relação do custo de energia, voce bota 150 reais no seu tanque, nem percebe que voce estava com 2 pedras de 30 kg dentro do carro que esqueceu lá, tá subindo e descendo com aquele peso a toa e voce não fez nenhuma correlação energética porque voce não consegue ter noção daqueles 150 reais que voce botou como energia, não tem a noção de quanto custou energeticamente voce ganhar 150 reais para torrar 300 km na cidade poluindo e levando a toa 1 tonelada de lata a mais, não sei se voce entendeu o meu raciocínio. Na bicicleta eu tenho exatamente a noção de custo em levar 2 livros daqui até a avenida Paulista, eu sei quanto custa, não estou dizendo custar de dinheiro, quanto custa de energia voce levar 20 kg daqui até o alto da avenida Paulista, eu sei o quanto custa. Quando voce está no carro leva uma tonelada de peso, entulho que não precisa e voce não tem a menor ideia, não tem a noção de custo benefício e o pedestre que leva o lap top nas costas ele sabe o custo de sair leve e com mais alguma coisa, dele subir uma ladeira, ele sabe o custo, ele faz essa transformação antes de sair de casa se vale a pena eu ir nessa festa ou não, ele sabe o custo.

Com tudo, porque ²⁴ não é só saúde do corpo, é saúde mental. Voce sabe como resolvo meus problemas? E muito melhor a pé. To com um pepino para resolver, sabe desses se correr o bixo pega, se ficar o bixo come. Porra, a pergunta é essa: X. Esqueço e vou pedalar no parque do Ibirapuera, quando estou de saco cheio de pedalar, pum! Do nada brota solução, é o subconsciente que ficou trabalhando quando eu tava no mantra... sabe mantra? O mantra do ciclista só o ciclista conhece, quem faz Audax sabe muito bem do que estou falando, de repente começam a vir soluções para os problemas, é impressionante. Então, saúde mental, tem dias que eu não consigo sair de casa, por algum motivo fico trabalhando o dia inteiro, meu, eu não consigo dormir, dói tudo, tenho que fazer alguma coisa e na hora que saio, eu não tenho esse hábito, é uma falta de disciplina, não precisei de sair, mas por acaso de última hora vou dar uma banda, meu Deus, o que oxigena e o que está sendo gostoso com todos os problemas pontuais às ciclovias porque na ciclovias eu consigo entrar nesse mantra, por mais que voce esteja do teu intelecto atento, no parque Ibirapuera tem que estar atento a uma bola, uma criança, então está disponível para ficar concentrado no mantra ao pedalar. Quando voce pega uma ciclovias e não tem carros pulando para cima de voce, porra, é um alívio, é um sossego, traz uma oxigenação na sua maneira de pensar porque grande parte daquilo que eu falo, da maneira como correlaciono os temas de ciclismo vem nessa hora, de voce estar pensando nas formas de conjugar aquilo que voce entende como mobilidade e vem dali as pautas, tudo que eu faço sai do pedalar na rua e ver o que está acontecendo e tudo sem querer, nada proposital.

Você sabe o que é legal, ²⁵ você vê o quanto subversivo a bicicleta, voce não pode falar abertamente isso. Quando começa a pedalar e trocar ideias com pessoas de classes sociais completamente heterogênea da sua, desde gente aquinhoadada de grana até pessoas muito humildes e que falam a mesma coisa, esse é o primeiro ponto de convergência desse espectro social, é o único lugar que tem integração de classes sociais é na ciclovias nessa cidade inteira porque não é nas ruas nem na calçada, a classe média não vai a pé, usa ônibus ou carro, nas calçadas está a classe mais popular e nas ciclovias não, é o único lugar de fato que voce tem uma inclusão social acontecendo nessa cidade é na ciclovias e voce não pode dizer do tipo de bicicleta é o cara mais abastado não porque voce bicicleta muito melhor na mão de quem da periferia que faz um trajeto maior, é um cara que

depende da bicicleta e concentra seus ganhos em um bem de melhor valor porque ele precisa, gosta e é único na vida dele, não tem carro para ficar gastando, não tem casa em São Tropic, não vai passar fim de semana em Nova York, ele só está na bike, então essa bicicleta muitas vezes tem muito mais valor agregado do que uma bicicleta de ricasso que eu já vi vários na rua pedalando e eu vi o cara com uma bicicleta bem merdinha porque ele entende que esse é o melhor veículo que precisa para não ser notado, o cara é demais. O único lugar de fato que voce está tendo uma inclusão social na cidade de São Paulo é na ciclovia, está acontecendo isso e as pessoas estão percebendo e esse pessoal da elite paulistana que saca isso, tá como eu sambando para não ser apedrejado pelo fato deles pedalarem porque ele está sabendo o que está acontecendo, é essa inclusão social que os colegas dele não querem, tem medo disso. Eles apoiam, mas não ficam publicamente falando porque eles tomam porrada cara, eles não precisam disso, tem gente como eu tomando porrada por eles e é claro isso porque quando estamos entre nós, a gente ri do resto e qual é o perfil desse cara, ele tem entre 20 e 35 anos, trabalha na Berigni, ganha uma puta de uma grana, tem carro para sair no fim de semana, mas ele se coloca em um trem de vez em quando, prefere ir de bicicleta, esses caras estão esperando acontecer a ciclovia da Berigni, voce vai ver a grande revolução que acontecerá na cidade de São Paulo, já vê isso na Faria Lima, esses caras estão há 50 minutos no estacionamentos das garagens dos prédios que eles trabalham esperando para sair com o carro, imagina voce ficar 50 minutos parados na garagem esperando para sair da garagem para pegar outro trânsito do lado de fora, voce acha que esse cara quer andar de carro? Ele tem 35 anos de idade, não precisa ficar comprovando com o carro dele que é bacana.

Nem acho que é só por isso, é um alienado mesmo, ²⁶ a bicicleta traz a expansão da consciência, faz um raio-x do pessoal que tá lá na ciclovia dessas empresas, é um pessoal de publicidade, vai no google, é um exemplo, pessoal só vai de carro. Dei uma palestra lá que, antes de começar a palestra veio um amigo meu dizendo que esse pessoal só anda de carro, eu virei e disse, ótimo, fiquei tirando sarro de mim o tempo inteiro quando só andava de carro, eu estava falando deles e os caras entendendo o quão ridículo é aquela situação que eles não aguentam mais e eles não tem cobrança da empresa deles de estarem indo atender de carro, então eles estão esperando acontecer, na hora vai explodir o quantidade de pessoas de empresas pedalando como essa porque empresas tem gestores de cabeça fresca 25, 35 anos cara, vai bombar porque pensar terno e gravata para ficar no escritório o dia inteiro, imagine.

Outra coisa que tem de mudar é o seguinte: ²⁷ um dos últimos sustentáculos da insustentabilidade tá na moda, a mulherada fica usando coisas e porque as pessoas não pedalam, ah, chega suado, o cabelo fedendo, tudo bem, quem quer pedalar, pedala com tudo isso, agora quem fica dando desculpa para não pedalar, eu fico pensando porque esses caras tem que usar todos esses gadgets visuais para serem bem recebidos nos seus trabalhos? Isso devemos questionar porque isso é insustentável, não estou nem dizendo pela bicicleta mas é uma pobre de uma empregada que fica passando a ferro um terno, uma camisa passando, engomando, que parece que isto tem sustentabilidade? Alguém questiona isso? A forma como o ser humano tem de se apresentar para parecer bonitinho e ser apresentável, toda essa indústria da moda é insustentável, uma crise de valores sociais e institucionais, o quanto é isso ou o quanto a pessoa está sendo obrigada forçar o cara a se forçar, eu não sei o quanto é verdade essas empresas querem isso, que o cliente que está comprando essa empresa precisa disso, existem muitos mitos aí.

Aconteceu uma coisa muito interessante na minha vida, quando eu ²⁸ comecei a trabalhar na ESPN em 1995 foi um ponto-chave porque como já andava de bicicleta, passou a ser muito lícito chegar de bicicleta com a mão suja, suada, era parte de uma compra, a ESPN comprava esse pacote, caiu por terra uma expectativa diferente da minha pessoa, então eu ia fazer uma reunião com altos executivos eu vou assim, o cara que vai me vender vai de terno e gravata, eu não preciso ir de terno e gravata, eu sou assim e é isso que eles estão comprando e com isso eu passei a ser mais legítima social, eu já era legítima clandestina quebrando as regras, não, agora as regras que me acompanhe, eu sou assim e vocês me comprem assim, pô, até hoje me perguntam se voce tem que atender o cliente e está chovendo? Eu ligo e falo, cliente, tá chovendo, vamos adiar, voce sabe que estou indo de bicicleta e é por isso que voce tá me comprando, claro, vamos adiar. É o pacote ciclista urbano, no caso eu sou uma pessoa de consultoria, embora não viva disso, atualmente mais que antes vivia mais de televisão, a militância não é o meu negócio, ser de bicicleta acabou sendo, ser uma pessoa integrada a bicicleta acabou sendo.

²⁹ Ela poderia ser como um negócio muito maior porque eu não vendo, não tenho balcão, é uma atitude e forneço um conteúdo e, subversivamente, uma atitude, ninguém está me pagando por isso, mas acaba sendo um pacote. Por exemplo, lembro uma vez que estava numa reunião com o pessoal de bike business, eu tinha um jornal chamado *Night Bikers* e parei de fazer porque o mercado de pessoas que vivem de vender peças, bicicletas, é muito tacanho, ele tem características próprias difíceis de fazer negócios inteligentes, eles são mais estilo deixa marca x apostar nisso porque assim não faço nada, não aposto nada mas recolho porque o negócio é bicicleta, aí eu falei, olha amigos, vocês não me merecem e a minha vingança é que eu pedalo, eles não entenderam isso, depois de muitos anos ele vieram e me disseram, pô, voce tem razão, hoje a gente precisa de voce e voce não se vende, voce critica, voce anuncia para a gente o que não estamos vendo, eu não me vendo para o mercado por causa disso. A única marca que esteve comigo por muitos anos foi a Caloi porque, marca brasileira tanto que

agora virou internacional, eles não me querem mais e eu nem quero eles, não quero ser Cannondale e outras marcas deles, porque Caloi, é uma marca brasileira com tecnologia brasileira, fabricava no Brasil e que pagava salário, não imposto de importação, é uma identidade, sempre fizemos coisas juntos, nunca tive outras marcas e não pretendo ter, pode até ser que tenha mas teria que ser uma coisa muito bem pensada em cima de uma atitude e não uma marca, como era com a Caloi, não era a bicicleta Caloi, era bicicleta, não importa a marca, esse cara tem espaço, é falar da atitude e pensar bicicleta. Eu tenho trabalho, faço conteúdo, estou na mídia e o simples fato de sair na cidade e andar, muitas pessoas vão gritar meu nome na rua, é um outdoor ambulante expondo pedale! Isso é mais importante do que o resto do que propriamente business, é atitude. Isso não paga a conta de ninguém, mas voce percebe pelo número de pessoas que vem falar comigo, pô, comecei a pedalar por causa de voce, então tá vendendo né? Tá entregando né.

Não, bike courier vem de Belo Horizonte de uma empresa que veio para São Paulo e era uma franchising bike courier, tanto que nunca foi chamado de *bike boy* o mais normal, courier é nome francês, ³⁰ já turismo de bicicleta eu posso falar... o Brasil poderia ter uma renda substancial da indústria do turismo se tivesse minimamente a vergonha na cara dos gestores porque é um país que tem um povo receptivo maravilhoso e é um país com uma natureza que poucos e não investe, não faz, não respeita porque deixa os motoristas na estrada e se voce tá na América Latina e vem um caminhão, rapidamente voce sabe se é um motorista brasileiro ou argentino ou chileno, aquele que vem buzinando te colocando para fora da estrada é brasileiro, nenhum outro caminhoneiro da América Latina faz como faz nosso caminhoneiro, estou falando da Bolívia, Peru, todos eles respeitam o ciclista muito bem mais que o brasileiro, é impressionante e o brasileiro tem essa cultura que a vida não tem valor, nós poderíamos ser uma potencia no cicloturismo, temos tudo, um povo receptivo, todo mundo que pedalou por este país falou que é maravilhoso, mas aí quando fala dos caminhões, todos tem a mesma resposta, é difícil, essa certeza que o caminhoneiro vai jogar o caminhão em cima.

³¹ Não há interação, mas acho que é questão de tempo porque hoje temos a internet que facilita, as coisas acontecendo, São Paulo é uma cidade que as coisas fervilham, apesar da pressão dos motoristas, eles não conseguiram nos expulsar das ruas, é impressionante a quantidade de gente que tem nas ruas, então os motoristas não foram competentes em expulsar as pessoas das ruas como acontece em Los Angeles. Em São Paulo, apesar de todas as dificuldades do espaço público dedicado a circulação de automóveis e a impunidade dos motoristas que estão em alta velocidade atropelando e não respeitando o ser humano, mesmo assim a cidade é pungente, é viva, isso é um grande valor, então essa integração desses atores ela se dará com o tempo e nossa resistência porque desde que começou a Bicicletada no Brasil, é uma crescente impressionante e eu tenho que dar crédito para essa gestão do Haddad, ele teve uma coragem de encarar de frente esse marasmo que estamos vivendo de 40 anos para cá com promessas vazias não executadas, sempre fomos levados como chacota, café-com-leite, a última gestão nos foi prometida 180 km de ciclovia e não foi feito nada, só propostas e promessas, então essa gestão tem o mérito de dar espaço correto para o transporte público e corredores de ônibus, então tudo que é voltado para a apropriação do espaço público e dessa reapropriação do espaço público que vai sair essa integração desses atores que seria gestores públicos, os bike couriers, as pessoas que se transportam de bicicleta, os bike cafés, as bicicletarias e tudo mais, tudo está crescendo e integrando. Essa resistência de tomar o espaço público, no Largo da Batata está acontecendo uma coisa linda que era para ter sido um pátio sem uma árvore e banco, apesar do poder público, olha o que está sendo feito, é tudo sociedade civil, inclusive outro dia o pessoal pintou uma faixa de pedestre ali que foi despintada pela CET porque está em desacordo com o que os caras querem e entendem o que tem de ser feito.

³² Eu sinto que o estado não tem mais que ser contra, as pessoas estão preocupadas com o próximo prefeito da cidade, é claro que vai determinar uma diferença muito grande no tom no que será tratado a mobilidade por bicicleta, até porque ser contra ciclovia é sinônimo de ser oposição, mas já estou entrevistando por minha conta os candidatos contra a situação e todos eles dizendo que não tem como voltar para trás na estrutura cicloviária, então na campanha de prefeito já vai apresentar o que eles vão fazer pela estrutura cicloviária e a sociedade civil já tem que perguntar se caso alguém é contra o porque da contrariedade, eu não sou contra a ciclovia mas, qual é a sua proposta política desse mas, eles já estão entendendo que antes de criticar que é muito comum da nossa sociedade ainda mais nesse tempo pós facebook que falar mal é tudo, ter curtida é tudo, o que é um debate e será a construção de uma coisa diferente e melhor, quero saber deles o que será o melhor porque até então não tinha sido feito nada.

³³ Eu fiz várias travessias nos andes e sempre vou filmando e o céu dos andes para voce filmar ou fotografar é uma coisa maravilhosa. Sempre que posso eu não durmo na barraca, penso que todo ser humano deve experimentar dormir no relento, não o relento na rua porque ficou bêbado na calçada, não, é estar no meio do mato, pegar um saco de dormir, colocar um isolante, tapar e ver aquelas estrelas, não foi das melhores noites, mas pedalar nos andes argentinos, porque no chileno é mais úmido, não tem sereno, é lindo demais. A grande sacada de pedalar na Europa porque voce é igual e eu nos meus 62 anos de idade sou jovem, então olha que legal voce estar num continente que pedalar é normal, que viajar de bicicleta é normal, voce chega num estabelecimento chique vai tomar café e comer um doce, será tratado como pessoa normal e jovem... hehe Isso é interessante, eu

amo a Europa, sou nascida no Brasil mas de origem Européia e essa origem que eu gostaria de ver no brasileiro copiando isso do Europeu, uma tremenda aceitação e respeito pela cultura como um todo, cultura da bicicleta e do mais velho, isso é uma coisa muito legal e brasileiro não tem respeito pelo mais velho, na Europa voce é respeitado, isso é legal, já na Ásia não vou dizer que foi uma experiência das melhores de falar, ser entendido, escutar e compreender os idiomas, na Europa consigo falar idiomas, já no Japão é complicado, na China então poucos falam inglês, te consome o fato de não entender os outros o que está falando, voce não falar o idioma, chega uma hora que cansa.

³⁴ A bicicleta tem uma coisa que voce chega no meio social e ele o absorve, tem impacto negativo, voce chega sendo absorvido pelos outros, então em qualquer lugar de bicicleta voce será bem vindo e não vai passar apuros, deve ter uma porrada de gente viajando pelo mundo de bicicleta e terão a mesma constatação, eu chego e sou absorvido pela comunidade local e claro que o ciclista não pode ser folgado, mas se ele vem na paz ele acaba catapultado, essa bicicletada que fiz de Paraty a Brasília foi sensacional e significativa porque imagine voce ter dedicado 20 dias na sua vida direto para uma viagem para poder mudar uma opinião pública equivocada que voce plantou por ter dado uma entrevista sem se preparar, então eu dei essa entrevista para a MTV, criei uma indisposição contra o código de trânsito brasileiro, fiz várias reuniões, montei um grande evento no dia 6 para chegar no dia 18 em Brasília, olha a dedicação para voce resolver e redimir de um grande equívoco de comunicação que eu havia cometido que foi plantar uma ideia contrária do código de trânsito brasileiro, depois disso fizemos um evento interessante que foi cercar o carro do Pitta prefeito e depois disso eu dei um tempo no cicloativismo, fiquei de 1999 a 2002 quieta, cansada, nada acontecia, fui começar a solidificar a vídeo-reportagem, continuei a pedalar só parei com eventos, aí quando surgiu a bicicletada não precisava da minha direção.

QUADRO 2 – ANÁLISE IDEOGRÁFICA DISCURSO I

Unidade de significado	Redução Fenomenológica
1. No momento que eu aprendi a pedalar na bicicleta sem rodinha foi muito mágico, nunca vou esquecer (...) no primeiro e segundo segundos não ter caído e ter ido assim, foi uma coisa curiosa porque foi uma extensão de uns 10 a 15 metros e depois chapuletei forte de frente no portão (...) aprendi a entender a bicicleta como uma ferramenta, desde mecânica a pedalar sem mão, brincar mais com o instrumento bicicleta que entrou de uma forma mais lúdica e mais responsabilidade tirotécnica de ter mais habilidade com o produto, com a bicicleta como um brinquedo que te desafia limites, eu tinha 9 anos, foi bicicleta e fotografia de uma maneira mais íntima.	1. A habilidade de aprender a andar de bicicleta sem rodinhas é relatada de forma saudosista, recorda com entusiasmo suas paixões, bicicleta e fotografia e de brinquedo, aprendeu a ver a bicicleta como ferramenta.
2. (...) na faculdade ela ressurge não como lazer de brinquedo mas como meio de transporte e com isso eu conseguia unir todos os bairros, você sair de um bairro a outro, a ferramenta da liberdade para uma ferramenta da mobilidade porque é uma liberdade potencializada (...) observar a cidade de uma maneira diferente e isso afetou muito a minha formação de arquiteta porque quando a bicicleta chega em minha vida em 1976, eu já começo a questionar e fazer um efeito colateral de ser ciclista e resgatar a escala humana.	2. No período que cursa a faculdade a bicicleta passa de lazer, brinquedo, para meio de transporte, uma ferramenta de mobilidade que possibilita liberdade e observando a cidade de uma maneira diferente pelo olhar do ciclista pode repensar a dimensão do espaço público.
3. Quando fiz 18 anos em 1971, ganhei um carro e comecei a andar com velocidade e toda a escala para mim era de carro e quando saí de onde morava no Morumbi para morar mais próximo da faculdade, achava que era longe e precisava ir de carro na época, aí comecei a ir de bicicleta, nisso a cidade se encaixou dentro da minha escala. (...) de São Paulo vários aspectos sobre quem por ela estava, os determinados horários na rua, não dentro do carro, o carro é apenas um obstáculo para você se locomover, o carro e, consequentemente o cidadão que está lá dentro ele não faz parte do cenário urbano, ele é apenas um ruído na imagem de quem está indo a pé, de bicicleta e de quem está vivenciando a cidade.	3. Com o carro pode perceber a diferenças entre os meios de locomoção e como pedalava em horários diferentes, conseguiu entender que a locomoção por bicicleta possibilita uma percepção da escala humana mais detalhada da cidade e dos seus habitantes e o carro passa a ser um obstáculo para a locomoção do cidadão por não fazer parte do cenário urbano, pois é apenas um ruído na imagem da cidade.
4. Essa foi uma descoberta que mudou toda a minha formação de arquiteta, eu nem estava muito curtindo ser arquiteta num meio social que valorizava o espaço para o carro, vivia em um tempo que não podia questionar Lúcio Costa, Oscar Niemayer, eu sempre não idolatrei, mas valorizei muito mais o trabalho de Jaime Lerner, gostar do trabalho de Jaime Lerner contra/versus Oscar Niemayer e Lúcio Costa eu era outsider, não me encaixava e não tinha uma formação para poder conceitualmente criticar uma cidade desenhava por esses brilhantes arquitetos brasileiros e intuitivamente já admirava o trabalho de Jaime Lerner que tirava o carro do centro e colocava uma ciclovias na cidade, pena que o trabalho dele foi sucateado, sacaneado e não	4. A descoberta na profissão de arquiteta, desencantada com o curso que valorizava o espaço urbano para o carro e sem poder questionar isso despertou para uma arquitetura que privilegiava a bicicleta como transporte. Tirava o carro do centro e colocava uma ciclovias. Lamenta que este projeto não foi valorizado e colocado em prática. Passa a entender que a escala de espaço proposta para a cidade não está correta.

valorizado, nem na época, muito menos hoje em dia na própria cidade, então a bicicleta entra na minha formação como uma porta reveladora de que a escala que o humano estava propondo para as suas cidades, não era aquela que eu entendia como a correta.	
5. Naquela época da ditadura você tinha que deixar 2000 dólares de depósito no governo federal para você ter o direito de sair do país, então além de a gente viver em uma ditadura militar em um processo que você era considerado subversivo se voce tinha uma revista de bicicleta na mão (...) nós éramos isolados na década de 70 e 80 não só pelo fato de estarmos em um país longe do mundo, mas porque não tinha internet, telefone era caro, uma passagem de avião era caríssima e você era ainda penalizado com um depósito compulsório de 2000 dólares para sair do país, então nós éramos prisioneiros do Brasil e pior, prisioneiros de uma cultura que valorizava a bunda da mulher, o carnaval, o futebol e que depreciava quem não queria ter carro.	5. Com a saída do Brasil, lhe possibilitou mais crítica a cultura do seu país que recorda da época da ditadura e da repressão pelo simples fato ser considerado subversivo em portar uma revista de bicicleta, já que os brasileiros eram prisioneiros de uma cultura que valorizava a bunda da mulher, carnaval, futebol e depreciava quem não queria ter um carro.
6. (...) com o advento da internet mesmo que começou ter essa permeabilidade, uma cultura mais permeável, o boom da Europa e EUA vem para o Brasil e eventualmente o boom do Brasil ir para fora (...) a bicicleta também promoveu isso porque já pedalei 28 países de lá para cá nos últimos anos e não é pedalar meia voltinha com bicicleta compartilhada, fazer grandes travessias, conhecer a cultura via pedalando.	6. Com o advento da internet começou a ter permeabilidade frente a cultura global e com a bicicleta pode conhecer o mundo realizando grandes travessias conhecendo 28 países nos últimos vinte anos.
7. (...) fazendo coisas interessantes como o Estudo Jornalístico e foi nesse momento, em 1986, que eu comecei a trazer para a mídia fazendo matérias sobre o tema mountain bike.	7. Trabalhou como jornalista escrevendo matérias importantes sobre o mountain bike.
8. A minha bicicleta era de cidade, colocava na mão as marchas, aquelas bicicletas de marcha única para conseguir subir e descer na cidade de São Paulo com carga e tudo (...) trabalhava no urbano com as minhas bicicletas (...) quando pude colocar as bicicletas fora do asfalto para viajar no mountain bike, trilha (...) sempre fui motociclista e gostei muito das 2 rodas com motor (...) adaptei rápido ao mountain bike (...) posso não ser veloz mas não boto o pé no chão e sou muito técnica (...) ela complementou muito o balé de corpo, ser um ser integrado com a bicicleta.	8. Começou com uma bicicleta na cidade, daquelas que tinha de pôr a marcha na mão para conseguir subir e descer com carga já que trabalhava com ela, mas quando começou a viajar de bicicleta para trilha, foi fácil a adaptação complementando o seu balé de corpo e aprendeu a ser um ser integrado com a bicicleta.
9. Comecei a pedalar muito cedo fazendo as minhas próprias bicicletas (...) quando eu comprei a minha primeira mountain bike fora do Brasil, trouxe, em 1989, montei um clube, o 'Night Bikers Club' que levava as pessoas para pedalar a noite na cidade (...) aos fins de semana pegava esse mesmo elenco de pessoas que deixava o carro para vir pedalar comigo nas noites (...) levava esse pessoal para pedalar nas trilhas (...) primeiro elenco de pessoas que estavam conosco nas trilhas eram pessoas oriundas da motocicleta (...) ganhamos muita técnica de descida e subida	9. Começou a pedalar fazendo as suas próprias bicicletas e, em 1989, quando comprou uma mountain bike fora do Brasil, montou o Night Bikers Club que levava as pessoas para pedalar à noite na cidade e aos fins-de-semana nas trilhas, um elenco que mesclava de ciclistas e motociclistas e por pedalarem juntos, trouxe uma capacitação técnica de descida e subida de montanha importante para os ciclistas urbanos.

de montanha (...) capacitação técnica muito interessante para nós que éramos ciclistas urbanos.	
10. (...) comecei a organizar eventos de mountain bike no final da década de 80 (...) em 1989 já teve o primeiro campeonato brasileiro de <i>mountain bike</i> (...) mesmo ano fiz um circuito <i>Copa Halls Chic</i> de mountain bike até 1992/1993 (...) comecei um jornal chamado <i>Night Bikers News</i> .	10. No final da década de 80, começa a organizar eventos de mountain bike e, em 1989, além do primeiro Campeonato Brasileiro, organiza o circuito <i>Copa Halls Chic</i> de mountain bike e depois o jornal <i>Night Bikers News</i> .
11. (...) em 1990, nós tivemos um confisco do dinheiro, então quem trabalhava de forma informal (...) fiquei 8 meses sem ganhar dinheiro (...) solidifiquei a atividade do <i>Night Bikers Club</i> porque não tinha trabalho, era fotógrafa free lancer (...) começava a pedalar 22h da noite até as 3h da manhã (...) criou um grande cenário de grupos de ciclistas na noite paulistana (...) no mundo, nós somos os pioneiros (...) no Rio de Janeiro chamado <i>Thursday Night Bikers</i> (...) colocavam 8000 pessoas nas ruas (...) dos EUA o pessoal de São Francisco sacou e criou o <i>Critical Mass</i> (...) muitos pedestres atravessando as ruas de Pequim na China (...) criaram a Massa Crítica fundindo essas 2 imagens.	11. Em 1990, por não trabalhar formalmente (era fotógrafa free lancer), solidificou a atividade do <i>Night Bikers Club</i> começando a pedalar às 22h da noite até 3h da manhã, criando um cenário de grupo ciclísticos e no mundo, são pioneiros, no Rio de Janeiro teve o <i>Thursday Night Bikers</i> que colocavam 8000 pessoas nas ruas, nos EUA, criou-se o <i>Critical Mass</i> fundido pelas imagens dos passeios noturnos e os pedestres atravessando as ruas em Pequim na China.
12. O cenário de bicicleta em massa nas ruas do urbano (...) trabalhei muito essa ideia de passeios ciclísticos a noite, organizado, camiseta (...) pessoal do cicloativismo hoje considera irrelevante e ruim (...) não tem a menor memória da origem deles (...) O pessoal é muito crítico, entendo qual é a crítica deles (...) acham uma série de coisas entre eles que não pode ser cobrado, não pode usar capacete, tem uma série de oposições frente a uma organização (...) organização horizontal ela é muito forte e competente (...) não pode negar a verticalização (...) se não tivéssemos tido uma representatividade, nem que tenha sido para ser negada (...) não uma organização mas uma atitude de não conflito (...) nós conseguimos subsistir em conflito com a carrocracia porque nós andávamos pela direita, não incomodávamos, não parava farol, não era anárquico como se propunha a ser a bicicletada, naquele momento não tinha espaço físico.	12. Ela trabalhou muito o cenário de bicicleta em massa nas ruas por meio de passeios ciclísticos organizados a noite, porém, o cicloativista atual considera irrelevante, pois não reconhece a sua origem, por serem críticos frente a uma série de oposições (usar o capacete) e que, por mais que a organização horizontal seja forte e competente, não pode se negar a verticalização, e ainda, por mais que não tivessem uma representatividade, nem que fosse para ser negada, como uma atitude de conflito, subsistindo a carrocracia, não havia espaço para a bicicletada.
13. Naquele momento eu não usava a palavra bicicleta como meio de transporte por causa do preconceito social (...) ato de pedalar como meio de transporte que é uma coisa de pobre, uma opção de quem não tem opção (...) tive que pintar a bicicleta e dar um tremendo agregador de valor mesmo para a classe média desejar (...) sabia onde queria estar (...) em 1996 quando fui candidata a vereadora, aí eu vi: bicicleta como meio de transporte, inclusão social, equidade (...) mas direito à cidade, calçadas (...) tivemos uma primeira reunião da UCB (...) tema da palestra foi "Sempre associem a palavra pedestre e ciclista" porque nós somos ETs e pedestre não é ET, se você associa os direitos iguais de pedestre e	13. Não usava a palavra bicicleta como meio de transporte por causa do preconceito social pelo ato de pedalar uma coisa de pobre, uma opção de quem não tem opção, teve que pintar a bicicleta para agregar valor para a classe média desejar e candidata a vereadora, percebeu a bicicleta como meio de transporte, inclusão social, equidade, direito à cidade e em uma palestra na UCB o tema era "Sempre associem a palavra pedestre e ciclista" porque nós somos ETs e pedestre não é ET, ou seja, se associar os direitos iguais melhoram as calçadas e a fluidez na rota de pessoas (pedestres, ciclistas e cadeirantes), evidente quando alguém quer atravessar uma ponte e tem dificuldades, é o discurso pedestre-ciclista, pois não faz sentido as

ciclista, vai melhorar calçadas, vai falar de rotas de pessoas, falar de fluidez porque para mim ficou evidente (...) queria atravessar uma ponte (...) não conseguia atravessar igual (...) discurso pedestre-ciclista (...) nem estou pensando no ciclista mas sim no pedestre em atravessar a ponte (...) não adianta ter uma calçada linda (...) e voce não atravessa (...) calçadas ela só tem sentido se elas foram conectadas com uma rota para as pessoas (pedestre, ciclista, cadeirantes)	calçadas se não forem conectadas.
14. Existe um preconceito muito grande na cidade paulistana contra o pessoal que vai treinar na USP (...) a cara da criança pelo BMX (...) bota uma série de equipamentos (...) os caras voam, eles fazem vala de 8 metros de distância uma da outra lição moral de capacete (...) quem usa não pode ser preconceituado (...) sabe o que é cair de cabeça no piso e ter o direito de usar (...) coisa holística da bicicleta (...) todas as bicicletas são maravilhosas (...) trabalho só ganha se conseguir unir.	14. Há um preconceito contra o ciclismo, mas o interessante é ver a criança andando de BMX colocando equipamento, porém, essa discriminação vem da necessidade de usar o capacete, porém, quem não usa não deve ser discriminado, é pensar a bicicleta de uma forma holística.
15. (...) night biker era 70% asfalto, 30% trilha urbana, então esse pessoal que anda com bicicleta mountain bike na cidade, calma, venha andar com a gente e voce entenderá porque voce fica só no fino, voce não pode aproveitar a cidade off road que existe, antigamente existia muito mais, hoje elas estão cercada, existe uma arquitetura anti-mendigo muito grande que cerceou os caminhos por trilhas e praças, no Pacaembú voce conseguia fazer grandes circuitos passando por trilhas difíceis de serem descidas e quem era muito bom empurrada, eu via zoando no meio das trilhas e depois queria me acompanhar subindo, então a gente andava de moutain bike não é porque a gente era coxinha e fazendo moda como o pessoal nos acusa, mas sim porque tínhamos um uso específico e outra maneira, depois vieram os grupos in do assalt que é exatamente isso que eles fazem hoje, eles 46começam a pegar a trilha só na descida, eu pegava muita descida e subida, tem uma trilha hoje que é asfaltada e tem escadinha lá na Praça do Pôr do Sol, eu subia sem botar o pé no chão, cara muito mais forte que eu não fazia, não é uma questão de força, é uma questão de técnica e agilidade, cara é difícil repetir o que fazíamos na época porque primeiro que o cenário ficou urbanizado e muitas praças que eram abandonadas, eram grandes celeiros de brincadeiras, então no night bikers nada mais era do que um trecho de asfalto ligar com os trechos de trilhas extremamente técnicos e desafiadores de mountain bike.	15. O grupo night bikers pedalava 70% no asfalto e 30% em trilhas urbanas e andavam com moutain bike devido ao uso específico do equipamento para subidas e descidas e pela técnica dos percursos e agilidade exigida pelo ciclista, mas com a urbanização acelerada muitos desses locais foram pavimentados.
16. Em 1997, nos 46' do 2º tempo os ciclistas de Belo Horizonte conseguiu inserir a bicicleta no Código de Trânsito Brasileiro (...) deputados federais e senadores (...) aceitaram a inserção (...) pegar o Código de Trânsito Brasileiro anterior (...) logotipos (placas), a 4º ou a 5º é proibido bicicleta e a 99º/100º é permitido bicicleta (...) O	16. A bicicleta foi inserida no final das votações do Código de Trânsito Brasileiro de 1997, pois o código anterior lembrava da bicicleta apenas para proibi-la e em uma entrevista, emitiu uma opinião equivocada a respeito do código, pois sua opinião era diferente.

primeiro código só lembrava da bicicleta para proibi-la (...) bicicleta ‘entrou’ no código de trânsito brasileiro (...) fui chamada a respeito para dar um entrevista (...) emiti uma opinião equivocada (...) não, o código tá errado porque ele pede buzina, campainha, retrovisor e não fala de capacete (...) minha opinião era diferente.	
17. (...) a revista (...) convidou para fazer uma entrevista e eu fiz o que era para ter feito antes, li o código e falei, vish, fiz cagada! (...) código tão diferente que assume a bicicleta como meio de transporte, tão importante e que tem no artigo 21 e 24 (...) obrigatoriedade das autoridades de trânsito municipal, estadual e federal de promoverem (...) a circulação de pedestres, e de ciclistas, porque a gente entra como vírgula e ponto (...) fomos anexados aos outros itens (...) quando manda zelar pela circulação, você não pode vir proibindo de circular alegando que isso é nossa segurança que é o que eles faziam, eles colocavam proibido bicicleta (...) tendência do brasileiro (...) confunde a negação com a proteção (...) percebi que tinha feito uma grande burrada e iniciado uma contrariedade da sociedade civil (...) pedalar no centro urbano sem capacete, sou contrária a qualquer obrigatoriedade do capacete porque a maioria das pessoas que pedalam, estão nos confins desse país, do norte e nordeste, das periferias da cidade do interior e esse pessoal não tem o hábito do capacete e que não precisa (...) numa cidade como São Paulo eu recomendo as pessoas a andarem de capacete e não é por causa de evitar com que o cara morra atropelado, ele vai evitar que o cara se machuque caso ele pegue um buraco pulando a guia (...) mudei a ideia rapidamente.	17. Lendo o código, percebeu o quanto era diferente assumindo a bicicleta como meio de transporte, no artigo 21 e 24 a obrigatoriedade das autoridades de trânsito nacional promover a circulação de pedestres e ciclista (inserido no código como vírgula e ponto), e zelar pela circulação e não proibindo por segurança, tendência do brasileiro que confunde negação com proteção, sendo contrária a obrigação do uso do capacete, pois a maioria das pessoas que pedalam não tem o hábito de usar o capacete, porém, recomenda andar com capacete em São Paulo para evitar se machucar.
18. (...) criei um evento grande quixotesco e foi a campanha Bicicleta Brasil, saímos de Paraty pedalando até Brasília, saída simbólica foi em São Paulo no cruzamento da Faria Lima com Juscelino Kubistchek, naquele lugar tinha uma ciclovia, ela nasceu com uma ciclovia ali, a Faria Lima foi entregue em 1996 sem ciclovia que estava no desenho, no projeto e na lei, surrupiada pelo estado (...) saímos do Rio de Janeiro, cruzamos o estado de São Paulo, cruzamos o estado de Minas Gerais, cruzamos Goiania e chegamos ao Distrito Federal (...) Pedalando nós éramos em 7, mas chegamos em Brasília e tinha uma porrada de ciclistas, mais de 200, foi bonito mesmo! Entregamos uma bicicleta de brinquedo para o Fernando Henrique porque nossa reivindicação era que, primeiro, criamos pauta para mostrar que o código era bom (...) mídia de grande porte que a bicicleta estava inserida, que o código tem que ser cumprido, que era responsabilista, aquele mimimi, eu atropelo e mato e não tenho direito né (...) colocava no mais pesado (artigo 29) a responsabilidade pelo mais leve, as pessoas não queriam assumir esta	18. Em 1998, foi criada a campanha Bicicleta Brasil, pedalando de Paraty a Brasília, a saída simbólica foi na cidade de São Paulo, no cruzamento das avenidas Faria Lima com Juscelino Kubistchek, local que estava projetada e na lei, mas surrupiada pelo estado, sendo que na viagem foram em 7, mas chegaram mais de 200 e na chegada entregamos uma bicicleta de brinquedo para o Fernando Henrique mostrando para a mídia de grande porte que o código era bom por ser responsabilista colocando no veículo mais pesado a responsabilidade pelo mais leve como nos artigos 21 e 24, a política nacional de mobilidade urbana, a promoção da circulação do ciclista em primeiro plano.

responsabilidade (...) Todos os artigos são importantes, artigo 68 e por aí vai, 201, 220, mas assim, o 21 e 24 são pouco falados que é justamente o que está acontecendo, política nacional de mobilidade urbana, a promoção da nossa circulação no primeiro plano, isso foi em 1998.	
19. (...) não saiu do papel porque é um anexo na nossa cultura. O fato de ele ter entrado no código é previsto (...) diretor da CET por muitos anos e mostrei a ele o artigo 58 que é aonde podemos andar pela direita e ele olhou e disse: puxa vida, vocês tem um bocado de direitos, podem andar á direita ou esquerda na via (...) na década de 90, puxa vida o cara olhar e perceber, pô isso é interessante, quer dizer o fato de nós termos entrado no código de trânsito com vírgula e ponto, o que é entre aspas, uma herança de interesses que foram derrubados nessa negociação (...) se pleiteou nesse código que as bicicletas pudessem andar na calçada compartilhada, isso não passou e a campanha não é para carro, seria um alerta para o pedestre, o ciclista que é ciclista devia sim usar o ‘clim clim’, o espelho retrovisor (...) equipararam bicicleta com moto (...) a bicicleta entrou aos 46 minutos do segundo tempo cheio de problemas, mas entrou!	19. O código não saiu do papel porque é um anexo na cultura, mas o fato de ter entrado no código é previsto. Quando mostrado ao diretor da CET o artigo 58, ele percebeu que o ciclista pode andar na direita e esquerda na via, o interessante é a pessoa perceber esse detalhe, pelo ciclista ser considerado um aspas, devido a uma herança de interesses, mesmo assim a bicicleta foi inserida no código.
20. (...) se voce está pedalando na Europa (...) dava um problema que fazia ‘crim crim’ e isso faz com que qualquer pedestre pule da sua frente na Europa, eles associam o barulho ao ‘vem bicicleta’. O paulista, paulistano, brasileiro, faz ‘crim crim’, só vai entender buzina de carro (...) pedestre ouvir, ele não ouve e não consegue codificar nos ruídos urbanos um ‘crim crim’ da bicicleta, (...) então é importante que toda comunicação de publicidade (...) usar o ‘crim crim’ de forma exaustiva (...) barulho das buzinas e já entende que é o barulho de uma moto (...) forma salutar para que o pedestre comece a associar esse barulho a um ciclista, mas não de uma forma agressiva como acontece (...) não é andar pela calçada, o problema não é o ciclista dar prioridade máxima e condicional ao pedestre, ele tem direito de atravessar aonde quiser em qualquer momento e cabe a qualquer outro ser locomovente (...) de qualquer tipo de veículo, ele tem que estar a uma velocidade suficientemente baixa para frear.	20. Na Europa, o pedestre associa o “crim crim” ao vem bicicleta, mas no Brasil, o pedestre só entende buzina de carro e moto, pois não consegue codificar a bicicleta nos ruídos urbanos, então é importante a comunicação em publicidade para que o pedestre associe esse barulho a um ciclista, mas não de forma agressiva sendo o maior problema o ciclismo não dar prioridade condicional ao pedestre que tem direito de atravessar a qualquer momento e cabe ao outro em qualquer tipo de veículo estar a uma velocidade baixa para frear.
21. O mais rápido que o ser humano pode estar andando é de bicicleta, o resto é pressa (...) A bicicleta é o único meio de transporte sustentável do mundo, consegue colocar 100% da população do mundo em uma bicicleta, mas você não consegue fazer isso com carro ou moto, voce terá um desequilíbrio energético seja energia, espaço, pela demanda, custo (...) melhor máquina que o homem criou de longe. Nunca voce perde na bicicleta, mas a melhor maneira de se locomover no mundo é a pé, só que a bicicleta por	21. O mais rápido que o ser humano pode estar andando é de bicicleta, o resto é pressa sendo a bicicleta o único meio de transporte sustentável do mundo colocando 100% da população do mundo, é a melhor máquina que o homem criou, porém, a melhor maneira de se locomover é a pé, só que a bicicleta multiplica a energia do humano com mais eficiência se comparado ao pedestre sem prejuízo ao meio ambiente e ao menos ocupar espaço público exagerado.

multiplicar a energia do humano (...) tenho dores nas costas não consigo carregar muito peso, mas eu consigo botar muito peso na bicicleta, pedalar e não sentir dor, então a bicicleta na minha idade já resolve problemas (...) ela te dá asas porque com a bicicleta voce consegue ir mais longe e com mais eficiência do que a pé (...) multiplicador da própria energia e a única que faz isso sem prejuízo ao meio ambiente (...) sem ocupar um espaço exagerado no espaço público.	
22. Vale a pena aumentar de 40% as viagens no urbano de bicicleta? (...) dúvidas porque voce vai desadensar (...) tirando passageiros de automóveis particulares tudo bem, mas quando voce começa a tirar do transporte público já não é tudo bem (...) tem pouca infraestrutura da cidade, economiza da infraestrutura, o cidadão paga para se transporta, com a bicicleta voce usa e sucateia muito pouco da infraestrutura urbana, até nisso a bicicleta é muito generosa e econômica porque o transporte por trilhos é caro, mas é eficiente, tem que ser feito, por pneus ônibus é mais caro ainda porque é menos eficiente, causa mais problemas com combustível, calha, pneu, com tudo aquilo que envolve a indústria automobilística (...) o uso da bicicleta pode até ser considerado transporte de massa (...) se você pegar um metro do leito carroçado por hora, no trem vai passar 6000 pessoas, no metro 4000 pessoas, no ônibus 2000 pessoas, no carro 150 pessoas, com a bicicleta 1500, então ainda a bicicleta a consegue ser, apesar de ser individual, um transporte de massa se for afunilar em um metro de largura e fazer o equivalente.	22. Em uma palestra, surgiu a pergunta: vale a pena aumentar de 40% as viagens no urbano de bicicleta? Se desadensar tirando passageiros de automóveis particulares sim, mas quando é referente ao transporte público não. A bicicleta economiza a infraestrutura da cidade, sendo econômica porque o transporte por trilhos é caro, mas é eficiente e por pneus é menos eficiente, causa problemas com combustível, calha, pneu, com tudo aquilo que envolve a indústria automobilística. O uso da bicicleta pode até ser considerado transporte de massa, pois se você pegar um metro do leito carroçado por hora, no trem vai passar 6000 pessoas, no metro 4000 pessoas, no ônibus 2000 pessoas, no carro 150 pessoas, com a bicicleta 1500, então ainda a bicicleta a consegue ser, apesar de ser individual, um transporte de massa se for afunilar em um metro de largura e fazer o equivalente.
23. Da escala humana, então ao estar na bicicleta numa velocidade compatível, se estiver apressado não terá uma leitura da cidade, os odores, as pessoas, os locais, arquitetura, árvores, os pássaros, isso é a primeira coisa que acontece quando sai do automóvel (...) percepção de corpo total (...) grande vantagem do ciclista com qualquer outro modal (...) conhece o custo da energia (...) não fez nenhuma correlação energética (...) vai no posto de gasolina e enche seu tanque, anda 300 km na cidade, voce não a menor relação do custo de energia (...) Na bicicleta eu tenho exatamente a noção de custo em levar 2 livros (...) não tem a noção de quanto custou energeticamente voce ganhar 150 reais para torrar 300 km na cidade poluindo e levando a toa 1 tonelada de lata (...) não estou dizendo custar de dinheiro (...) não tem a noção de custo benefício (...) pedestre que leva o lap top nas costas ele sabe o custo de sair leve e com mais alguma coisa (...) ele faz essa transformação antes de sair de casa.	23. A bicicleta proporciona a escala humana por estar em uma velocidade compatível com a leitura da cidade como odores, pessoas, locais, arquitetura, árvores, pássaros, é uma percepção de corpo diferente de dirigir um automóvel, mas além disso, a grande vantagem do ciclista é o conhecimento sobre custo da energia, não em relação ao dinheiro, pois o motorista não faz essa correlação energética, pois transporta 1 tonelada de ferro de lata a mais que ele, diferente do pedestre que sabe o custo de levar o computador nas costas e de, até mesmo, sair de casa mais leve.
24. Não é só saúde do corpo, é saúde mental. Voce sabe como resolvo meus problemas? (...) a pergunta é essa: X. Esqueço e vou pedalar (...) quando estou de saco cheio de pedalar, pum! Do	24. Pedalar não é só saúde do corpo, mas sim da mente, pois quando ela sai de casa com uma pergunta na cabeça quando está cansada de pedalar, a solução vêm de repente, do subconsciente

nada brota solução, é o subconsciente que ficou trabalhando quando eu tava no mantra (...) o mantra do ciclista só o ciclista conhece (...) de repente começam a vir soluções para os problemas, é impressionante (...) tem dias que eu não consigo sair de casa, por algum motivo fico trabalhando o dia inteiro (...) mas por acaso de última hora vou dar uma banda (...) na ciclovia eu consigo entrar nesse mantra, por mais que voce esteja do teu intelecto atento (...) quando voce pega uma ciclovia e não tem carros pulando para cima de voce, porra, é um alívio, traz uma oxigenação na sua maneira de pensar porque grande parte daquilo que eu falo, da maneira como correlaciono os temas de ciclismo vem nessa hora, de voce estar pensando nas formas de conjugar aquilo que voce entende como mobilidade (...) tudo que eu faço sai do pedalar na rua e ver o que está acontecendo.	trabalhando no mantra que só o ciclista conhece) trazendo uma oxigenação na maneira de pensar correlacionando os temas de ciclismo e conjugar aquilo que ela entende como mobilidade vêm do pedalar na rua e ver o que está acontecendo ao redor.
25. Voce vê o quanto subversivo a bicicleta, você não pode falar abertamente isso. Quando começa a pedalar e trocar ideias com pessoas de classes sociais completamente heterogênea da sua, desde gente aquinhoada de grana até pessoas muito humildes e que falam a mesma coisa, esse é o primeiro ponto de convergência desse espectro social, é o único lugar que tem integração de classes sociais é na ciclovia nessa cidade inteira porque não é nas ruas nem na calçada, a classe média não vai a pé, usa ônibus ou carro, nas calçadas está a classe mais popular e nas ciclovias não, é o único lugar de fato que voce tem uma inclusão social acontecendo nessa cidade é na ciclovia e voce não pode dizer do tipo de bicicleta é o cara mais abastado não porque voce bicicleta muito melhor na mão de quem da periferia que faz um trajeto maior, é um cara que depende da bicicleta e concentra seus ganhos em um bem de melhor valor porque ele precisa, gosta e é único na vida dele, não tem carro para ficar gastando (...) essa bicicleta muitas vezes tem muito mais valor agregado do que uma bicicleta de ricasso que eu já vi vários na rua pedalando e eu vi o cara com uma bicicleta bem merdinha porque ele entende que esse é o melhor veículo que precisa para não ser notado (...) pessoal da elite paulistana que saca isso, tá como eu sambando para não ser apedrejado pelo fato deles pedalarem porque ele está sabendo o que está acontecendo, é essa inclusão social que os colegas dele não querem, tem medo disso. Eles apoiam, mas não ficam publicamente falando porque eles tomam porrada cara, eles não precisam disso, tem gente como eu tomando porrada por eles e é claro isso porque quando estamos entre nós, a gente ri do resto e qual é o perfil desse cara, ele tem entre 20 e 35 anos, trabalha na Berigni, ganha uma puta de uma grana, tem carro para sair no fim de semana, mas ele se coloca em um trem de vez em quando, prefere ir de bicicleta (...) voce vai ver a grande	25. A bicicleta é subversiva, fato perceptível quando se está pedalando e conversando com pessoas de classes sociais distintas que torna-se um lugar de integração das classes sociais na cidade porque nas ruas e calçadas está a classe popular e a classe média anda de ônibus ou carro, portanto na ciclovia é um lugar de integração social e também não pode dizer a classe do sujeito pela qualidade da sua bicicleta, pois quem mora na periferia e tem de fazer um trajeto maior, possui uma bicicleta de qualidade, ao passo que o rico anda com uma bicicleta de menor qualidade para não ser notado. A elite entende este contexto e sabe que ocorre essa inclusão social que os colegas não querem por terem medo, por isso apoiam, mas não se expõem publicamente porque serão repreendidos, porém, entre os cicloativistas acabam rindo da situação. O perfil desse sujeito é uma pessoa que tem entre 20 e 35 anos, têm um salário acima da média, tem carro, mas prefere ir de bicicleta e que, todo dia, esperam 50 minutos no estacionamentos das garagens dos prédios que trabalham para sair com o carro e para pegar outro trânsito do lado de fora, ele precisa ficar comprovando com o carro dele que é uma pessoa interessante.

revolução que acontecerá na cidade de São Paulo, já vê isso na Faria Lima, esses caras estão há 50 minutos no estacionamentos das garagens dos prédios que eles trabalham esperando para sair com o carro (...) para pegar outro trânsito do lado de fora, voce acha que esse cara quer andar de carro? Ele tem 35 anos de idade, não precisa ficar comprovando com o carro dele que é bacana.	
26. É um alienado mesmo, a bicicleta traz a expansão da consciência, faz um raio-x do pessoal que tá lá na ciclovias dessas empresas, é um pessoal de publicidade (...) antes de começar a palestra veio um amigo meu dizendo que esse pessoal só anda de carro, eu virei e disse, ótimo, fiquei tirando sarro de mim o tempo inteiro quando só andava de carro, eu estava falando deles e os caras entendendo o quão ridículo é aquela situação que eles não aguentam mais e eles não tem cobrança da empresa deles de estarem indo atender de carro, então eles estão esperando acontecer, na hora vai explodir o quantidade de pessoas de empresas pedalando como essa porque empresas tem gestores de cabeça fresca 25, 35 anos (...) pensar terno e gravata para ficar no escritório o dia inteiro (...)	26. A bicicleta gera a expansão da consciência e em uma palestra proferida a um pessoal de publicidade, ironizou a sua condição quando andava de carro para falar daqueles que a estavam ouvindo e as pessoas entendendo a ridicularidade dessa situação, porém, não há cobrança da empresa por estarem atendendo de carro, porém, chegará uma hora que vai explodir o quantidade de pessoas de empresas pedalando por ter gestores jovens de cabeça fresca.
27. (...) um dos últimos sustentáculos da insustentabilidade tá na moda (...) as pessoas não pedalam, ah, chega suado, o cabelo fedendo, tudo bem, quem quer pedalar, pedala com tudo isso (...) porque esses caras tem que usar todos esses gadgets visuais para serem bem recebidos nos seus trabalhos? (...) não estou nem dizendo pela bicicleta mas é uma pobre de uma empregada que fica passando a ferro um terno, uma camisa passando, engomando, que parece que isto tem sustentabilidade? (...) A forma como o ser humano tem de ser apresentar para parecer bonitinho e ser apresentável, toda essa indústria da moda é insustentável, uma crise de valores sociais e institucionais (...) quanto a pessoa está sendo obrigada forçar o cara a se forçar (...) existem muitos mitos aí.	27. Em sua opinião, o que tem de mudar é a insustentabilidade da moda pelo fato das pessoas não pedalem por chegar suadas no trabalho, ou seja, a pessoa tem que estar adequada aos padrões estilísticos para ser aceita no ambiente de trabalho e a situação da empregada passando a ferro engomando um terno, sinal de uma crise de valores sociais e institucionais.
28. Comecei a trabalhar na ESPN (...) ponto-chave porque como já andava de bicicleta, passou a ser muito lícito chegar de bicicleta com a mão suja, suada, era parte de uma compra (...) ia fazer uma reunião com altos executivos (...) o cara que vai me vender vai de terno e gravata, eu não preciso ir de terno e gravata (...) passei a ser mais legítima social, eu já era legítima clandestina quebrando as regras, não, agora as regras que me acompanhe (...) se voce tem que atender o cliente e está chovendo? Eu ligo e falo, cliente, tá chovendo, vamos adiar, voce sabe que estou indo de bicicleta e é por isso que voce tá me comprando, claro, vamos adiar. É o pacote ciclista urbano, no caso eu sou uma pessoa de consultoria (...) ser de bicicleta acabou sendo, ser uma pessoa integrada a bicicleta.	28. O ponto-chave no seu trabalho é no momento que foi contratada para trabalhar na televisão passando a ser lícito chegar de bicicleta com a mão suja e suada, como quando fazia reunião com executivos que estavam de terno e gravata e não precisava estar dessa forma, passando a ser legítima socialmente, como quando tinha de atender um cliente e estava chovendo, acabava adiando o evento porque estava indo de bicicleta, no caso, a pessoa compra o pacote ciclista urbano e como trabalha com consultoria, ser de bicicleta acabou sendo ser uma pessoa integrada a bicicleta.

29. (...) não tenho balcão, é uma atitude e forneço um conteúdo e, subversivamente, uma atitude (...) tinha um jornal chamado Night Bikers e parei de fazer porque o mercado de pessoas que vivem de vender peças, bicicletas, é muito tacanho, ele tem características próprias difíceis de fazer negócios inteligentes, eles são mais estilo deixa marca x apostar nisso porque assim não faço nada, não aposto nada mas recolho porque o negócio é bicicleta, (...) olha amigos, vocês não me merecem e a minha vingança é que eu pedalo (...) não me vendo para o mercado por causa disso. A única marca que esteve comigo por muitos anos foi a Caloi (...) é uma marca brasileira com tecnologia brasileira, fabricava no Brasil e que pagava salário, não imposto de importação, é uma identidade (...) Eu tenho trabalho, faço conteúdo, estou na mídia e o simples fato de sair na cidade e andar, muitas pessoas vão gritar meu nome na rua, é um outdoor ambulante expondo pedale! (...) Isso não paga a conta de ninguém, mas voce percebe pelo número de pessoas que vem falar comigo, pô, comecei a pedalar por causa de voce, então tá vendendo né?	29. Por não realizar comércio de produtos, mas sim fornecer uma atitude quando tinha um jornal, não fazia negócio com pessoas que viviam de vender bicicletas e peças porque é muito tacanho tendo características próprias difíceis de fazer negócios inteligentes, pois o seu trabalho se consiste em produzir conteúdo na mídia e o simples fato de sair na cidade e andar, as pessoas gritam seu nome na rua sendo um outdoor ambulante expondo pedale, isso não paga a conta de ninguém, mas percebe pelo número de pessoas que começaram a pedalar por sua causa, é nítido que está vendendo.
30. Turismo de bicicleta (...) o Brasil poderia ter uma renda substancial da indústria do turismo se tivesse minimamente a vergonha na cara dos gestores porque é um país que tem um povo receptivo maravilhoso e é um país com uma natureza que poucos e não investe, não faz, não respeita (...) na América Latina e vem um caminhão, rapidamente voce sabe se é um motorista brasileiro ou argentino ou chileno, aquele que vem buzinando te colocando para fora da estrada é brasileiro, nenhum outro caminhoneiro da América Latina faz como faz nosso caminhoneiro (...) o brasileiro tem essa cultura que a vida não tem valor (...) eles respeitam o ciclista muito bem (...) poderíamos ser uma potencia no cicloturismo (...) todo mundo que pedalou por este país falou que é maravilhoso, mas aí quando fala dos caminhões, todos tem a mesma resposta.	30. No turismo de bicicleta, o Brasil poderia ter uma renda substancial da indústria do turismo se os gestores tivessem vergonha na cara porque fatores como a recepção do povo, as belezas naturais, mas não há o respeito por parte dos caminhoneiros, pois quando está pedalando na estrada na América Latina, sabe-se rapidamente que é o motorista brasileiro que vêm buzinando e colocando para fora da estrada, é uma cultura que a vida não tem valor, ou seja, todo mundo que pedalou por este país diz que é maravilhoso mas a questão dos caminhões, é sempre a mesma resposta.
31. Não há interação, mas acho que é questão de tempo porque hoje temos a internet que facilita (...) apesar da pressão dos motoristas, eles não conseguiram nos expulsar das ruas, é impressionante a quantidade de gente que tem nas ruas, então os motoristas não foram competentes em expulsar as pessoas das ruas como acontece em Los Angeles. Em São Paulo, apesar de todas as dificuldades do espaço público dedicado a circulação de automóveis e a impunidade dos motoristas que estão em alta velocidade atropelando e não respeitando o ser humano, mesmo assim a cidade é pungente, é viva, isso é um grande valor, então essa integração desses atores ela se dará com o tempo e nossa resistência porque desde que começou a Bicicletada no Brasil, é uma crescente impressionante e eu tenho	31. Não há interação, mas o impressionante é que os motoristas não conseguiram expulsar as pessoas das ruas como acontece em Los Angeles. Em São Paulo, apesar das dificuldades do espaço público dedicado a circulação de automóveis juntamente com a impunidade dos motoristas que dirigem em alta velocidade não respeitando o ser humano, a cidade é viva, isso é um grande valor. A integração dos atores sociais (gestores públicos, os bike couriers, as pessoas que se transportam de bicicleta, os bike cafés e bicicletarias) se dará com o tempo e a resistência que começou desde a Bicicletada no Brasil e, também, a gestão do atual prefeito Fernando Haddad que encarou o marasmo frente ao descaso das últimas gestões com propostas e promessas vazias para a apropriação do espaço público.

que dar crédito para essa gestão do Haddad, ele teve uma coragem de encarar de frente esse marasmo que estamos vivendo de 40 anos para cá com promessas vazias não executadas, sempre fomos levados como chacota, café-com-leite, a última gestão nos foi prometida 180 km de ciclovias e não foi feito nada, só propostas e promessas, então essa gestão tem o mérito de dar espaço correto para o transporte público e corredores de ônibus, então tudo que é voltado para a apropriação do espaço público e dessa reapropriação do espaço público que vai sair essa integração desses atores que seria gestores públicos, os bike couriers, as pessoas que se transportam de bicicleta, os bike cafés, as bicicletarias e tudo mais, tudo está crescendo e integrando.	
32. Eu sinto que o estado não tem mais que ser contra (...) ser contra ciclovias é sinônimo de ser oposição (...) não tem como voltar para trás na estrutura cicloviária, então na campanha de prefeito (...) sociedade civil já tem que perguntar se caso alguém é contra o porque da contrariedade (...) qual é a sua proposta política (...) o que é um debate e será a construção de uma coisa diferente e melhor, quero saber deles o que será o melhor porque até então não tinha sido feito nada.	32. Em sua opinião, o estado não tem mais que ser contra a ciclovias e, atualmente, ser contra ciclovias é sinônimo de ser oposição, porém, não tem como voltar para trás na estrutura cicloviária e a sociedade civil tem que perguntar se caso alguém é contra o porque da contrariedade, ou seja, qual é a proposta política onde este debate será a construção de uma coisa diferente e melhor.
33. (...) fiz várias travessias nos andes e sempre vou filmando (...) filmar ou fotografar é uma coisa maravilhosa (...) penso que todo ser humano deve experimentar dormir no relento, não o relento na rua porque ficou bêbado na calçada, não, é estar no meio do mato, pegar um saco de dormir, colocar um isolante, tapar e ver aquela estrelas (...) A grande sacada de pedalar na Europa porque voce é igual e eu nos meus 62 anos de idade sou jovem (...) legal voce estar num continente que pedalar é normal, que viajar de bicicleta é normal (...) gostaria de ver no brasileiro copiando isso do Europeu, uma tremenda aceitação e respeito pela cultura como um todo, cultura da bicicleta e do mais velho (...) na Ásia não vou dizer que foi uma experiência das melhores de falar, ser entendido, escutar e compreender os idiomas (...) consome o fato de não entender os outros o que está falando, não falar o idioma, chega uma hora que cansa.	33. Todo ser humano deveria experimentar dormir ao relento, não porque ficou bêbado na calçada, mas estar no meio do mato, haja vista das várias travessias que realizou nos andes filmando que é algo maravilhoso. O bom de pedalar na Europa é que, nos seus 62 anos de idade, é tratada como uma pessoa jovem em um continente que viajar de bicicleta é normal e isso deveria ser copiado pelo brasileiro, a aceitação e respeito pela cultura da bicicleta e do mais velho, porém, quando pedalou na Ásia, não foi bom pois consome o fato de não compreender o idioma estrangeiro.
34. A bicicleta tem uma coisa que chega no meio social e ele o absorve (...) em qualquer lugar de bicicleta será bem-vindo e não vai passar apuros (...) chego e sou absorvido pela comunidade local e claro que o ciclista não pode ser folgado, mas se ele vem na paz ele acaba catapultado.	34. Quando se chega em um meio social de bicicleta, o sujeito é absorvido pela comunidade local (claro que o ciclista não pode ser folgado), mas se vem na paz acaba catapultado.

QUADRO 3 – CONVERGÊNCIA DISCURSO I

Convergência no Discurso	Unidades de Significado Interpretada
<u>A experiência transformativa do ser que pedala</u>	<u>A experiência transformativa do ser que pedala</u>
A bicicleta como ferramenta de transporte gera liberdade plena e olhar crítico para a cidade e respectivas escalas de espaços e distâncias. (2) Ir de bicicleta é diferente de ir de carro possibilitando um detalhamento das paisagens e dos habitantes do local. (3) O locomover-se de bicicleta possibilitou uma reflexão profunda na sua profissão de arquiteta entendendo que o espaço desenvolvido na cidade para os veículos motorizados não é correto para a mobilidade urbana. (4) Com a bicicleta modelo mountain bike, pedalava à noite na cidade e, aos fins de semana nas trilhas junto com motociclistas, este convívio melhorou a sua capacidade técnica. (9) A bicicleta é a forma mais rápida que o humano pode se deslocar usando energia própria sendo o único meio de transporte que toda a população pode e utilizar sem prejuízos ao meio ambiente e, também, a máquina inventada mais eficiente que multiplica a energia do humano com maior eficiência. (20) Com a bicicleta se resgata a escala humana por o ciclista estar a uma velocidade compatível para perceber o espaço da cidade, além do ciclista e o pedestre conhecerem o custo da energia no deslocamento, diferente do motorista que transporta a estrutura do automóvel a mais do que ele sem ter a noção dessa transformação. (22) Aprender a andar de bicicleta sem a necessidade das rodinhas de apoio para equilíbrio foi um momento mágico da infância. (1) O trabalho de jornalista escrevendo sobre bicicleta é um campo profissional proporcionado pela atividade do pedalar. (7) Começou pedalando nas ruas da cidade e no momento que foi para as trilhas rurais, a adaptação foi rápida aprendendo a ser um ser integrado com a bicicleta. (8) Além de organizar eventos esportivos de <i>mountain bike</i> na época, aliás, os primeiros do segmento no Brasil, organizou também o jornal <i>Night Bikers News</i>. (10) O preconceito no ciclismo está relacionado com o uso do capacete, mas a superação dessa discriminação é pensar a bicicleta de forma holística. (13) Os problemas advindos do trabalho são solucionados pedalando que não é só saúde do corpo, mas sim da mente, pois a partir do mantra que é o barulho da bicicleta em movimento, oxigena sua maneira de pensar os temas de ciclismo e mobilidade vindos do pedalar na rua e ver o que está acontecendo ao redor. (23) Quando contratada para produzir conteúdo midiático em um programa de televisão, a figura do ciclista integrada com a bicicleta a tornou ser uma pessoa legítima socialmente como em reuniões executivas não precisava estar com traje social. (26) O ser humano deveria viajar de bicicleta porque além de conhecer outros países	I-1 A bicicleta como ferramenta possibilita liberdade e olhar crítico por perceber os detalhes da paisagem e contato com as pessoas resgatando a escala humana por o ciclista estar a uma velocidade compatível para perceber a cidade. I-2 A partir do gesto de pedalar, o corpo é estimulado ao movimento elevando ao seu limite metabólico a produção de energia. I-3 Aprender a andar de bicicleta é um momento significativo da infância de uma criança. I-4 Pedalar e escrever sobre bicicleta é um campo profissional. I-5 O preconceito pela bicicleta é superado pensando de forma holística, assim também se aplicado ao entendimento para a saúde do corpo. I-6 Os problemas advindos do trabalho são solucionados pedalando e que a partir do barulho da bicicleta em movimento, oxigena a maneira de pensar os temas de ciclismo e mobilidade vindos do pedalar na rua e ver o que está acontecendo ao redor. I-7 A figura do sujeito integrado à bicicleta é legítima socialmente. I-8 Viajar de bicicleta proporciona conhecimento de outras culturas e o ciclista em paz no meio social, é absorvido pela comunidade local.

com belezas naturais junto com pessoas que respeitam a cultura de bicicleta, mas um problema pode ser a compreensão do idioma estrangeiro. (29) Chegando em paz em um meio social, o ciclista é absorvido pela comunidade local. (30)	
<u>O direito de pedalar na cidade</u> A recordação de um Brasil prisioneiro da ditadura militar gera a crítica a uma valorização da cultura do automóvel como meio de locomoção. (5) A bicicleta possibilita ser cidadão do mundo conhecendo a cultura de diversos países. (6) Por não trabalhar formalmente, se dedicava a pedalar criando na época um cenário pioneiro no mundo de grupo ciclísticos, inclusive dando origem ao movimento <i>Critical Mass</i> dos EUA. (11) Trabalhou a ideia de passeios ciclísticos organizados que, por mais negados que fossem em suas reivindicações, tinha uma representatividade frente à carrocracia, já que naquele momento não havia espaço para o movimento social da bicicleta. (12) Não usava o termo bicicleta como meio de transporte por causa do preconceito social e, para agregar valor, associava em suas palestras a bicicleta como meio de transporte, inclusão social, equidade e direito do ciclista à cidade igual ao pedestre. (13) O maior problema do ciclista é não dar a prioridade máxima ao pedestre que tem o direito de atravessar a rua a qualquer momento, estando qualquer outro ser locomovente a uma velocidade baixa para frear. (19) A bicicleta representa a integração das classes sociais na cidade que pode ser comprovado na relação da bicicleta com o status socioeconômico do ciclista. (24) Apesar das dificuldades do espaço público ser dedicado à circulação de automóveis aliado com a impunidade dos motoristas que dirigem normalmente na velocidade acima do permitido para a via, a resistência para uma cidade ciclável se dará com a integração dos atores sociais (gestores públicos, bike couriers, pessoas que se deslocam de bicicleta, bike-cafés e bicicletarias) na apropriação do espaço público. (28) A bicicleta ‘entrou aos 45 minutos do 2º tempo como ponto e vírgula’ no Código de Trânsito Brasileiro de 1997 e que antes era lembrada apenas para ser proibida. (15) Nos artigos 21 e 24 do código de trânsito brasileiro que inspiram a Política Nacional de Mobilidade Urbana obrigam as autoridades competentes de todo o país a promoverem da circulação do pedestre e ciclista em primeiro plano, não proibindo como as autoridades competentes costumavam fazer alegando a segurança viária. (16) A campanha Bicicleta Brasil se caracterizou como forma de protesto em uma viagem de bicicleta de Paraty/RJ (saída simbólica em um local onde em projeto, era para ter uma ciclovias, mas roubada pelo estado de São Paulo) em que os ciclistas	<u>O direito de pedalar na cidade</u> I-9 O período da ditadura valorizou a cultura do automóvel, mas andar de bicicleta possibilita ser cidadão do mundo. I-10 Organizar eventos esportivos inauguraram um momento significativo da história da cultura de bicicleta que representou uma alternativa frente à carrocracia, discurso favorável no sentido de agregar valores ao uso da bicicleta bem como o direito de pedalar no trânsito do espaço urbano. I-11 A bicicleta representa a integração das classes sociais na cidade podendo ser comprovado com o status socioeconômico do ciclista. I-12 Apesar das dificuldades na circulação com os automóveis, a resistência se dará com a integração dos atores sociais na apropriação do espaço público. I-13 A bicicleta no Código de Trânsito Brasileiro passa a adquirir status jurídico. Nos artigos 21 e 24 do código de trânsito brasileiro que inspiram a Política Nacional de Mobilidade Urbana obrigam as autoridades competentes de todo o país a promoverem da circulação do pedestre e ciclista em primeiro plano. I-14 A campanha Bicicleta Brasil foi o reconhecimento da sociedade civil pela inclusão da bicicleta no Código de Trânsito. I-15 A aplicação da lei para com os direitos do ciclista é de baixo interesse devido à bicicleta ter baixa representatividade política. I-16 É viável e necessário o aumento do número de viagens de bicicleta, assim constatado por uma ONG que, em um metro equivalente do leito carroçado por hora, com o trem passam 6000; metrô 4000; ônibus 2000; bicicleta 1500 e carro 150 pessoas.

entregaram na chegada em Brasília/DF uma bicicleta de brinquedo para o presidente da república simbolizando que o código de trânsito era bom por ser responsabilista. (17) A dificuldade de aplicação do código de trânsito brasileiro para com os direitos do ciclista deve-se por a bicicleta ser considerada um anexo à cultura devido a uma herança de interesses sociais. (18) A viabilidade no aumento das viagens urbanas de bicicleta é possível se retirar passageiros do veículo particular, mas quanto ao transporte público não é viável, podendo até mesmo o uso da bicicleta pode até ser considerado transporte de massa, como exemplificado em pesquisa de uma ONG inglesa constatando que, em um metro equivalente do leito carroçado por hora, com o trem passam 6000; metrô 4000; ônibus 2000; bicicleta 1500 e carro 150 pessoas. (21) Uma das razões da baixa aderência da bicicleta como transporte pelos trabalhadores está relacionada à obrigatoriedade da roupa social, bem como não chegar com o corpo suado, considerada uma crise de valores sociais e institucionais. (25) O enorme potencial do cicloturismo deve-se muito pela receptividade do povo brasileiro bem como às belezas naturais, porém, a ineficiência dos gestores aliado a falta de respeito das leis de trânsito por parte dos motoristas de caminhões, faz com que esta indústria do turismo não aumente de forma significativa. (27)	
---	--

QUADRO 4 – DISCURSO II (TRANSCRIÇÃO)

Comecei a pedalar em Brasília, tenho poucas lembranças de infância andando de bicicleta, ³⁵meu pai me ensinou a pedalar e a relação que tenho é com ele, ele que tirou a minha rodinha, mas acho que desconectei da bicicleta quando fui morar em Aracaju, ali me lembro que pedalava no bairro, coisa de lazer e brincadeira, a bicicleta não era meio de transporte, morei nesta cidade até os 22 anos, fiz faculdade, andava de carro, a bicicleta sumiu neste contexto, eu corria, fazia academia, spinning, mas não tinha conectado a ideia de pedalar durante o percurso para os lugares, o momento do esporte e da corrida não era o momento do trajeto.

Depois vim morar em São Paulo em 2008 e aqui meu primeiro desafio foi será que trago o meu carro porque nunca tinha vindo para cá, a cidade era muito maluca, o trânsito violento e resolvi que não iria trazer, resolvi não trazer e o vendi, ³⁶ganhei o meu carro aos 18 anos, esse percurso classe média padrão, especialmente no Nordeste que tem essa coisa de status, aqui também, mas lá é mais acentuado, ir para a faculdade você tem que ter carro, entra melhor nos lugares se tem determinadas coisas, vejo a influência de comportamento da região sul e sudeste no Nordeste e isso se estende para a mobilidade porque todo mundo quer ser São Paulo, é a motriz, o que toda cidade quer ser, mal sabe eles que é um modelo muito questionado e fracassado em alguns aspectos, principalmente qualidade de vida e meio ambiente.

Enfim, vim para cá, ³⁷vendi o meu carro, peguei essa grana, guardei e fiquei experimentando a cidade com o transporte público fazendo pós-graduação que é realizada em horários não-convencionais, não dava para trabalhar, fiquei só estudando. Nessa época eu ficava perdida, andando pela cidade, lembro que pegava metrô e saía conhecer a cidade perdida porque eu sabia que ele me traria de volta, por exemplo, Corinthians-Itaquera, saía em um raio de 2 km conhecer o bairro, Tatuapé, Carandirú porque eu sabia que era um transporte que me devolvia de volta para o meu bairro, ônibus eu não sacava direito, ele não era circular, tinha medo de pegar ônibus e me perder.

Então usei o metro para conhecer a cidade e aí um dia, lembro que eu estava indo de ônibus para a Barra Funda e vi um cara de bicicleta, estava bem congestionado, ³⁸pegava o metro para vir para a Paulista, é uma volta enorme, não tinha noção da planta da cidade, principalmente porque o metro não dá essa noção e como é subterrâneo você não vê o caminho e na hora que vi essa pessoa de bicicleta, remeteu a infância, a adolescência, porra que louco, pode crê, a bicicleta, final de semana fico tranquila, aí lembro que peguei uma bicicleta da Porto Seguro, na época o banco que fazia o bike cherry, era bem mais precário, bicicleta ruim, poucos pontos, projeto chamado Use Bike, lembro que peguei ele na Barra Funda, era um domingo e peguei o Minhocão que de semana só para fluxo de carro e fim-de-semana o fluxo para pessoas, peguei a bicicleta dei uma volta e na hora me conectou com as memórias de infância com o meu pai, durante o pedal fiquei muito nostálgico fora o contexto que estava de uma cidade estranha, sem amigos, família longe, então foi muito especial por isso que hoje o Minhocão é um lugar especial que tenho para mim porque foi lá que andei de bicicleta pela primeira vez em São Paulo, remeteu a infância.

Nessa época eu ³⁹estava bem acima do peso, São Paulo é foda, engorda e essa coisa de depressão, fica sozinha, estava frio, era meio do ano no inverno, para mim foi ótimo, vou pegar a bicicleta e dar rolês de fim-de-semana, aí quando peguei a bicicleta no fim do Minhocão tem a PUC onde fazia a pós perto do Mackenzie e no final dei de cara com a universidade e percebi o quão perto era pedalando, não tinha essa noção porque o ônibus que ia para a faculdade dá muitas voltas nos bairro demorando uma hora e meia para chegar no lugar e o Minhocão tem 3 km até desembocar na minha casa, ou seja, era muito perto, não tenho condição de ficar uma hora e meia no trânsito e o lance da bike foi acontecendo, lembro do primeiro passeio que participei chamado Bike sonoro, só rolou uma vez com o patrocínio da Porto Seguro que era uma galera que fazia pontos de música pela cidade, lembro que acontecia várias apresentações e concertos relacionados à música e arte e foi quando conheci o Marcelo Siqueira e o Valverde, dois organizadores da Bicicletada e nesse passeio eles estavam monitorando e pediram para eu aparecer na Bicicletada, última sexta-feira do mês, isso em paralelo, mas nisso tinha sacado a distância da minha casa a faculdade acontecendo em paralelo e fui atrás de uma bike, nisso fui na Bicicletada e nesse tempo comecei a ir a pé para a faculdade, levava uma hora por dentro do bairro, estava em Perdizes, cruzava o Pacaembú, Vila Boim, cruzei a Angélica e demorava uma hora a pé porque ainda não tinha coragem em andar de bicicleta, a minha bicicleta era alugada, aí lembro que alugava e ia para a bicicletada na última sexta-feira do mês que nem sabia o que era, não tinha a menor ideia o que significava aquilo.

Depois ⁴⁰entrei na lista de e-mails do grupo e comecei a entender essa coisa de movimento horizontal, autogestão, massa crítica, achava que aquilo tinha um líder, isso em 2009 quando estava experimentando sozinha pedalar pela cidade, a Márcia morreu, saiu em todos os jornais e eu não a conhecia e pensei, não é possível que ela morreu na Avenida Paulista com tanta gente passando, que cidade de merda e já estava pedalando mais sozinha e lembro que aquilo me deu força ao invés de desestimular, não é possível, não vou deixar isso acontecer, preciso fazer alguma coisa, as pessoas precisam andar de bicicleta em paz, é só uma bicicleta, então veio uma consciência crítica de direito e ainda mais ser mulher, aquilo mexeu muito comigo, eu estava andando de bicicleta por outros bairros, mas ainda com muito medo de final de semana.

⁴¹A bicicleta para mim abriu a cabeça porque lá conheci as principais pessoas que me encheram de conteúdo, mostraram outra cidade e criamos no Bike Anjo nessa época em ajudar as pessoas a saírem de suas casas, eram os bondes do bike anjo, eu juntava uma galera no meu bairro e íamos juntos para a bicicletada, esse movimento de ajudar os outros voluntariamente a irem para a bicicletada, isso gerou o nome bike anjo, sempre muito conectada com essa coisa da solidariedade, do compartilhar experiências e eu gosto dessa vibe do fazer juntos somos mais fortes, estamos protegidos em grupo, uma coisa mais cidadã eu acho, sempre conectada com essa coisa da cidadania, sou jornalista de

formação, gosto de falar de cidades, achava que meu trabalho era importante para a cidade, falar o que está acontecendo e falar outras coisas.

Já andei de carro em São Paulo, mas como nunca dirigi aqui na cidade,⁴²não sei o que é a cidade de carro, para mim a cidade é outra, converso com qualquer paulistano comum e padrão, eu não sei de que cidade ele está falando, a gente não se conecta, principalmente porque as vias mais clássicas para carro como as Marginais, Nove de Julho, Vinte e Três de Maio são vias que não pedalo, então as vezes vou de carona para algum lugar e não sei para onde estou indo, fico olhando com estranhamento, túneis bizarros, de carro a cidade é muito diferente, passa por lugares que já pedalei, o lance é que a bicicleta me leva para lugares que não são comuns em São Paulo, por dentro de bairros, ruas mais calmas, mostrou lugares escondidos, pessoas “invisíveis”, conectei com carroceiros, conversava com morador de rua do meu bairro, com velhinhos e velhinhas, me conectei com pessoas que vivem a cidade, que estavam na rua e não as que estavam nos carros, não dirigia e não tinha contato com o mundo do carro e também acho que são solidários entre eles, mas tenho certeza de uma coisa: a bicicleta me fez ficar em São Paulo porque vim para fazer essa pós e era um ano e meio, inclusive após essa experiência de ir para a faculdade, comecei a pé até comprar a bicicleta foi muito rápido, participei daquele Bike Tour, primeiro passeio de bicicleta do aniversário da cidade de São Paulo, era 120 reais a inscrição e ganhava uma bicicleta, lembro que ganhei e comecei a usá-la para fazer meus deslocamentos.

Quando terminou a faculdade,⁴³estava muito envolvida com a faculdade, já tinha entendido a coisa do voluntário e movimento horizontal, criei junto com as meninas as “Pedalinas”, coletivo de ciclistas urbanas de São Paulo para estimular as mulheres a andar de bicicleta porque notamos que na bicicletada tinha muito homem e éramos em dez mulheres, cada mês que passava aumentava, mas tinha muito homem e muita coisa que rolava no ambiente da bicicletada nos incomodava, era possível que não tinha mina, vocês são escrotos, zoam com as meninas na rua a pé, são machistas e homofóbicos, era um ambiente hostil, mas eles não sacavam porque estavam entre eles e isso era muito normal e pensávamos que aquilo não era possível.

Então criamos um grupo de meninas e ⁴⁴discutimos ações entre nós para tentarmos mudar esse lugar, o ambiente da bicicleta, inclusive porque os caras eram muito legais, todos sensíveis, eram acessíveis, conseguíamos trocar essa ideia, mas não os mudava de fato, continuavam sempre escrotos sem saber, criamos as Pedalinas para estimular a discussão de gênero trazendo mais meninas para a bicicletada e deu certo, tem muito mais mulher andando de bicicleta, meninas empoderadas e críticas que conseguiram mudar de alguma forma o ambiente da bicicletada que depois foi ficando cada vez mais legal. Voltando para a cidade, eu fiquei em São Paulo por causa da bicicleta, a pós terminou e fiquei aqui fazendo outras coisas, na pós, meus trabalhos eram relacionados a mobilidade, minha pós era sobre Jornalismo e Multimídia, fazia vídeos com temas variados sobre bicicleta, era uma experiência absurda para mim voltar a andar de bicicleta em São Paulo, a cidade para mim mudou, ganhou muito mais brilho, ficou mais interessante morar tanto que trabalho aqui há sete anos, a bicicleta como ferramenta que muda muita coisa, transformou a minha vida e visão sobre São Paulo e sem dúvida foi por ela que fiquei e é com ela que estou até hoje, enfim, crescendo e amadurecendo, ganhando noção sobre outros problemas de cidade, não só de mobilidade urbana, outras questões relacionadas.

⁴⁵A bicicleta é muito visceral, é corpo, então você enxerga e vive mais a coisa da cidade, você não está só de passagem, está vivendo aquilo, é claro, conecta com a coisa do morador de rua, gentrificação, dos bairros sendo destruídos, dá lugar a coisas bizarras. No bairro Perdizes onde morava, volto para lá e está totalmente desconfigurado isso há seis anos e vai me dando força para tentar mudar alguma coisa que foi o que fiz com a mobilidade e agora estou caminho para mudar outros problemas sempre a bicicleta como pano de fundo, mas a bicicleta não é mais o fim, não quero só uma ciclovia, quero uma cidade melhor, a ciclovia pode às vezes ser uma merda, inclusive elas podem ser usadas para coisas ruins, tipo gentrificar bairros, tirar morador de rua do minhocão que é o que está acontecendo, precisamos ser críticos a outros problemas que não é só colocar uma ciclovia e resolveu, é um trabalho interseccional de ativismo, buscar a bicicleta como meio para outras coisas, ela não termina em si mesma.

⁴⁶As Pedalinas surgiram em 2009, já estava envolvida com a Bicicletada fazendo vários trabalhos e muito pessoal porque a bicicleta me conectou com coisas sobre mim que eu não sabia, tenho muito essa coisa do feminismo, não sabia disso, na real não gostava dessa palavra, feminista pessoa chata, mas eu tinha atuações feministas por mais dissesse que não era radical, pensava que a palavra estava ligada a radicalidades, sempre tive ações feministas sem saber, então as minhas fontes eram mulheres, as minhas matérias, sempre parei para ouvir mulheres que tinham determinado tipo de coisa para dizer, essa consciência veio depois, fiz um histórico da minha vida e percebi que era muito ligada a minha mãe, sempre achei que a mulher tinha uma visão holística das coisas, levava em conta outros pontos que eu não estava interessada e que os caras normalmente não tinham, me interessava pelo olhar feminino e na bicicletada essa coisa do ambiente hostil mexeu demais e não tinha consciência do quanto isso até a bicicletada, foi o lugar onde descobri muita coisa sobre mim, essa coisa da cidadania, sempre fui envolvida com essas questões.

Em Aracajú ⁴⁷como jornalista acompanhava as audiências públicas, tentava tornar acessíveis informações sobre a cidade, sempre fui ativa mesmo sem saber que isso tinha um nome ativismo cidadão, eu era muito ativa, queria que as coisas acontecessem e as pessoas fossem empoderadas, na bicicleta consegui descobrir isso sobre mim, essa coisa do feminismo e empoderar mais mulheres, achar que ambientes com mulheres são mais criativos, são ambientes mais afetivos e democráticos porque a gente sofre muito preconceito, é muito perverso porque não percebemos quanto a cidade oprime a mulher porque não pode andar na rua, não pode andar de shorts curto, tudo a culpa é nossa, os lugares que entramos tem muito homem, essa consciência do papel da mulher na cidade ela veio com o tempo, com a bicicleta também, percebemos que isso não está certo, você não pode me atender dessa forma, estou numa reunião e você não

pode olhar só para o meu sócio homem, tem que olhar para mim, estou falando com você, muitas coisas pequenas perversas sobre a mulher na cidade e mulher negra nem se fala, outra seara completamente avassaladora, falar de mulher negra no Brasil mexe muito porque mulheres brancas oprimem mulheres negras, por isso que digo sobre outros olhares do ativismo porque mesmo a gente mulher branca na classe média também oprime, tento entender um pouco desse movimento, o papel da mulher na cidade.

⁴⁸Agora tenho uma empresa, como é se posicionar como uma pessoa que criou um negócio nas reuniões, fiquei mais sensível a este assunto, descobri isso na bicicletada e as Pedalinas foi um ambiente foda porque sempre tive esse feeling mas pouca consciência e lá conheci mulheres incríveis, a Talita, a Evelin hoje minha sócia, a Laura a Driele, inclusive é Filósofa que trazia outra camada de discussão histórica, social, de muita teoria, então as Pedalinas mais do que um passeio de meninas no primeiro sábado do mês, mas o mais legal não era o passeio em si, era parar em algum ponto como aqui no Centro Cultural, palco de grandes discussões, sentava em roda falando de coisas realmente que nos oprimiam, foi empoderando e criando uma rede muito forte de solidariedade entre a gente, de consciência, de falar o que estava errado, não pode ser assim e tudo mais.

⁴⁹As Pedalinas mudaram a minha vida porque trouxe essa camada do gênero, esse empoderamento de porra, sou mulher e sei o peso que isso tem na cidade, na sociedade, na política, na bicicleta, sei o quanto isso tem poder, empoderar outras mulheres e homens, estamos numa discussão de empoderar homens e nas Pedalinas descobrimos que é bom falar entre nós, foi muito importante o ambiente segregado, mas começou a ficar sexista, então começamos a criar a consciência de segregar demais não resolve, ficamos falando entre nós sobre assédio, mas quem assedia é o cara, precisamos levar essa discussão para lá, na verdade foi aí quando despertou essa consciência do misturar as coisas que as Pedalinas enfraqueceu, o grupo foi forte até meados de 2012, chegamos a juntar passeios com 50 meninas, tinha uma lista de discussão na internet muito grande do Brasil inteiro, lembro que as Pedalinas foram responsáveis por influenciar grupos de mulheres em outras cidades, no sul lembro que surgiu as Cíclicas inspiradas nas Pedalinas, na Bahia surgiu Meninas ao Vento, no Amazonas surgiu as Potiguaras.

Então, chamou muita atenção ter um grupo forte de meninas aqui em ⁵⁰São Paulo, tudo que acontece aqui tem visibilidade, foi legal saber que nossa história aqui, a luta inspirava em cadeia outras meninas em outros lugares e para mim foi muito especial. Na minha visão, o grupo estava bombando, muita coisa na internet, vai no blog das Pedalinas e muitos textos interessantes, hoje está parado, se parasse para ver, sairia uma obra prima com textos transformadores sobre assédio e outras coisas. Depois disso começou a aparecer muita menina radical mesmo porque era um ambiente legal, menina que era contra homem, acha que homem é o problema do mundo, todo homem é estuprador por natureza, começou a ficar pesado, não era isso que eu acredito, isso é muito legal ter a consciência durante as conversas e começaram a perceber que não é assim e eu pensava que tinha de levar essas discussões para os homens e elas não, segregar, já fizemos ciclovagens.

⁵¹Em uma das conversas, detectamos que o problema era ciclovagem, todo homem puxa uma ciclovagem, todas que fizemos tinha um homem que sabia o caminho, o homem que mexia na bicicleta, tudo, no grupo tinha uma das meninas que trabalhava com mecânica do Las Magrelas, a Talita, ela repassava esse conhecimento. Decidimos fazer uma viagem para Sorocaba só de mulheres e foi muito legal, então virei para as meninas e disse que já tínhamos visto tudo, se empoderamos pra caralho, mostramos para a cidade que somos foda e agora vamos misturar, acho que não tem o porquê de ser em espaço separado, as discussões não podem estar segregadas, vamos fazer debates, chamar os caras, roda de conversa, esses momentos de encontro já dá para misturar as coisas e elas eram absolutamente contra as meninas que chegaram em 2012, vieram da escola do Veganismo, sabe do feminismo mais forte e nessa hora percebi que meu papel estava cumprido, as Pedalinas vão continuar da forma como se constitui, era um movimento horizontal, então fui me afastando continuamente porque não acreditava naquele modelo, pensava que não tínhamos de provar mais nada, era baixar a bola e trazer a discussão para os ambientes comuns, foi isso que fiz, fui criando outros ambientes de diversidade, mas também acredito em ambientes segregados para avançar nas discussões, penso ser importante um espaço para mulheres.

⁵²O Las Magrelas surge em 2013 com o Gangorra, são dois negócios separados, mas somos muito amigos. Surge de um momento que a cidade começou a discutir sobre bicicleta, pensamos: qual o problema em ganhar dinheiro com o que acreditamos? Muita gente está ganhando dinheiro com bicicleta e nem pedala, não acredita no que acreditamos, qual o problema? Rolava essa discussão sobre o capitalismo, do monetizar o ativismo, inclusive isso acontece atualmente, mas a Talita já trabalhava com mecânica, o Rodo também, a Talita é historiadora, largou a carreira de história para se dedicar a mecânica de bicicleta, inclusive se tem um ambiente podre de machismo é o ambiente de mecânica, de situações do cara entrar com a bicicleta e não deixar a responsabilidade de consertar com ela. Hoje ela tem o negócio dela, mas trabalhou em bicicletaria e só tinha homem, é muito interessante o ambiente onde só tem homem mecânico e ela. Falando de orientação sexual, ela é lésbica, então você agrega outra questão sobre homofobia e outras coisas. O negócio surge em 2013 com o propósito de se posicionar no mercado profissional da bicicleta, o Las Magrelas é um bar-bicicletaria, ambiente que reúne muitos ativismos, então não é só sobre bicicleta, lá você encontra discussão sobre feminismo, cidade, consumo, comida, virou um ambiente ativista e o Gangorra surge como espaço de co-working, mas estamos mudando porque a dinâmica do co-working é diferente do bar, precisamos de espaços com características diferentes.

⁵³O Gangorra surge dessa frente, por eu ser jornalista e já trabalhando com bicicleta a certo tempo, quero me profissionalizar sobre isso, produzir conteúdo, vender textos, realizar projetos, inclusive a iniciativa privada começou a nos procurar, não sabia quanto cobrava para fazer essas coisas, o Bike Anjo se formalizou como ONG, a trabalhar

regularmente sobre isso e atuamos como espaço de co-working, mas focados em fazer projetos e vender para empresas, algo que as agências faziam muito, não somos agência, mas encurtamos o caminho, apresentamos a empresa um projeto de conceito de mobilidade e cidade, trabalhamos com conceitos, não é tão bicicleta e mexer na mecânica ou tomar uma cerveja, trabalhamos com inteligência, redes, então para mim é importante continuar indo nos lugares que tem discussões sobre bicicleta para entender aonde as pessoas estão discutindo, onde é a pegada, para mim isso me nutre em criar novas ideias para projetos na cidade, vou vendo o que a cidade está querendo para apresentar as empresas, criar projetos conceituais para as empresas entrarem no mundo da bicicleta de uma maneira que faça sentido porque você não posso desconectar desse mundo, não quero, trabalhamos com projetos relacionados a juventude buscando transformar a base, passar informação, é tudo que tenho, sou jornalista, o que sei é passar informação, ainda continuo a exercitar a comunicação e não mais a redação escrevendo, a oratória, transformando em novas inspirações para que novas pessoas façam um caminho melhor do que a maioria tem feito, Gangorra atende ao propósito de liquidificador de ideias apresentando projeto para empresas.

Total, as vezes não tenho explicação. ⁵⁴Outra coisa que descobri em cima da bicicleta foi que vivo muito com a pele, sempre fui uma pessoa de pele, de viver com o corpo, sempre tive muita marca, tenho pino, para mim a cicatriz é uma coisa de erro que cometemos na vida, que aprendemos e fica marcado na pele, assim como a tatuagem, acho muito louco a cicatriz, tenho uma na boca de criança, porque é sua história e sempre fui assim desde pequena, minha mãe me conta que com três anos, subi no escorregador, sabe aquela toalha de capinha, pulei do escorregador achando que ia voar, caí de boca no chão, bati a cara, eu era maluca, sempre fui uma pessoa de experiência de corpo para aprender, não só de teoria, mas viver as coisas e descobri isso na bicicleta e na bicicletada que foi outro lugar do feminismo, atuação cidadã e descobri isso, que eu vivo com um corpo.

Influência porque assim o ⁵⁵ativismo fica mais verdadeiro, as vezes não tem consciência do que isso significa na teoria e do que estão falando por aí, você vive e sabe que é verdade, o ativismo de mentira não existe, tem de estar vivendo para crer e é o que está acontecendo com muita gente que se autointitula ativista, mas não sabe o que está falando, por exemplo, ativismo negro, o branco não sabe o que é isso, os caras que falam que são feministas, legal ser sensível ao assunto, mas não se entende disso de fato, não vive na pele o que é ser mulher.

Influência porque é a verdade. ⁵⁶Viver as coisas que a gente vive, torna a experiência real e isso nos influencia na construção do ser. Tudo que vivo, mesmo que seja decepções e caminhos errados a seguir influência os nossos valores, ética no papel social mudando caminhos, vai vivendo, aprendendo, errando e caindo, levantando e mudando de lugar o tempo todo, sempre esse movimento, estava em um grupo e agora em outro, isto influencia no que eu sou hoje na construção pessoal, estou nesse processo, nem de longe estou perto de acabar. Viver com o corpo nos torna mais sensível com qualquer coisa. Eu caí, sim, coloquei treze pinos, sem onde errei, não preciso errar da mesma forma, fica mais sensível e aguçada da mesma forma para perceber algumas coisas como a malícia no mundo, situações que vão dar merda, de rua, de trânsito.

⁵⁷Eu ando de bicicleta fixa e muito além do life style, há uma conexão com meu corpo tipo sentir cada buraco, cada lombada, cada corredor, é como se fosse uma extensão mesma do corpo no limite, talvez só um monociclo haveria a ligação como a fixa porque o pedal está conectado diretamente com a roda sem catraca, o monociclo é direto no cubo da roda, mas dos tipos de bicicletas com duas rodas a fixa é sensacional, o tesão que tenho com ela é de tornar-se rata de rua, me conecto com a ideia do gato negro de rua, olha muito além do que está acontecendo.

⁵⁸A outra camada que tenho descoberto é a sensibilidade, o terceiro olho, a finura da coisa, então é uma experiência de corpo quando aprende coisas que dão certo e errado, isso é um exercício espiritual também, não tinha consciência disso até dois anos atrás que é uma consciência espiritual sobre nosso papel no mundo, do tipo pensar e foi só um flash, as vezes é um sinal, é o sexto sentido aguçado, estou prestando atenção nos detalhes, sentimento, no que arrepiava, tipo falar das Pedalinas me arrepiava porque mexe em um lugar que não sei explicar onde é e é esse lugar que me interessa, onde mexe nas pessoas desse lugar da emoção, da história e isso está conectado a uma energia vital de motor do bem, sabe?

Para ter uma noção ⁵⁹tinha problema renal gravíssimo e me curei desse problema por conta da bicicleta porque além de me colocar com a atividade física, voltei a transpirar, tinha muita retenção de líquido, em Aracajú eu tinha esse problema, procurei tratamento aqui e fazer acompanhamento, o cara disse que eu estava ótima, em Aracajú quase tirei meu rim direito ao ponto do médico me dizer que o rim estava atrofiando e era melhor retirá-lo. Minha mãe questionava: tirar? Mas ele está funcionando, ainda que precário, é daí para baixo, ele está com uma bactéria que consumiu inteiro e ela vai sentir muita dor. Lembro que a primeira vez quando cheguei aqui foi procurar um médico e nunca mais tive crise, há sete anos não tenho crise renal e fui fazer exames tempo atrás e não é que meu rim voltou a funcionar, ele está 100%, o que ele estava atrofiando, não regenera, ele tem uma cicatriz, um calombo que é uma cicatriz, mas dos 20% que funcionava, agora é 100%.

Sim porque ⁶⁰a bicicleta conecta-se com outras coisas, consumir coisas mais saudáveis, tomar mais água, eu não tomava muita água, você muda, seu corpo pede e mais uma vez, o corpo ensina, meu corpo falava que eu estava errado como estava fazendo, meu rim chorava e gritava, tinha muita infecção urinária, o tempo todo de que eu precisava se movimentar, a relação com o suor mudou muito, adoro quando sudo, fico feliz porque sinto que meu organismo está funcionando e isso é um lance da saúde, melhorei muito minha saúde, emagreci quando voltei a pedalar quase 20 kg, hoje voltei a correr porque sempre fui muito ativa, a faculdade me tirou da atividade, por mais bizarro do que pareça. Na faculdade quando ganhei o meu carro foi quando parei de movimentar, fiz ginástica olímpica desde criança, sempre fui ativa, um outro viés que descobri com a bicicleta, sou mais feliz na atividade do que no sedentarismo, não sou uma

peessoa de ficar na cadeira lendo, sou de movimento, fiz natação, futebol, a bicicleta me conectou com a essência do meu eu, fui muito infeliz quando entrei na faculdade porque tinha que trabalhar e estudar, tinha dois empregos em Aracajú, me deslocava de carro para lá e para cá, fazia academia, mas não era aquilo, meu corpo falava isso, aqui tive esse desafio de não ter carro, voltei a caminhar mais, conversando com minha mãe ela diz que eu dei um salto nesses 10 anos com a bicicleta de mudança radical e visual.

Na minha opinião cada um tem um caminho, uma descoberta. ⁶¹Minha descoberta foi com a bicicleta e eu não penso que a pessoa que dirige não terá essa descoberta sobre si e sobre o mundo. Cada um tem um caminho, tem pessoa que dirige e descobriu isso na arte, no esporte, não acho que a pessoa é melhor ou pior só porque anda de bicicleta, a bicicleta na minha história me conectou com o melhor de mim, mas não acho que é só ela o caminho, penso que existem muitos outros caminhos, precisa se descobrir quais são e normalmente estão dentro dela, o exercício que estou tentando fazer é de discernimento do meu corpo e do que eu quero fazer, onde estou afim de ir. O motorista está menos suscetível a descobertas porque está preso espacialmente e fisicamente em um lugar onde ele não se movimenta, está isolado no mundo, da cidade, do eu, está ali parado pensando ouvindo uma música e tal.

⁶²É muito mais difícil para quem está dentro do carro descobrir coisas que só quem está fora descobre, o pedestre, o ciclista, o cadeirante porque está vivendo com a pele sabe em um nível para descobrir essas coisas por não estar disponível, então para aqueles que só dirigem os caminhos são maiores, é um exercício maior de ser cidadão, de ser saudável, ser bom pai, está desconectado, está isolado, uma bolha de isolamento o carro, o caminho do motorista é diferente do pedestre e do ciclista e só estes conseguem entender o que estou falando com mais facilidade como alguém que só dirige, posso falar sobre isso com qualquer pessoa na rua que está andando vai entender sobre a cidade mais rápido sobre problemas e soluções, quem dirige tem outra consciência, é de outra cidade e de outro lugar, é mais difícil fazer palestras com quem só dirige.

⁶³O fato de ser mulher agrava o risco, primeiro porque você não é uma pessoa disposta a correr risco, a sociedade te fala isso, a mulher é um brinquedo de porcelana, não pode quebrar ou cair de uma árvore, meninas não fazem isso, então desde pequena a sociedade diz o que você tem de fazer, não pode cair, bater a boca, correr, andar de bicicleta, muitas meninas inclusive não aprenderam a andar porque não pode, o pai não deixou, a sociedade é machista, muitas pessoas fecham o cerco de outras mulheres sobre o risco, mas tem o risco de viver inerente a todos, de estar aqui nesse lugar, nesse mundo e o risco imposto. Depois que comecei a andar de bicicleta, percebi que não era tão perigoso como falavam na real porque sempre subi em árvores e fiz um caminho diferente das minhas amigas, não tenho medo de me arriscar, caí bastante, me levanto e tudo bem, todo mundo que conheci se arriscava, agora o fato de ser mulher e andar de bicicleta se colocando no lugar do risco é difícil porque não sou eu que decido o risco que quero correr.

⁶⁴O mundo te fala, você vai ser estuprada, vai ser assaltada, você é vulnerável, você é sensível, porra me deixa, deixa eu achar tudo isso, se eu concluir que sou uma pessoa sensível, tudo bem, mas preciso concluir, então não me dão essa oportunidade, penso que muitas meninas são frustradas porque elas não tiveram a oportunidade de ser o que elas querem ser por conta do medo perverso que a sociedade impõe na mulher. Por exemplo, na rua eu uso fone para não ouvir assédio, sei que é perigoso ouvir fone e andar de bicicleta, mas chega a ser tão foda ouvir assédio e interações na rua por preferir me arriscar no trânsito para não ter que me estressar com pessoas que não tem noção desse tipo de interação desnecessária de você invadir o espaço de uma mulher, de falar que ela é gostosa ou de até passar a mão na bunda como já aconteceu, tem uma camada do além que posso fazer, o cara acha que tem o direito de passar a mão na minha bunda andando de bicicleta e aí vou comentar sobre isso em uma roda e a galera fala, ah, mas também, olha o shorts que você está usando, tá pedindo né.

Então, ⁶⁵chega nesse ponto da perversidade, tem o risco perversamente colocado em nossa cabeça de que não existe, que é um risco de viver natural que vivemos e tudo bem, cair se levanta, acontece, se machuca, rala e volta, então esse medo coloca o risco na cabeça de que não pode cair e tem um risco que não está a meu alcance do cara passar a mão na minha bunda, nada do que eu possa fazer sobre mim muda um cara desses que acha poder passar a mão na minha bunda, então o que posso fazer é empoderar mais mulheres para elas responderem isso com segurança.

Por exemplo, hoje em dia respondo mais a assédio, ⁶⁶teve época em minha vida que brigava na rua, eu brigava, não me fazia bem, não é por isso que ando de bicicleta, só brigo quando é muito foda porque não está me fazendo bem brigar com qualquer tipo de interação, então simplesmente finjo que não existe, para minha sanidade mental, não vou responder a muitas coisas, mas também estímulo que as mulheres respondam quando se sentirem seguras no sentido de ah, é um lugar movimento, tem polícia por perto, tem como sair desse local se o cara retornar a agressão, então não deixa passar porque os caras tem que saber que isso é escroto, inclusive na hora que respondo, questiono ou chego perto que eles mijam, não esperam que a mulher tenha reação, por exemplo, estou passando e o cara fala qualquer merda, paro, olho, você está falando comigo, me conhece? Sabe quem eu sou para falar dessa forma? Não, não falei nada, não falei com você, nem esperam uma resposta de ti, não estão acostumadas a receber cantadas e assédio ao nível de algumas vezes o cara chamar de gostosa, eu voltar e dizer que direito você tem de dizer isso para mim? Aí o cara vira, então você é uma baranga, sabe do tipo você não entendeu o que estou falando, não pode falar nada para mim porque não lhe dei a abertura para ti, guarde seus pensamentos contigo.

É um desafio nesse mundo, ⁶⁷o meu papel é se não consigo mudar esse mundo machista é empoderar mulheres, tento de alguma forma nas minhas conversas, nas minhas amigas, no texto, na minha história, empoderar para que elas falem para que não deixem passar, se possível a polícia, vá até o fim, quebre o retrovisor, já quebrei de cara babaca, tudo bem, assim não fiquei bem, ele vai pensar bastante talvez antes de qualquer coisa, não se esconda e não leve para casa,

claro tem que ter segurança. Você falou do risco, é muito mais arriscado viver no mundo machista do que andar de bicicleta, descobri que andar de bicicleta é muito simples mesmo em São Paulo.

Você acha que é um símbolo feminino porque é mais devagar. Esse é o lance, ⁶⁸te disseram que mulher é mais lenta, é sensível, as vezes não, tem mulher que é foda, truculenta, não acho que necessariamente a bicicleta é feminina, o jeito que pedalo é mais próximo de um homem do que de uma mulher nesse sentido e eu sou uma mulher e por outro lado tem homens lentos, homens sensíveis, que não são truculentos, eles sofrem com esse machismo, preconceito, o homem também pode ser sensível e delicados, essas caixinhas limitam as pessoas, o lance da velocidade é humana, se é homem ou mulher e tudo mais humano é saudável, real porque não se está falando de máquina, é humana, a gente, independente se for homem ou mulher, por isso que a bicicleta para mim, é humana.

⁶⁹A queda que sofri e coloquei treze pinos foi marcante porque me senti frágil, quebrei o pulso, necessitei de ajuda e sempre penso nisso, que não sou sozinho, preciso de pessoas próximas, fiquei dependente, não conseguia cozinhar, trocar de roupa, tomar banho, foi foda para mim, uma experiência marcante. Esses dias estava vendo uma entrevista de Laís Souza deu para o New York Times contando sobre o acidente dela que resultou em Tetraplegia e para mim é foda, fiz Ginástica Olímpica, conheci a Laís, sei desse mundo da pessoa que é atleta, ela olímpica, bem maior que a minha percepção, fala sobre essa coisa do acidente e óbvio, não fiquei tetraplégica, o fato de ter ficado momentaneamente paralisada me fez dar valor a outras coisas da minha vida, muitos detalhes de corpo, puxa agora consigo esticar o meu braço, é muito marcante e hoje ela conta que o sonho dela é alisar o próprio cabelo. Cara, que foda, a mina era atleta olímpica e hoje o sonho é passar a mão no cabelo dela, tipo foda-se tudo, o que realmente importa é facilmente percebido, sua vida, essa família, sua saúde e não sei se é só uma percepção da mulher, acho que a mulher sofre tanto que talvez ela torna-se mais sensível, ela sofreu e sofre coisa que não sabe que sofre e os homens não vão saber o que é isso.

De repente se você conversa com um homem negro, ⁷⁰talvez encontre homens negros sensíveis pelo mesmo motivo, são pessoas que sofrem muito outros preconceitos, mas também o torne mais sensível, então talvez você encontre pessoas mais sensíveis por isso, porque elas tem história de sofrimento, muito diferente de um homem branco, heterossexual, classe média que tem todos os privilégios do mundo e se vier de família rica então, tem todos os privilégios, encher a caixinha dos privilégios sociais, especialmente no Brasil, então é muito difícil pessoas brancas, heterossexual, classe média terem percepções de sofrimento como as pessoas que sofrem porque é a verdade delas sempre, é o preconceito, a homofobia, tudo que faz ela sofrer, então o homem que não sofre com essas coisas, talvez eles não sejam sensíveis, talvez você homem branco, mas que por algum motivo você não exerce esse privilégio assim, procura ouvir, crescer, sabe, trocar ideia com quem é diferente de você, talvez isto lhe torne uma pessoa sensível, independentemente de qualquer coisa, a troca com o diferente sempre cresce, então quando você está em local de privilégio talvez seu papel seja descer do seu degrau, ir para as bases e provocações que te façam um humano melhor ou defender privilégio que é o que muita gente faz. É muita visão do homem letrado, é o homem que estudava, homem que sabia ler e escrever, na igreja só tinha homem, então tenho certeza que muitas filósofas e muitas mulheres fodas não conseguiram produzir suas coisas.

QUADRO 5 – ANÁLISE IDEOGRÁFICA DISCURSO II

Unidade de significado	Redução Fenomenológica
35. (...) meu pai me ensinou a pedalar e a relação que tenho é com ele, ele que tirou a minha rodinha, mas acho que desconectei da bicicleta quando fui morar em Aracajú, ali me lembro que pedalava no bairro, coisa de lazer e brincadeira, a bicicleta não era meio de transporte (...) a bicicleta sumiu neste contexto, eu corria, fazia academia, spinning, mas não tinha conectado a ideia de pedalar durante o percurso para os lugares, o momento do esporte e da corrida não era o momento do trajeto.	35. Começou a pedalar com seu pai em bicicleta de rodinha e adulta jovem pedalava como lazer, mas fazia spinning na academia em que o momento do esporte não era do trajeto.
36. (...) ganhei o meu carro aos 18 anos, esse percurso classe média padrão, especialmente no Nordeste que tem essa coisa de status, aqui também, mas lá é mais acentuado, ir para a faculdade você tem que ter carro, entra melhor nos lugares se tem determinadas coisas, vejo a influência de comportamento da região sul e sudeste no Nordeste e isso se estende para a mobilidade (...) modelo muito questionado e fracassado em alguns aspectos, principalmente qualidade de vida e meio ambiente.	36. Durante seu percurso de classe média padrão, percebeu na época de faculdade que, após ganhar o carro, entrava em melhores lugares pelo status atribuído a este objeto de mobilidade.
37. (...) vendi o meu carro, peguei essa grana, guardei e fiquei experimentando a cidade com o transporte público fazendo pós-graduação que é realizada em horários não-convencionais, não dava para trabalhar, fiquei só estudando (...) pegava metrô e saía conhecer a cidade perdida porque eu sabia que ele me traria de volta (...) ônibus eu não sacava direito, ele não era circular, tinha medo de pegar ônibus e me perder.	37. Após vender o carro, experimentou conhecer a cidade pelo transporte público via metrô, já que tinha medo de andar de ônibus com o perigo de se perder.
38. pegava o metro para vir para a Paulista, é uma volta enorme, não tinha noção da planta da cidade, principalmente porque o metro não dá essa noção e como é subterrâneo você não vê o caminho e na hora que vi essa pessoa de bicicleta, remeteu a infância, a adolescência (...) peguei uma bicicleta da Porto Seguro, na época o banco que fazia o <i>bike cherry</i> , era bem mais precário, bicicleta ruim, poucos pontos, projeto chamado Use Bike (...) era um domingo e peguei o Minhocão que de semana só para fluxo de carro e fim-de-semana o fluxo para pessoas, peguei a bicicleta dei uma volta (...) durante o pedal fiquei muito nostálgica fora o contexto que estava de uma cidade estranha (...) tenho para mim porque foi lá que andei de bicicleta pela primeira vez em São Paulo.	38. Andando de metrô não tinha a noção da planta da cidade porque é subterrâneo e a pessoa não enxerga o caminho. Após pedalar em uma bicicleta pública após muitos anos, o sentimento de nostalgia foi eminente, muito pelo contexto de estar em uma cidade estranha naquele momento.
39. quando peguei a bicicleta no fim do Minhocão tem a PUC onde fazia a pós perto do Mackenzie e no final dei de cara com a universidade e percebi o quão perto era pedalando, não tinha essa noção porque o ônibus que ia para a faculdade dá muitas voltas no bairro demorando uma hora e meia para chegar no lugar (...) lance da bike foi acontecendo, lembro do primeiro passeio que participei chamado Bike sonoro, só rolou uma vez com o patrocínio da Porto Seguro que era uma galera que fazia pontos de música pela cidade (...) conheci o Marcelo Siqueira e o Valverde, dois organizadores da Bicicletada e	39. Após utilizar a bicicleta no trajeto de sua casa até a universidade, percebeu o quão perto era pedalando, já que o ônibus dava muitas voltas levando muito tempo para chegar ao destino final e após participar do passeio coletivo conheceu pessoas que na época não tinha entendimento do significado da bicicletada.

nesse passeio eles estavam monitorando e pediram para eu aparecer na Bicicletada, última sexta-feira do mês, fui atrás de uma bike, nisso fui na Bicicletada e nesse tempo comecei a ir a pé para a faculdade (...) ainda não tinha coragem em andar de bicicleta, a minha bicicleta era alugada, aí lembro que alugava e ia para a bicicletada (...) não tinha a menor ideia o que significava aquilo.	
40. (...) entrei na lista de e-mails do grupo e comecei a entender essa coisa de movimento horizontal, autogestão, massa crítica, achava que aquilo tinha um líder, isso em 2009 quando estava experimentando sozinha pedalar pela cidade, a Márcia morreu, saiu em todos os jornais e eu não a conhecia e pensei, não é possível que ela morreu na Avenida Paulista (...) não vou deixar isso acontecer (...) veio uma consciência crítica de direito e ainda mais ser mulher, aquilo mexeu muito comigo, eu estava andando de bicicleta por outros bairros, mas ainda com muito medo de final de semana.	40. Entrando em contato virtual com o grupo, começou a entender a ideia de movimento horizontal e após uma personalidade da bicicletada morrer em um acidente, lhe tomou uma consciência crítica que a modificou profundamente quanto a ideia de pedalar no trânsito, mas ainda com muito medo em seus deslocamentos de bicicleta.
41. A bicicleta para mim abriu a cabeça porque lá conheci as principais pessoas que me encheram de conteúdo, mostraram outra cidade e criamos no Bike Anjo nessa época em ajudar as pessoas a saírem de suas casas (...) movimento de ajudar os outros voluntariamente a irem para a bicicletada conectada com essa coisa da solidariedade, do compartilhar experiências (...) fazer juntos somos mais fortes, estamos protegidos em grupo, uma coisa mais cidadã (...) coisa da cidadania, sou jornalista de formação, gosto de falar de cidades, achava que meu trabalho era importante para a cidade, falar o que está acontecendo e falar outras coisas.	41. A bicicleta fez conhecer pessoas de conteúdo, o que a motivou a criar o Bike Anjo, movimento voluntário de ajuda as pessoas a irem para a bicicletada conectado com a ideia de solidariedade e compartilhamento de experiências, pois em grupo o ciclista está protegido, algo relacionado a cidadania na comunicação social sobre o espaço da cidade.
42. (...) não sei o que é a cidade de carro, para mim a cidade é outra, converso com qualquer paulistano comum e padrão, eu não sei de que cidade ele está falando (...) as vias mais clássicas para carro como as Marginais, Nove de Julho, Vinte e Três de Maio são vias que não pedalo (...) vou de carona para algum lugar e não sei para onde estou indo, fico olhando com estranhamento, túneis bizarros, de carro a cidade é muito diferente (...) o lance é que a bicicleta me leva para lugares que não são comuns em São Paulo, por dentro de bairros, ruas mais calmas, mostrou lugares escondidos, pessoas “invisíveis”, conectei com carroceiros, conversava com morador de rua do meu bairro, com velhinhos e velhinhas, me conectei com pessoas que vivem a cidade, que estavam na rua e não as que estavam nos carros, (...) a bicicleta me fez ficar em São Paulo porque vim para fazer essa pós e era um ano e meio (...) comprar a bicicleta foi muito rápido, participei daquele Bike Tour, primeiro passeio de bicicleta do aniversário da cidade de São Paulo, era 120 reais a inscrição e ganhava uma bicicleta, lembro que ganhei e comecei a usá-la para fazer meus deslocamentos.	42. A cidade de carro é vista de modo diferente se comparado a bicicleta, muito porque as vias de quem pedala normalmente são distintas para quem dirige, fato percebido quando está de carona e não reconhece muitos lugares como túneis, ou seja, pedalando por dentro de bairros para diminuir a distância do trajeto o que mostra locais escondidos e pessoas invisíveis podendo conversar com carroceiros, moradores de rua, idosos, no caso, sujeitos que estão na rua e não dentro de carros.
43. (...) estava muito envolvida com a faculdade, já tinha entendido a coisa do voluntário e movimento horizontal, criei junto com as meninas as	43. Por estar envolvida com a faculdade e entendendo a ideia do voluntariado e movimento horizontal, junto com um grupo de

“Pedalinas”, coletivo de ciclistas urbanas de São Paulo para estimular as mulheres a andar de bicicleta porque notamos que na bicicletada tinha muito homem e éramos em dez mulheres, cada mês que passava aumentava, mas tinha muito homem e muita coisa que rolava no ambiente da bicicletada nos incomodava (...) era um ambiente hostil, mas eles não sacavam porque estavam entre eles e isso era muito normal.	meninas criou as “Pedalinas” para estimular mulheres a andar de bicicleta, muito porque a maioria das pessoas na bicicletada eram homens e que este ambiente era hostil e as incomodava.
44. (...) discutimos ações entre nós para tentarmos mudar esse lugar, o ambiente da bicicleta, inclusive porque os caras eram muito legais, todos sensíveis, eram acessíveis (...) mas não os mudava de fato, continuavam sempre escrotos sem saber (...) estimular a discussão de gênero trazendo mais meninas para a bicicletada (...) tem muito mais mulher andando de bicicleta, meninas empoderadas e críticas que conseguiram mudar de alguma forma o ambiente da bicicletada (...) na pós, meus trabalhos eram relacionados a mobilidade, minha pós era sobre Jornalismo e Multimídia, fazia vídeos com temas variados sobre bicicleta, era uma experiência absurda para mim voltar a andar de bicicleta em São Paulo, a cidade para mim mudou (...) a bicicleta como ferramenta que muda muita coisa, transformou a minha vida e visão sobre São Paulo e sem dúvida foi por ela que fiquei e é com ela que estou até hoje (...) ganhando noção sobre outros problemas de cidade, não só de mobilidade urbana.	44. O grupo discutia ações para transformar o ambiente da bicicleta, inclusive entre os homens que eram sensíveis, no sentido de estimular a discussão crítica sobre gênero e empoderamento feminino. Isto se deve muito que durante seu curso de pós-graduação, o tema dos seus trabalhos estavam voltados a mobilidade urbana e a bicicleta como ferramenta de transformação social.
45. A bicicleta é muito visceral, é corpo, então você enxerga e vive mais a coisa da cidade, você não está só de passagem, está vivendo aquilo (...) coisa do morador de rua, gentrificação, dos bairros sendo destruídos, dá lugar a coisas bizarras. No bairro Perdizes onde morava, volto para lá e está totalmente desconfigurado isso há seis anos e vai me dando força para tentar mudar alguma coisa (...) a bicicleta não é mais o fim, não quero só uma ciclovias, quero uma cidade melhor, a ciclovias pode as vezes ser uma merda, inclusive elas podem ser usadas para coisas ruins, tipo gentrificar bairros (...) precisamos ser críticos a outros problemas que não é só colocar uma ciclovias e resolveu, é um trabalho interseccional de ativismo, buscar a bicicleta como meio para outras coisas, ela não termina em si mesma.	45. A bicicleta é visceral por estimular o corpo pedalando por não estar só de passagem como o deslocamento motorizado, o que possibilita viver a cidade e seus problemas como o morador de rua e a gentrificação dos bairros, por exemplo, o bairro onde morava se desconfigurou em pouco tempo dando lugar a construções. Essa sensibilidade aguçada se deu pelo convívio com a bicicleta que não é mais o fim, mas o meio para enxergar uma cidade.
46. As Pedalinas surgiram em 2009, já estava envolvida com a Bicicletada (...) muito pessoal porque a bicicleta me conectou com coisas sobre mim que eu não sabia, tenho muito essa coisa do feminismo (...) não gostava dessa palavra, feminista pessoa chata, mas eu tinha atuações feministas (...) pensava que a palavra estava ligada a radicalidades (...) então as minhas fontes eram mulheres, as minhas matérias, sempre parei para ouvir mulheres que tinham determinado tipo de coisa para dizer, essa consciência veio depois, fiz um histórico da minha vida e percebi que era muito ligada a minha mãe (...) mulher tinha uma visão holística das coisas (...) me interessava pelo olhar feminino e na bicicletada essa coisa do ambiente hostil mexeu demais e não tinha	46. As Pedalinas surge do contexto da Bicicletada conectada com atuações feministas para criação de um canal de comunicação entre as mulheres que pedalavam e se sentiam incomodadas frente ao ambiente hostil que se encontrava, também para descoberta de uma consciência de cidadania.

consciência do quanto isso até a bicicletada, foi o lugar onde descobri muita coisa sobre mim, essa coisa da cidadania.	
47. (...) como jornalista acompanhava as audiências públicas, tentava tornar acessíveis informações sobre a cidade (...) era muito ativa, queria que as coisas acontecessem e as pessoas fossem empoderadas, na bicicleta consegui descobrir isso sobre mim, essa coisa do feminismo e empoderar mais mulheres, achar que ambientes com mulheres são mais criativos, são ambientes mais afetivos e democráticos (...) a cidade oprime a mulher porque não pode andar na rua, não pode andar de shorts curto, tudo a culpa é nossa (...) consciência do papel da mulher na cidade ela veio com o tempo, com a bicicleta também, percebemos que isso não está certo, você (...) não pode me atender dessa forma, estou numa reunião e você não pode olhar só para o meu sócio homem, tem que olhar para mim, estou falando com você (...) mulher negra nem se fala, outra seara completamente avassaladora, falar de mulher negra no Brasil mexe muito porque mulheres brancas oprimem mulheres negras (...) tento entender um pouco desse movimento, o papel da mulher na cidade.	47. Aliar a formação de jornalista acompanhando as audiências públicas e a bicicleta tornou possível descobrir em si mesma a ideia de empoderamento em vista de criar ambientes mais criativos para mulheres, muito pelo preconceito e opressão da vestimenta feminina, mas principalmente do papel da mulher na cidade nas relações sociais.
48. Agora tenho uma empresa, como é se posicionar como uma pessoa que criou um negócio nas reuniões (...) Pedalinas foi um ambiente foda (...) conheci mulheres incríveis (...) outra camada de discussão histórica, social, de muita teoria (...) mais do que um passeio de meninas no primeiro sábado do mês, mas o mais legal não era o passeio em si, era parar em algum ponto como aqui no Centro Cultural, palco de grandes discussões, sentava em roda falando de coisas realmente que nos oprimiam, foi empoderando e criando uma rede muito forte de solidariedade entre a gente, de consciência, de falar o que estava errado.	48. O ambiente social das Pedalinas agregou em sua formação pessoal, histórica e social, como nas vezes em que se reuniam depois dos passeios e discutiam sobre temas relacionados a consciência e solidariedade e com o tempo se criou uma rede de relação criativa, importante para gerenciar sua empresa.
49. As Pedalinas mudaram a minha vida porque trouxe essa camada do gênero (...) sou mulher e sei o peso que isso tem na cidade, na sociedade, na política, na bicicleta, sei o quanto isso tem poder (...) nas Pedalinas descobrimos que é bom falar entre nós (...) criar a consciência de segregar demais não resolve, ficamos falando entre nós sobre assédio, mas quem assedia é o cara, precisamos levar essa discussão para lá (...) despertou essa consciência do misturar as coisas que as Pedalinas enfraqueceu, o grupo foi forte até meados de 2012, chegamos a juntar passeios com 50 meninas (...) Pedalinas foram responsáveis por influenciar grupos de mulheres em outras cidades.	49. Sua vida mudou com as Pedalinas, pois pode compreender a questão de gênero e ser mulher na cidade, na sociedade, na política e o poder que este conhecimento reflete em sua vida social, percebendo a importância do grupo de mulheres, inclusive influenciando na criação de grupos similares em outras localidades.
50. (...) São Paulo, tudo que acontece aqui tem visibilidade (...), a luta inspirava em cadeia outras meninas em outros lugares (...) vai no blog das Pedalinas e muitos textos interessantes, hoje está parado (...) textos transformadores sobre assédio (...) começou a aparecer muita menina radical mesmo porque era um ambiente legal, menina que era contra homem (...) todo homem é estuprador por natureza, começou a ficar pesado (...) ter a consciência durante as conversas e começaram a perceber que não é	50. A visibilidade de São Paulo em novas iniciativas é evidente, o que fez o blog das Pedalinas ser visualizado por outros grupos no resto do país com textos interessantes sobre assédio, mas que por conta de começar a fazer parte meninas radicais que eram contra homens, o grupo se enfraqueceu.

assim.	
51. Em uma das conversas, detectamos que o problema era cicloviam, todo homem puxa uma cicloviam, todas que fizemos tinha um homem que sabia o caminho (...) no grupo tinha uma das meninas que trabalhava com mecânica do Las Magrelas (...) Decidimos fazer uma viagem para Sorocaba só de mulheres (...) mostramos para a cidade que somos foda e agora vamos misturar (...) as discussões não podem estar segregadas, vamos fazer debates, chamar os caras, roda de conversa (...) elas eram absolutamente contra as meninas que chegaram em 2012, (...) feminismo mais forte (...) percebi que meu papel estava cumprido (...) fui me afastando continuamente porque não acreditava naquele modelo (...) baixar a bola e trazer a discussão para os ambientes comuns (...) criando outros ambientes de diversidade (...) acredito em ambientes segregados para avançar nas discussões, penso ser importante um espaço para mulheres.	51. Percebendo nas conversas que o problema do grupo era cicloviam, decidiram realizar uma viagem só de mulheres mostrando para as pessoas a capacidade de empoderamento feminino e, com isso, decidiram se misturar ao invés de segregar, porém, estratégia que não obteve resultado pelo fato das meninas novas que estavam se inserindo não concordarem com essa posição, o que a afastou do grupo e a levou a frequentar ambientes comuns de diversidade para trazer essa discussão a outras pessoas.
52. O Las Magrelas surge em 2013 com o Gangorra, são dois negócios separados (...) Surge de um momento que a cidade começou a discutir sobre bicicleta, pensamos: qual o problema em ganhar dinheiro com o que acreditamos? (...) gente está ganhando dinheiro com bicicleta e nem pedala, não acredita no que acreditamos (...) a Talita já trabalhava com mecânica (...) historiadora, largou a carreira de história para se dedicar a mecânica de bicicleta (...) ambiente podre de machismo é o ambiente de mecânica, de situações do cara entrar com a bicicleta e não deixar a responsabilidade de consertar com ela (...) negócio dela, mas trabalhou em bicicletaria e só tinha homem, é muito interessante o ambiente onde só tem homem mecânico e ela (...) O negócio surge em 2013 com o propósito de se posicionar no mercado profissional da bicicleta, o Las Magrelas é um bar-bicicletaria, ambiente que reúne muitos ativismos, então não é só sobre bicicleta, lá você encontra discussão sobre feminismo, cidade, consumo, comida, virou um ambiente ativista.	52. O Las Magrelas surgiu em 2013 em um momento que a cidade começou a discutir sobre bicicleta, mas que a discussão sobre ganhar dinheiro com bicicleta era uma novidade em que uma das proprietárias era mecânica em um ambiente majoritariamente masculino e que presenciou situações das pessoas não acreditarem na responsabilidade do seu trabalho. Como é um bar-bicicletaria, encontra discussões sobre feminismo, cidade, consumo e comida se transformando em um ambiente ativista.
53. O Gangorra surge dessa frente, por eu ser jornalista e já trabalhando com bicicleta a certo tempo, quero me profissionalizar sobre isso, produzir conteúdo, vender textos, realizar projetos, inclusive a iniciativa privada começou a nos procurar, não sabia quanto cobrava para fazer essas coisas, o Bike Anjo se formalizou como ONG (...) apresentamos a empresa um projeto de conceito de mobilidade e cidade (...) não é tão bicicleta e mexer na mecânica ou tomar uma cerveja, trabalhamos com inteligência, redes (...) é importante continuar indo nos lugares que tem discussões sobre bicicleta para entender aonde as pessoas estão discutindo (...) nutre em criar novas ideias para projetos na cidade, vou vendo o que a cidade está querendo para apresentar as empresas, criar projetos conceituais para as empresas entrarem no mundo da bicicleta de uma maneira que faça sentido (...) trabalhamos com projetos	53. O Gangorra surge da necessidade de profissionalizar o debate sobre bicicleta em vista de produzir conteúdo midiático conceitual sobre mobilidade e cidade no auxílio a empresas da iniciativa privada trabalhando com projetos para a juventude buscando transformar a base pela formação de redes de inteligência e para isso, pedalar indo aos lugares que tem discussões sobre bicicleta é importante para entendimento e nutrir com novas ideias acompanhando o que a cidade quer.

relacionados a juventude buscando transformar a base, passar informação (...) sou jornalista (...) continuo a exercitar a comunicação e não mais a redação escrevendo, a oratória, transformando em novas inspirações.	
54. Outra coisa que descobri em cima da bicicleta foi que vivo muito com a pele, sempre fui uma pessoa de pele, de viver com o corpo, sempre tive muita marca, tenho pino, para mim a cicatriz é uma coisa de erro que cometemos na vida, que aprendemos e fica marcado na pele, assim como a tatuagem (...) sempre fui uma pessoa de experiência de corpo para aprender, não só de teoria, mas viver as coisas e descobri isso na bicicleta e na bicicletada que foi outro lugar do feminismo, atuação cidadã e descobri isso, que eu vivo com um corpo.	54. Sua descoberta com a bicicleta que vive muito com a pele por já ter tido acidentes tendo de colocar pinos e que para ela a cicatriz é uma marca que indica erros cometidos, mas necessários para o aprendizado não apenas teórico, mas pela experiência de viver com um corpo.
55. (...) ativismo fica mais verdadeiro, as vezes não tem consciência do que isso significa na teoria e do que estão falando por aí, você vive e sabe que é verdade, o ativismo de mentira não existe, tem de estar vivendo para crer (...) gente que se autointitula ativista (...) ativismo negro, o branco não sabe o que é isso, os caras que falam que são feministas, legal ser sensível ao assunto, mas não se entende disso de fato, não vive na pele o que é ser mulher.	55. O ativismo é mais legítimo enquanto se vive para crer sabendo no que acredita ser verdade, como por exemplo, lutar pelo ativismo negro e ser branco ou até mesmo um homem dizer que é feminista, ou seja, não está incorporado em sua pele a posição, pois não se entende daquilo de fato.
56. (...) Viver as coisas que a gente vive, torna a experiência real e isso nos influencia na construção do ser (...) decepções e caminhos errados a seguir influencia os nossos valores, ética no papel social mudando caminhos, vai vivendo, aprendendo, errando e caindo (...) isto influencia no que eu sou hoje na construção pessoal (...) Viver com o corpo nos torna mais sensível com qualquer coisa (...) sem onde errei, não preciso errar da mesma forma, fica mais sensível e aguçada da mesma forma para perceber algumas coisas como a malícia no mundo, situações que vão dar merda, de rua, de trânsito.	56. Para viver plenamente, decepções e caminhos errados fazem parte da experiência real na construção do ser que influencia os valores e a ética no papel social fazendo com o que corpo se torne mais sensível frente aos estímulos diários, ou seja, sabendo dos erros e da forma como os cometeu é essencial para autocrítica na forma de perceber o mundo do trânsito da rua.
57. Eu ando de bicicleta fixa e muito além do <i>life style</i> , há uma conexão com meu corpo tipo sentir cada buraco, cada lombada, cada corredor, é como se fosse uma extensão mesma do corpo no limite, talvez só um monociclo haveria a ligação como a fixa porque o pedal está conectado diretamente com a roda sem catraca (...) a fixa é sensacional, o tesão que tenho com ela é de tornar-se rata de rua, me conecto com a ideia do gato negro de rua, olha muito além do que está acontecendo.	57. A bicicleta fixa na qual o pedal está conectado diretamente com a roda sem catraca torna-se uma extensão do corpo fazendo com que a atenção do ciclista seja redobrada pela coordenação motora distinta, conexão esta que permite perceber a rua e o entorno além do ciclista que pedala em uma bicicleta convencional.
58. A outra camada que tenho descoberto é a sensibilidade, o terceiro olho, a finura da coisa, então é uma experiência de corpo quando aprende coisas que dão certo e errado (...) não tinha consciência disso até dois anos atrás que é uma consciência espiritual sobre nosso papel no mundo, do tipo pensar e foi só um flash, as vezes é um sinal, é o sexto sentido aguçado, estou prestando atenção nos detalhes, sentimento, no que arrepia (...) onde mexe nas pessoas desse lugar da emoção, da história e isso está conectado a uma energia vital de motor do bem, sabe?	58. O ciclista tem mais sensibilidade por prestar atenção nos detalhes buscando aprender com a experiência no trânsito de bicicleta, o que gera uma consciência de responsabilidade pelo ciclista.
59. (...) tinha problema renal gravíssimo e me curei	59. A atividade física do pedalar promove a

desse problema por conta da bicicleta porque além de me colocar com a atividade física, voltei a transpirar, tinha muita retenção de líquido (...) quase tirei meu rim direito ao ponto do médico me dizer que o rim estava atrofiando e era melhor retirá-lo. (...) está funcionando, ainda que precário, é daí para baixo, ele está com uma bactéria que consumiu inteiro e ela vai sentir muita dor (...) aqui foi procurar um médico e nunca mais tive crise, há sete anos não tenho crise renal e fui fazer exames tempo atrás e não é que meu rim voltou a funcionar, ele está 100%,	circulação e transpiração do líquido corporal, essencial para a melhora do funcionamento do rim acometido por doença renal.
60. (...) a bicicleta conecta-se com outras coisas, consumir coisas mais saudáveis, tomar mais água, eu não tomava muita água, você muda, seu corpo pede e mais uma vez, o corpo ensina (...) meu rim chorava e gritava, tinha muita infecção urinária (...) precisava se movimentar, a relação com o suor mudou muito (...) fico feliz porque sinto que meu organismo está funcionando e isso é um lance da saúde, melhorei muito minha saúde, emagreci quando voltei a pedalar quase 20 kg (...) quando ganhei o meu carro foi quando parei de movimentar, fiz ginástica (...) olímpica desde criança, sempre fui ativa (...) sou mais feliz na atividade do que no sedentarismo (...) a bicicleta me conectou com a essência do meu eu, fui muito infeliz quando entrei na faculdade porque tinha que trabalhar e estudar (...) fazia academia, mas não era aquilo, meu corpo falava, tive esse desafio de não ter carro (...) minha mãe diz que dei um salto nesses 10 anos com a bicicleta de mudança radical e visual.	60. A bicicleta conecta-se com a ideia de ser saudável pelo movimento físico e mental proporcionado pelo ato de pedalar promovendo uma consciência ao sujeito que é percebido na mudança de comportamento e nos hábitos de saúde.
61. Minha descoberta foi com a bicicleta e eu não penso que a pessoa que dirige não terá essa descoberta sobre si e sobre o mundo. Cada um tem um caminho, tem pessoa que dirige e descobriu isso na arte, no esporte (...) a bicicleta na minha história me conectou com o melhor de mim (...) o exercício que estou tentando fazer é de discernimento do meu corpo e do que eu quero fazer (...) O motorista está menos suscetível a descobertas porque está preso espacialmente e fisicamente em um lugar onde ele não se movimenta, está isolado no mundo, da cidade, do eu, está ali parado pensando ouvindo uma música e tal.	61. A descoberta com a bicicleta permite a pessoa se conectar consigo mesmo devido ao exercício físico controlar os humores, diferente do motorista que além de estar preso socialmente pela atenção à máquina e espacialmente por estar dentro de uma carapaça de metal, está disposto a menos descobertas, o que gera um isolamento do mundo da cidade.
62. É muito mais difícil para quem está dentro do carro descobrir coisas que só quem está fora descobre, o pedestre, o ciclista, o cadeirante porque está vivendo com a pele sabe em um nível para descobrir essas coisas por não estar disponível (...) é um exercício maior de ser cidadão, de ser saudável (...) uma bolha de isolamento o carro, o caminho do motorista é diferente do pedestre e do ciclista (...) qualquer pessoa na rua que está andando vai entender sobre a cidade mais rápido sobre problemas e soluções, quem dirige tem outra consciência, é de outra cidade e de outro lugar, é mais difícil fazer palestras com quem só dirige.	62. O ciclista, pedestre e cadeirante por estarem expostos com o seu corpo em movimento no espaço viário, vivem a condição de ser cidadão por estar trafegando naquele lugar e enxergando problemas e soluções pela velocidade lenta de passagem, estando em um nível para descobrir o meio diferente do motorista que, pela velocidade de deslocamento, não está disposto a visualizar o entorno pelos detalhes.
63. O fato de ser mulher agrava o risco, primeiro porque você não é uma pessoa disposta a correr risco, a sociedade te fala isso, a mulher é um	63. O fato de ser mulher acentua o risco pelo estigma social e a experiência do corpo feminino voltada para a sensibilidade e

brinquedo de porcelana, não pode quebrar ou cair de uma árvore (...) muitas meninas inclusive não aprenderam a andar porque não pode, o pai não deixou, a sociedade é machista, muitas pessoas fecham o cerco de outras mulheres sobre o risco, mas tem o risco de viver inerente a todos (...) Depois que comecei a andar de bicicleta, percebi que não era tão perigoso como falavam na real (...) fiz um caminho diferente das minhas amigas, não tenho medo de me arriscar, caí bastante, me levanto e tudo bem (...) o fato de ser mulher e andar de bicicleta se colocando no lugar do risco é difícil porque não sou eu que decido o risco que quero correr.	cuidado, mas que em ambiente social, esta noção é distinta, muito porque a reflexão do perigo que a ciclista corre ao andar de bicicleta.
64. O mundo te fala, você vai ser estuprada, vai ser assaltada, você é vulnerável, você é sensível (...) tudo bem, mas preciso concluir, então não me dão essa oportunidade, penso que muitas meninas são frustradas porque elas não tiveram a oportunidade de ser o que elas querem ser por conta do medo perverso que a sociedade impõe na mulher (...) na rua eu uso fone para não ouvir assédio, sei que é perigoso ouvir fone e andar de bicicleta, mas chega a ser tão foda ouvir assédio e interações na rua por preferir me arriscar no trânsito para não ter que me estressar com pessoas que não tem noção desse tipo de interação desnecessária de você invadir o espaço de uma mulher (...) o cara acha que tem o direito de passar a mão na minha bunda andando de bicicleta e aí vou comentar sobre isso em uma roda e a galera fala, ah, mas também, olha o shorts que você está usando, tá pedindo né.	64. A vulnerabilidade de ser mulher está atrelada ao medo perverso que a sociedade impõe, o que reflete nas oportunidade que ela está sujeita a vivenciar, muitas vezes preferindo o isolamento como forma de proteção ao mundo hostil presenciado diariamente no espaço público.
65. (...) chega nesse ponto da perversidade, tem o risco perversamente colocado em nossa cabeça de que não existe, que é um risco de viver natural que vivemos e tudo bem (...) tem um risco que não está a meu alcance do cara passar a mão na minha bunda, nada do que eu possa fazer sobre mim muda um cara desses que acha poder passar a mão na minha bunda, então o que posso fazer é empoderar mais mulheres para elas responderem isso com segurança.	65. A perversidade no discurso do risco torna-se evidente diante da culpabilidade que a relação causa-efeito impõe ao mundo vida da sociedade e que a saída para conviver dessa forma é buscar reflexão no empoderamento cidadão para responder às situações limite com segurança.
66. (...) teve época em minha vida que brigava na rua, eu brigava, não me fazia bem, não é por isso que ando de bicicleta (...) então simplesmente finjo que não existe, para minha sanidade mental, não vou responder a muitas coisas, mas também estímulo que as mulheres respondam quando se sentirem seguras no sentido de ah, é um lugar movimento, tem polícia por perto, tem como sair desse local se o cara retornar a agressão, então não deixa passar porque os caras tem que saber que isso é escroto, inclusive na hora que respondo, questiono ou chego perto que eles mijam, não esperam que a mulher tenha reação (...) nem esperam uma resposta de ti (...) Aí o cara vira, então você é uma baranga, sabe do tipo você não entendeu o que estou falando, não pode falar nada para mim porque não lhe dei a abertura para ti, guarde seus pensamentos contigo.	66. O comportamento de defesa frente à pressão social imposta a mulher que está pedalando é essencial para sua segurança alcançado pelo direito ao pedalar e que abusos de assédio devem ser encarados afim de legitimar a sua ação de ser ciclista.
67. (...) o meu papel é se não consigo mudar esse mundo machista é empoderar mulheres (...) empoderar para que elas falem para que não deixem	67. O empoderamento feminino é essencial para tomada de consciencia do mundo social machista hegemônico que a sociedade

passar (...) vá até o fim, quebre o retrovisor, já quebrei de cara babaca, tudo bem, assim não fiquei bem (...) não se esconda e não leve para casa (...) é muito mais arriscado viver no mundo machista do que andar de bicicleta, descobri que andar de bicicleta é muito simples mesmo em São Paulo.	ocidental é orientada e que após esse estágio de enfrentamento, a mulher que pedala percebe que andar de bicicleta é mais simples do que se imagina.
68. (...) te disseram que mulher é mais lenta, é sensível, as vezes não, tem mulher que é foda, truculenta, não acho que necessariamente a bicicleta é feminina, o jeito que pedalo é mais próximo de um homem do que de uma mulher nesse sentido (...) eles sofrem com esse machismo, preconceito, o homem também pode ser sensível e delicados, essas caixinhas limitam as pessoas, o lance da velocidade é humana, se é homem ou mulher e tudo mais humano é saudável, real porque não se está falando de máquina (...) independente se for homem ou mulher, por isso que a bicicleta para mim, é humana.	68. Ao passo que a ideia da mulher frágil é propagada, o preconceito torna-se latente nas relações sociais para aquele que sente a exclusão e que a velocidade da bicicleta, mais do que um símbolo feminino, é um instrumento que promove a sensibilidade humana, independentemente do sexo da pessoa.
69. A queda que sofri e coloquei treze pinos foi marcante porque me senti frágil, quebrei o pulso, necessitei de ajuda e sempre penso nisso, que não sou sozinho, preciso de pessoas próximas, fiquei dependente, não conseguia cozinhar, trocar de roupa, tomar banho, foi foda para mim, uma experiência marcante (...) o fato de ter ficado momentaneamente paralisada me fez dar valor a outras coisas da minha vida, muitos detalhes de corpo (...) o que realmente importa é facilmente percebido, sua vida, essa família, sua saúde e não sei se é só uma percepção da mulher, acho que a mulher sofre tanto que talvez ela torna-se mais sensível, ela sofreu e sofre coisa que não sabe que sofre e os homens não vão saber o que é isso.	69. A experiência de sofrer um acidente para o ciclista é marcante pela saúde afetada com uma possível lesão, mas também pedagógica no sentido de compreensão dos pequenos detalhes da vida, bem como pelo carinho e respeito ao corpo próprio.
70. (...) talvez encontre homens negros sensíveis pelo mesmo motivo, são pessoas que sofrem muito outros preconceitos, mas também o torne mais sensível (...) muito diferente de um homem branco, heterossexual, classe média que tem todos os privilégios do mundo (...) é muito difícil pessoas brancas, héterossexual, classe média terem percepções de sofrimento como as pessoas que sofrem porque é a verdade delas sempre (...) o homem que não sofre com essas coisas, talvez eles não sejam sensíveis (...) independentemente de qualquer coisa, a troca com o diferente sempre cresce, então quando você está em local de privilégio talvez seu papel seja descer do seu degrau, ir para as bases e provocações que te façam um humano melhor ou defender privilégio que é o que muita gente faz (...) tenho certeza que muitas filósofas e muitas mulheres fudas não conseguiram produzir suas coisas.	70. O preconceito torna a pessoa mais sensível ao mundo que ela vive e que a troca com o diferente é essencial para atingir essa percepção de que existe classes sociais e que são expressas nas relações sociais vivida por aquele que é excluído, expresso na noção de verdade que, por mais que seja relativa, o componente sensibilidade é compartilhado na convivência com o outro formando identidade entre seus pares.

QUADRO 6 – CONVERGÊNCIA DISCURSO II

Convergência no Discurso	Unidade de Significado Interpretada
<u>A experiência transformativa do ser que pedala</u>	<u>A experiência transformativa do ser que pedala</u>
Começou a pedalar com seu pai em bicicleta de rodinha e adulta jovem pedalava como lazer, mas fazia spinning na academia em que o momento do esporte não era do trajeto. (35) A bicicleta é visceral por estimular o corpo pedalando por não estar só de passagem como o deslocamento motorizado, o que possibilita viver a cidade e seus problemas como o morador de rua e a gentrificação dos bairros, por exemplo, o bairro onde morava se desconfigurou em pouco tempo dando lugar a construções. Essa sensibilidade aguçada se deu pelo convívio com a bicicleta que não é mais o fim, mas o meio para enxergar uma cidade. (45) Sua descoberta com a bicicleta que vive muito com a pele por já ter tido acidentes tendo de colocar pinos e que para ela a cicatriz é uma marca que indica erros cometidos, mas necessários para o aprendizado não apenas teórico, mas pela experiência de viver com um corpo. (54) Para viver plenamente, decepções e caminhos errados fazem parte da experiência real na construção do ser que influencia os valores e a ética no papel social fazendo com o que corpo se torne mais sensível frente aos estímulos diários, ou seja, sabendo dos erros e da forma como os cometeu é essencial para autocrítica na forma de perceber o mundo do trânsito da rua. (56) A bicicleta fixa na qual o pedal está conectado diretamente com a roda sem catraca torna-se uma extensão do corpo fazendo com que a atenção do ciclista seja redobrada pela coordenação motora distinta, conexão esta que permite perceber a rua e o entorno além do ciclista que pedala em uma bicicleta convencional. (57) O ciclista tem mais sensibilidade por prestar atenção nos detalhes buscando aprender com a experiência no trânsito de bicicleta, o que gera uma consciência de responsabilidade pelo ciclista. (58) A atividade física do pedalar promove a circulação e transpiração do líquido corporal, essencial para a melhora do funcionamento do rim acometido por doença renal. (59) A bicicleta conecta-se com a ideia de ser saudável pelo movimento físico e mental proporcionado pelo ato de pedalar promovendo uma consciência ao sujeito que é percebido na mudança de comportamento e nos hábitos de saúde. (60) A descoberta com a bicicleta permite a pessoa se conectar consigo mesmo devido ao exercício físico controlar os humores, diferente do motorista que além de estar preso socialmente pela atenção à máquina e espacialmente por estar dentro de uma carapaça de metal, está disposto a menos descobertas, o que gera um isolamento do mundo da cidade. (61) O ciclista, pedestre e cadeirante por estarem expostos com o seu corpo em movimento no espaço viário, vivem a condição de ser cidadão por estar	II-1 Começou a pedalar com seu pai em bicicleta de rodinha e adulta jovem pedalava como lazer. II-2 A bicicleta é visceral por estimular o corpo pedalando por não estar só de passagem como o deslocamento motorizado, o que possibilita viver os problemas do espaço urbano. II-3 Essa sensibilidade aguçada se deu pelo convívio com a bicicleta que não é mais o fim, mas o meio para enxergar a cidade para prestar atenção nos detalhes, o que gera responsabilidade. II-4 Ela sente na pele as mazelas de pedalar no trânsito por já ter tido acidentes tendo de colocar pinos e que para ela a cicatriz é uma marca que indica erros cometidos, mas necessários para o aprendizado não apenas teórico, mas pela experiência real na construção do ser que influencia os valores e a ética no papel social fazendo com o que corpo se torne mais sensível frente aos estímulos diários, essencial para autocrítica na forma de perceber o mundo da rua. II-5 A bicicleta fixa que tem o pedal conectado diretamente com a roda sem catraca torna-se uma extensão do corpo fazendo com que a atenção do ciclista seja redobrada pela coordenação motora distinta. II-6 A bicicleta conecta-se com a ideia de ser saudável pelo movimento físico que promove a circulação e transpiração do líquido corporal e mental promovendo uma consciência ao sujeito que é percebido na mudança de comportamento e nos hábitos do cotidiano. II-7 Pedalando a pessoa se conecta consigo mesmo controlando os humores, diferente do motorista que está preso pela atenção à máquina e dentro de uma carapaça de metal, disposto assim a menos descobertas. II-8 O ciclista, pedestre e cadeirante por estarem expostos, vivem a condição de ser cidadão por estar trafegando e enxergando problemas pela velocidade lenta de passagem, estando em um nível para descobrir o meio diferente do motorista que, pela velocidade de deslocamento, não está disposto a visualizar o entorno pelos detalhes. II-9 Ser mulher acentua o risco pelo estigma

trafegando naquele lugar e enxergando problemas e soluções pela velocidade lenta de passagem, estando em um nível para descobrir o meio diferente do motorista que, pela velocidade de deslocamento, não está disposto a visualizar o entorno pelos detalhes. (62) (37) Andando de metrô não tinha a noção da planta da cidade porque é subterrâneo e a pessoa não enxerga o caminho. Após pedalar em uma bicicleta pública após muitos anos, o sentimento de nostalgia foi eminente, muito pelo contexto de estar em uma cidade estranha naquele momento. (38) Após utilizar a bicicleta no trajeto de sua casa até a universidade, percebeu o quão perto era pedalando, já que o ônibus dava muitas voltas levando muito tempo para chegar ao destino final e após participar do passeio coletivo conheceu pessoas que na época não tinha entendimento do significado da bicicletada. (39) A cidade de carro é vista de modo diferente se comparado a bicicleta, muito porque as vias de quem pedala normalmente são distintas para quem dirige, fato percebido quando está de carona e não reconhece muitos lugares como túneis, ou seja, pedalando por dentro de bairros para diminuir a distância do trajeto o que mostra locais escondidos e pessoas invisíveis podendo conversar com carroceiros, moradores de rua, idosos, no caso, sujeitos que estão na rua e não dentro de carros. (52) Ser mulher acentua o risco do estigma social e a experiência do corpo feminino voltada para a sensibilidade e cuidado, mas que em ambiente social, esta noção é distinta, muito porque a reflexão do perigo que a ciclista corre ao andar de bicicleta. (63) A experiência de sofrer um acidente para o ciclista é marcante pela saúde afetada com uma possível lesão, mas também pedagógica no sentido de compreensão dos pequenos detalhes da vida, bem como pelo carinho e respeito ao corpo próprio. (69) O Las Magrelas surgiu em 2013 em um momento que a cidade começou a discutir sobre bicicleta, mas a discussão sobre ganhar dinheiro com bicicleta era novidade onde uma das proprietárias era mecânica em um ambiente masculino presenciando situações das pessoas não acreditarem na responsabilidade do seu trabalho. Como é um bar-bicicletaria, encontra discussões sobre feminismo, cidade, consumo e comida se transformando em um ambiente ativista. Aliar a formação de jornalista acompanhando as audiências públicas e a bicicleta tornou possível descobrir em si mesma a ideia de empoderamento em vista de criar ambientes mais criativos para mulheres, muito pelo preconceito e opressão da vestimenta feminina, mas principalmente do papel da mulher na cidade nas relações sociais. (47) O preconceito torna a pessoa mais sensível ao mundo que ela vive e que a troca com o diferente é essencial para atingir essa percepção de que existe classes sociais e que são expressas nas relações sociais vivida por aquele que é excluído, expresso	social, mas que a reflexão do perigo que a ciclista corre ao andar de bicicleta é igual para todos e que a experiência de sofrer um acidente é pedagógica na compreensão de pequenos detalhes, bem como pelo carinho e respeito ao corpo próprio. II-11 Pedalando em uma bicicleta pública depois de muito tempo, o sentimento de nostalgia foi eminente e após ir de bicicleta de sua casa até a universidade, percebeu o quão perto era pedalando já que o ônibus dava muitas voltas. II-12 A cidade pela ótica do motorista é vista de modo diferente se comparado ao ciclista, pois quando está de carona não reconhece muitos lugares como túneis ao passo que de bicicleta, passa por dentro de bairros para diminuir a distância do trajeto avistando locais escondidos e pessoas invisíveis que estão na rua e não dentro do veículo motorizado. II-15 O ambiente social das Pedalinas agregou em sua formação como nas vezes em que se reuniam depois dos passeios criando canal de comunicação entre as mulheres que sentiam incomodadas frente ao ambiente hostil e discutiam sobre solidariedade, o que foi importante para gerenciar sua empresa. II-17 O bar-bicicletaria Las Magrelas surge em 2013 como um ambiente ativista de temáticas do feminismo, cidade, consumo e comida num momento que a cidade começou a discutir sobre bicicleta com uma das proprietárias trabalha com a mecânica em um ambiente majoritariamente masculino presenciando situações de pessoas não acreditarem na responsabilidade do seu trabalho por ser mulher. II-19 O comportamento de defesa frente à pressão social imposta a mulher que está pedalando é essencial para sua segurança na legitimação do direito ao pedalar que, para ela, a ideia de mulher frágil é propagada pelo preconceito para aquele que sofre a exclusão mais sensível ao mundo que vive sendo a troca com o diferente essencial para atingir a percepção de que existe uma divisão de classes expressa nas relações sociais vivida pelo excluído onde o componente sensibilidade é compartilhado na convivência com o outro formando identidade entre seus pares. II-22 Aliar a formação de jornalista e a bicicleta tornou possível descobrir em si mesma a ideia de empoderamento frente ao preconceito e opressão do papel da mulher nas relações sociais.
--	---

na noção de verdade que, por mais relativa, o componente sensibilidade é compartilhado na convivência com o outro formando identidade entre seus pares. (70) A vulnerabilidade de ser mulher está atrelada ao medo perverso que a sociedade impõe, o que reflete nas oportunidade que ela está sujeita a vivenciar, muitas vezes preferindo o isolamento como forma de proteção ao mundo hostil presenciado diariamente no espaço público. (64) A perversidade no discurso do risco torna-se evidente diante da culpabilidade da relação causa-efeito impõe ao mundo vida da sociedade e que a saída para conviver é buscar reflexão para responder às situações limite com segurança. (65) O empoderamento feminino é essencial na tomada de consciencia do mundo social machista hegemônico que a sociedade ocidental orientada e após estágio de enfrentamento, a mulher que pedala percebe que andar de bicicleta é mais simples do que se imagina. (67)	II-25 A vulnerabilidade de ser mulher está atrelada ao medo perverso que a sociedade impõe diante da perversidade no discurso do risco evidente de culpabilidade na relação causa-efeito imposta ao mundo vida da sociedade, a saída para convivência é a reflexão para responder à situação-limite com segurança. II-26 O empoderamento feminino é essencial para tomada de consciência e após o estágio de enfrentamento, a mulher percebe que pedalar é mais simples do que se imagina.
<u>O direito de pedalar na cidade</u> Durante seu percurso, percebeu na época de faculdade que, após ganhar o carro, entrava em lugares pelo status atribuído a este objeto de mobilidade. (36) Após vender o carro, experimentou conhecer a cidade pelo transporte público via metrô, já que tinha medo de andar de ônibus com o perigo de se perder. (42) O grupo discutia ações para transformar o ambiente da bicicleta, inclusive entre os homens que eram sensíveis, no sentido de estimular a discussão crítica sobre gênero e empoderamento feminino. Isto se deve muito que durante seu curso de pós-graduação, o tema dos seus trabalhos estavam voltados a mobilidade urbana e a bicicleta como ferramenta de transformação social. (44) As Pedalinas surge do contexto da Bicletada conectada com atuações feministas para criação de um canal de comunicação entre as mulheres que pedalavam e se sentiam incomodadas frente ao ambiente hostil que se encontrava, também para descoberta de uma consciência de cidadania. (46) O ambiente social das Pedalinas agregou em sua formação pessoal, histórica e social, como nas vezes em que se reuniam depois dos passeios e discutiam sobre temas relacionados a consciência e solidariedade e com o tempo se criou uma rede de relação criativa, importante para gerenciar sua empresa. (48) A visibilidade de São Paulo em novas iniciativas é evidente, o que fez o blog das Pedalinas ser visualizado por outros grupos no resto do país com textos interessantes sobre assédio, mas que por conta de começar a fazer parte meninas radicais que eram contra homens, o grupo se enfraqueceu. (50) O Gangorra surge da necessidade de profissionalizar o debate sobre bicicleta em vista de produzir conteúdo midiático conceitual sobre mobilidade e cidade no auxílio a empresas da iniciativa privada trabalhando com	<u>O direito de pedalar na cidade</u> II-10 Durante seu percurso de classe média percebeu que entrava em certos lugares pelo status do automóvel e que após vende-lo, experimentou conhecer a cidade pelo metrô, já que tinha medo de andar de ônibus, mas que não tinha a noção da planta da cidade porque é subterrâneo e a pessoa não enxerga o caminho. II-13 O grupo discutia ações para transformar o ambiente da bicicleta no sentido de estimular a discussão crítica sobre gênero e empoderamento feminino, muito porque durante seu curso de pós-graduação, o tema dos seus trabalhos estavam voltados a mobilidade urbana e bicicleta. II-14 As Pedalinas surge do contexto da Bicletada na criação de um canal de comunicação entre as mulheres que se sentiam incomodadas para descoberta de uma consciência de cidadania. II-16 A visibilidade de São Paulo em novas iniciativas é evidente, o que fez o blog das Pedalinas ser visualizado por outros grupos no resto do país com textos interessantes sobre assédio. II-18 O ‘oGangorra’ surge para profissionalizar o debate sobre bicicleta em vista de produzir conteúdo midiático conceitual sobre mobilidade com projetos para a juventude na formação de redes de inteligência e para tanto, pedalar aos lugares que tem discussões é importante para nutrir com novas ideias e nesse contexto, o ativismo torna-se mais legítimo enquanto se vive para crer sabendo no que acredita ser verdade, atitude incorporada na sua posição

projetos para a juventude buscando transformar a base pela formação de redes de inteligência e para isso, pedalar indo aos lugares que tem discussões sobre bicicleta é importante para entendimento e nutrir com novas ideias acompanhando o que a cidade quer. (53) O ativismo é mais legítimo enquanto se vive para crer sabendo no que acredita ser verdade, como por exemplo, lutar pelo ativismo negro e ser branco ou até mesmo um homem dizer que é feminista, não está incorporado em sua pele a posição, pois não se entende daquilo de fato. (55) O comportamento de defesa frente à pressão social imposta a mulher que está pedalando é essencial para sua segurança alcançado pelo direito ao pedalar e que abusos de assédio devem ser encarados afim de legitimar a sua ação de ser ciclista. (66) Ao passo que a ideia da mulher frágil é propagada, o preconceito torna-se latente nas relações sociais para aquele que sente a exclusão e que a velocidade da bicicleta, mais do que um símbolo feminino, é um instrumento que promove a sensibilidade humana, independentemente do sexo da pessoa. (68) Entrando em contato virtual com o grupo, começou a entender a ideia de movimento horizontal e após uma personalidade da bicicletada morrer em um acidente, lhe tomou uma consciência crítica que a modificou profundamente quanto a ideia de pedalar no trânsito, mas ainda com muito medo em seus deslocamentos de bicicleta. (40) A bicicleta fez conhecer pessoas de conteúdo, o que a motivou a criar o Bike Anjo, movimento voluntário de ajuda as pessoas a irem para a bicicletada conectado com a ideia de solidariedade e compartilhamento de experiências, pois em grupo o ciclista está protegido, algo relacionado a cidadania na comunicação social sobre o espaço da cidade. (41) Por estar envolvida com a faculdade e entendendo a ideia do voluntariado e movimento horizontal, junto com grupo de meninas criou as “Pedalinas” para estimular mulheres a andar de bicicleta, muito porque a maioria das pessoas na bicicletada eram homens e que este ambiente era hostil e as incomodava. (43) Sua vida mudou com as Pedalinas, pois pode compreender a questão de gênero e ser mulher na cidade, na sociedade, na política e o poder do conhecimento reflete em sua vida social, percebendo a importância do grupo de mulheres, inclusive influenciando na criação de grupos similares em outras localidades. (49) Percebendo nas conversas o problema do grupo era cicloturismo, decidiram realizar uma viagem só de mulheres mostrando para as pessoas a capacidade de empoderamento feminino e, com isso, decidiram se misturar ao invés de segregar, porém, estratégia que não obteve resultado pelo fato das meninas novas que estavam se inserindo não concordarem, se afastou do grupo e passou a frequentar ambientes comuns de diversidade para trazer essa discussão a outras pessoas. (51)	social. II-20 Entendeu a ideia de movimento horizontal após uma personalidade da bicicletada morrer em um acidente tomando uma consciência crítica de pedalar no trânsito. II-21 A bicicleta fez conhecer pessoas de conteúdo, o que a motivou a criar o Bike Anjo, movimento voluntário de ajuda as pessoas a irem para a bicicletada conectado com a ideia de solidariedade e compartilhamento de experiências, pois em grupo o ciclista está protegido, algo relacionado a cidadania na comunicação social sobre o espaço da cidade. II-23 Sua vida mudou com as Pedalinas, pois pode compreender a questão de gênero politicamente e o poder que este conhecimento influenciou na criação de grupos similares em outras localidades. II-24 Nas conversas percebeu que o problema do grupo era cicloturismo e decidiram realizar uma viagem só de mulheres mostrando para os outros a capacidade delas e quando decidiram se misturar ao invés de segregar, a estratégia não obteve resultado pelas meninas novas não concordarem com essa posição, o que a afastou do grupo passando a frequentar ambientes comuns de diversidade.
--	---

QUADRO 7 – DISCURSO III (TRANSCRIÇÃO)

Em primeiro lugar, ⁷¹tive o privilégio de aprender e ter uma relação com a bicicleta pela minha avó materna que morava na Lapa em uma travessa da Cerro Corá e minha avó morava em casa na Lapa com quintal grande e piscina no fundo, a rua de trás era de residências, passava pouco carro, tinha feira um dia da semana, eventos, uma rua com muita vida, então pude ter já na primeira infância uma relação de rua e lugar aberto que permitiu ter contato com a bicicleta, da primeira metade até o segundo septênio aos dez anos, tive uma vivência de rua, fazia carrinho de rolimã, nunca gostei de skate, gostava de bicicleta, construía e brincava.

[Interrompem nossa conversa que estava ocorrendo em um ponto de taxi – gostaria de saber quem amarrou essa bicicleta aqui? Não está amarrada, é nossa. Porque atrapalha a gente, pode até deixar, mas pode acontecer um acidente, quebrar e aí pode ficar desagradável, entendeu? Claro. Não é que estou mandando tirar. Aí está melhor, se tiver alguém distraído e não ver.]

⁷²A minha vó tinha uma berlineta versão azul calcinha que eu gostava de pedalar com ela, tanto ficava no bagageiro da berlineta em pé ou sentado como que aprendi a pedalar, depois tive uma Caloi Cross já lá com meus 13 anos, então eu tive essa vivência de rua ainda, muita gente da minha geração já teve uma infância fechada em apartamento, do lazer voltado ao espaço indoor e meus pais desde a década de 70 tiveram uma formação mais hippie, tinha essa preocupação. Meu único colégio de formação foi o colégio Waldorf de pedagogia antroposófica que tem como princípio uma relação com a natureza completamente diferente dos colégios tradicionais, uma relação com o meio, com atividades manuais, construção de processos, menos ou nenhum contato com as coisas que desvirtuam como televisores e videogames, então credito muito esse contato que tive com a bicicleta desde o início por essa preocupação dos meus pais e avós, então a bicicleta sempre esteve presente.

O que aconteceu que em torno de onze anos, meus pais se mudaram para a Granja Viana em Cotia na Grande São Paulo e um pouco na ⁷³linha da promessa que existia e até hoje existe do subúrbio representar qualidade de vida porque tem mais contato com a natureza, tem passarinho, mas distância da cidade porque gera uma relação de distância inconcebível, ali a região da Granja Viana tem um único acesso que é a Rodovia Raposo Tavares e fica dependente do carro para comprar pão na padaria porque os serviços são distantes e tudo mais, tudo cortado por uma grande rodovia e por mais que tenha sido um passo para buscar qualidade de vida para se morar no subúrbio foi uma coisa que me distanciou da cidade naquele momento, então tudo que tinha de fazer vindo para São Paulo a partir daquele momento, eu dependia de carro, carona ou transporte coletivo que é muito precário até hoje e na época lá a partir dos 14 anos era muito precário que atualmente, me afastei desse contato com a rua e fui retomar o contato com a bicicleta de maneira mais vigorosa quando voltei a morar em São Paulo.

Então com dezoito anos saí da casa dos meus pais, fui morar com uma namorada, fomos casados e ⁷⁴vim morar na região de Pinheiros, perto da Praça do Pôr do Sol, daí comecei a retomar o contato com a cidade de outra maneira, quer dizer, passei a ter o convívio da rua, acesso a serviços do cotidiano de maneira e na dimensão mais humana, entender que as distâncias eram bem menores e acessíveis para outros modos que não o carro ou longas distâncias de ônibus e na época eu tinha um carro e o utilizava para muitas coisas, ainda na lógica de morar na grande São Paulo, mas logo depois de 2006 a 2007, o carro passou a não ter tanta importância, deixava ele estacionado na rua, usava transporte público, as vezes ia a pé, usava o metrô depois que a linha amarela foi criada, isso é antes da linha amarela, passei a entender a cidade de outra forma, a bicicleta ainda não estava presente. Em 2006 comprei uma bicicleta dobrável e a comprei pelo motivo de que ainda uso o carro. Comecei a utilizá-la para pequenos deslocamentos, colocava no porta malas do carro, usava na praia, usava aqui, comecei a entrar no ônibus de bicicleta dobrável e tal, o turning point foi em 2008 quando fui morar com minha avó e minha irmã em um lugar estranho e depois consegui um apartamento na Vila Madalena em um apartamento antigo, sem vaga na garagem, terceiro andar e a rua zona azul. Eu ainda com o carro, bicicleta dobrável em casa.

[Novamente fomos interrompidos pelos taxistas reclamando das bicicletas próximas ao ponto de táxi. Nos perguntaram novamente se a bicicleta era nossa. Está atrapalhando aí? Está porque não é lugar para bicicleta. Eu achei que eles fossem achar que estava atrapalhando, então eu fui na boa, bicicleta estava aqui, poderia entender errado. Disse que se colocasse no meio da calçada iria atrapalhar a passagem de pedestre ele responde dizendo que iria atrapalhar a passagem do passageiro que chega de carro. Essa área é uma área particular. Mas o ponto de táxi é mobiliário urbano não é? Isso aqui é nosso, foi reformado e custou cinco mil reais. E com tom de fala autoritária conclui: aonde tem o ponto de táxi, tem de estar livre.

⁷⁵O carro passou a não fazer sentido, não tinha estacionamento 24 horas, da minha casa ao trabalho eram 7 km, 1º semestre de 2008 me estressei de tal maneira em ter carro que entrei em colapso total, levava multa porque era área zona azul, tinha de acordar 7 horas da manhã para tirar o carro, não tirava e levava multa de zona azul, o carro estava ficando velho depreciado e eu não tinha saco para gastar com manutenção, dei o carro para o meu pai que o vendeu e decidi que iria de ônibus ou bicicleta. Ia de bicicleta até a Faria Lima, pegava o ônibus até a Vila Mariana, desdobrava a bicicleta até chegar no trabalho e depois de uma semana, tentei ir de bicicleta direto

e foi tranquilo, vi que era sussa 7 km para ir e 7 km para voltar. Depois do meio de 2008, só fazia deslocamentos de bicicleta.

É um conjunto disso tudo, ⁷⁶nunca vi o carro na dimensão publicitária na qual é veiculado, sempre encarei o carro como uma máquina que, em algum momento eu precisava levar de um lugar para o outro, não mantinha ele limpo, não lavava o carro que era velho e batido, não tinha preocupação dele estar batido, não usava o carro como alavanca para conquistar meninas, nunca tive a dimensão do que a publicidade nos vende de liberdade e status, sempre defendia com meus amigos, levava as pessoas de um lugar para o outro nada a ver com meu deslocamento porque entendia a máquina naquele momento poderia servir para ajudar outras pessoas, então dava muita carona, as pessoas pediam carona na rua eu parava porque eu tinha a dimensão do que era, uma máquina que cabia quatro pessoas poderia me ajudar a levar as pessoas de um lugar para o outro e na maioria das vezes era inútil e com o tempo essa dimensão inútil foi ficando mais intensa do que a dimensão útil, não tenho deficiência física, motora, nenhuma, não tenho deficiência da oferta de outro modal transporte.

Quando vim ⁷⁷morar próximo ao centro da cidade, nessa balança passou a não fazer sentido pragmático e como sempre tive uma relação pragmática com o carro, abandoná-lo foi fácil, fiz as contas, cheguei a conclusão que 7 km era fácil, os custos eram elevados, mas tinha noção da raiva, essa que tem de ser escancarada para a sociedade e que não está condizente com uma cidade compacta na qual estava me inserindo, então quanto mais compacta a cidade for no aspecto de menos espaço, desestímulo do carro, menos espaço para garagem, mais concentração demográfica a partir da oferta de transporte público e ciclovias, tudo isso desfavorece o carro, se uma hora entrar na piração louca, o carro não fará sentido, será um alívio não ter um carro, foi um alívio, fui dirigindo até a casa dos meus pais, deixei o carro lá e disse que nunca mais queria aquela merda, fui embora de ônibus e nunca mais tive um carro, dirijo quando necessário, tem carona e certamente não terei mais. Para mim foi uma sensação de libertação, não tive a dimensão do onírico, nunca fui dependente do luxo, do ar-condicionado, da sensação de mobilidade e liberdade.

⁷⁸Tem a ver com valores, estudo, leitura, compreensão de cidade, sempre tive isso muito forte, desde a escola na época de discussões, colegial, fundei o grêmio da escola, uma visão política, uma crítica, gostei de estudar essas coisas da sociedade, do estado, da política, da cidade, tive uma professora de geografia que dizia que eu iria ser prefeito por conta da obsessão de temas de bem-comum. Depois que retomei o contato com a bicicleta em 2006, é como se eu tivesse sido preparado, como o chapéu quando cabe direitinho e eu tenho uma cabeça grande tamanho 59, a minha é 61 o tamanho máximo, a bicicleta em minha acepção de mundo vestiu perfeitamente em todos os aspectos do que gostaria de construir de cidade compacta, no meu prédio fazia sentido ter bicicleta, do meu deslocamento diário para o trabalho fazia sentido, para a área onde estava trabalhando nessa época no começo de 2008 já era funcionário público da Prefeitura de São Paulo trabalhando na Secretaria de Esportes, Lazer e Recreação e no final desse ano fui coordenar implantação da ciclofaixa de lazer que tem aos domingos em São Paulo.

Sou fotógrafo com Especialização em Imagem e Pós em História Contemporânea. No ⁷⁹começo de 2008, a descoberta da bicicleta antes já tinha conceitualmente toda essa discussão, a discussão de mobilidade urbana me aprofundei a partir de 2008, mas já tinha experiência, em 2007 fui chamado para coordenar a Virada Esportiva criada em 2007 a partir da Virada Cultural em São Paulo e planejamos muitas ações para a bicicleta e fiquei encantado com aquilo, tinha mais grupos voltados para o Lazer, existia a Bicicletada que tomei conhecimento e passei a frequentar em 2008, mas era uma coisa de grupo fechado com poucas pessoas, bicicletada era um encontro do acaso organizado e comecei a entender essa dimensão, quer dizer, estudar a bicicleta primeiramente pelo lazer, recreação e esporte e como na minha formação sempre fui questionado.

⁸⁰Desde 2004 participo de processos políticos na cidade fazendo campanhas eleitorais ainda como fotógrafo fui estudando a política e 2008 como estava vivendo com que a cidade estava me ofertando na área de atuação e a implantação da ciclofaixa que era uma lei de 1989 que nunca tinha saído do papel e o prefeito queria na época um projeto no qual as pessoas utilizassem mais a bicicleta para quebrar resistências na cidade e tive a incumbência de tirar essa lei do papel, chamei parceiros da iniciativa privada, fiz uma articulação da forma como ela está até hoje, começamos em 2009 no circuito Parque do Ibirapuera, Parque das Bicicletas, Parque do Povo, foi se expandindo e hoje tem 120 km aos domingos de ciclofaixa de lazer, foi uma medida importante, uma preparação para a cidade. Tem uma dimensão importante da ciclofaixa de lazer para as pesquisas que fizemos de mostrar como as pessoas diminuíram a resistência sobre a bicicleta como modal de transporte a partir do momento que elas são colocadas a pedalar uma vez por semana, o motorista de semana pode ser ciclista aos domingos, isso muda a relação vivida com a bicicleta, a percepção sobre a cidade, os índices são impressionantes, mais de 80% das pessoas que pedalam aos domingos se sentem estimuladas a pedalar durante a semana.

É uma relação imediata. O ⁸¹termo cicloativismo é algo inato do ato de pedalar como meio de transporte, no momento que se passa se relacionar com a cidade na dimensão humana que traz a bicicleta na dimensão dos conflitos das desigualdades da mobilidade urbana ainda muito fortes, passa-se a ter uma visão crítica do meio porque é tanta violência simbólica, nunca fui atropelado, mas pode ser violência da intenção, da forma como a

cidade foi organizada para te marginalizar, na ausência de políticas públicas que dialoguem com sua cultura, no preconceito, n dimensões da violência, como o ciclista sente a desigualdade da cidade e se sente violentado por conta de todas essas dimensões da violência, ele como forma de dialogar com isso passa a ter uma visão crítica, isso o que denominamos de cicloativismo, termo que acho ridículo porque todo ciclista commuter, todo ciclista que pedala como meio de transporte é uma ciclista, não tem como ser qualquer um, do porteiro mais simples que volta de madrugada para casa porque trabalhou a noite inteira ao ciclista classe média alta Vila Madalena, todos tem essa dimensão, pode ter nuances de discurso, profundidade, compreensão, estudo, não importa. O que importa na compreensão da cidade é que todos tem uma compreensão crítica a partir dessa violência disseminada em vários aspectos, principalmente na mobilidade urbana e de urbanismo, relações sociais.

Sim, é inerente, não está dissociado, discutimos muito a ⁸²alienação que a experiência motorista de estar atrás do volante de uma máquina de uma tonelada de aço, essa alienação o distância da realidade, as desigualdades, você passa ser um agente da exclusão social, o ciclista não, numa relação de igualdade, o CEO da mesma empresa são iguais em cima da bicicleta, ela tem essa dimensão de igualdade e traz a discussão da equidade social e se desdobrarmos a mobilidade urbana de maneira geral, conseguimos fazer esse recorte de todas as mazelas que nossa cidade tem a partir da mobilidade urbana, várias das quais discutimos no curso de formação, ou seja, só a questão do transporte coletivo, os lugares que tem menos oferta são os lugares de maior vulnerabilidade social e necessitam dessa demanda de investimentos em transporte coletivo, lugar onde as pessoas menos usam o transporte coletivo são os lugares que tem a maior oferta de transporte coletivo, o próprio entrou historicamente numa lógica de exclusão, é óbvio que as políticas habitacionais da década de 60 em São Paulo catapultaram de maneira muito forte criando os bairros dormitório, conjuntos habitacionais criados para resolver problemas de habitação sem criar as condições urbanísticas para tal sem serviços básicos, escola, transporte coletivo e depois o estado foi correndo atrás de resolver isso, pior que a lógica é reproduzida atualmente, Minha Casa Minha Vida por exemplo, um programa do Governo Federal reproduz essa lógica, hoje se tem verdadeiros condomínios fantasmas, em cidades do Brasil está se discutindo o modelo diferente porque está se discutindo a perpetuação de condomínio fantasma, de lugares que não dialogam com seu entorno que acaba distanciando as pessoas do direito ao acesso à cidade.

Influência porque se você ⁸³não pensar a cidade como um organismo que tem de preservar a escala humana, você pode ou aniquilar a possibilidade de ter vida ou você pode induzir a vida, penso vida como espaço público por excelência e além das áreas verdes e praças, o viário, a rua que hoje em São Paulo é mais de 30% do espaço urbano, de toda a ocupação, mais de 30% é viário, rua, avenida, viaduto, esse espaço por excelência se pensar em 7000 anos de história, é um espaço que as pessoas faziam no seu ambiente privado não faziam, ou seja, comércio, reuniões, brincadeira de rua, encontro das pessoas, passagem, tudo era feito na rua. A partir do advento do carro e da entrada da indústria automobilística, o espaço público passou a ser funcional pela lógica da máquina do que desse espaço público por excelência, é muito mais um esgoto de levar uma pessoa do ponto A ao ponto B do que um espaço de convívio, a lógica passou a mudar.

Influência em diversas dimensões, difícil elencar todas, na ⁸⁴marginalização e exclusão social, em como a cidade se organiza a partir de guetos, ou seja, bairros favorecidos, estamos vivendo isso, é difícil dizer que resolvemos ou amadurecemos essa ideia, embate, é um organismo vivo, está muito premente. Em outros países a discussão possa estar mais avançada porque as pessoas já chegaram a décadas atrás a conclusão da falência do modelo rodoviarista, empiricamente sabe e discute isso há muito tempo, mas na prática as políticas são ainda favorecidas pela lógica rodoviarista. Em levantamento da ANTP ano passado, mostra que 85% do orçamento de mobilidade voltados para carro e moto ainda, então na academia e sociedade podemos discutir isso, mas não foi desdobrado para a compreensão da melhor organização do tecido urbano de maneira a favorecer a mobilidade que a gente quer, então São Paulo tem dimensões de desigualdade que partem da relação casa-trabalho, por exemplo, hoje temos como relação que produz desigualdade, a Cidade Tiradentes tem um emprego para cada 3000 moradias e a região da Sé tem 3000 empregos para uma moradia, essa relação cria desigualdade e exclusão, cria pobreza, cria estresse, cria sistemas de transporte ineficiente, cria uma série de dimensões negativas em desdobramento e fatalidades em como as pessoas se relacionam com a cidade.

São Paulo é uma cidade que as ⁸⁵pessoas estão reaprendendo a conviver com o meio público urbano coletivo, é uma cidade que historicamente é ordenada por um modelo rodoviarista, estão acostumadas com a dimensão do privado, ou seja, eu saio do meu ambiente privado, entro em outro ambiente privado, vou para o lazer em ambiente privado e volto para casa, isso cria espaços com violência e exclusão, isso cria a noção de que segurança pública é sobre muros, blindar o meu carro, contratar segurança particular. Isso é influência da organização política do ambiente urbano e nesse momento entra o estado que é fundamental, o estado precisa colocar isso como pauta da cidade e do interesse público e desse interesse é importante frisar ele não é o interesse da maioria, mas pode ser aquilo que representa uma sociedade melhor e ser a garantia de direitos de minorias. Quando dizemos que democracia é o que é estabelecido pela maioria, é um grande equívoco, a democracia e o interesse público são dimensões que lhe permitem garantir direitos às minorias que sempre estiveram marginalizadas e dissociadas de qualquer decisão.

Quando discutimos a ⁸⁶criação de um sistema cicloviário para a cidade de São Paulo que atenda os interesses de pelo menos 1% da população hoje, mas pode representar um percentual maior, também é do interesse público, mesmo que na ponta do lápis seja uma política para a minoria do interesse público, no caso, desestimular o uso do carro volumétrica com a bicicleta, se tiver uma compreensão obtusa do que é democracia a partir da maioria, não conseguiremos solucionar os problemas da mobilidade sempre atendendo uma demanda dessa maioria nessa relação, óbvio que a maioria se transporta com o transporte público e a pé em São Paulo, mas mesmo que a maioria se transportasse de carro ou de moto, continuaria ser do interesse público desestimular essas pessoas, mesmo que essas pessoas pensem que o interesse público seja fazer mais ruas e rodovias, mais espaços para carros. É uma dimensão subjetiva, mas que está garantida hoje em muitas legislações, Estatutos da Cidade, Política Nacional de Mobilidade Urbana, Plano Diretor de São Paulo, são dimensões já garantidas. O referendo sobre armamento é um exemplo caro, de como a maioria da população optou por algo que não é do interesse público promover uma sociedade que não tenha a possibilidade de armamento, mas sim discutir a segurança pública a partir das políticas sociais.

Pode ser, o ⁸⁷ciclista não pense nele, normalmente estamos discutindo a cidade e não apenas a nossa dimensão, não estou discutindo o problema de ir e vir de um ponto a outro, se for resolvido foda-se o resto, não, o passo além disso é já discutir o direito a cidade, espaços públicos, melhor equidade de distribuição dos espaços, a cidade tem mais de 79% do espaço viário público voltado para o carro que representa 30% dos deslocamentos da cidade, então veja a relação desigual, a oferta aos carros que é de 30%, 80% do seu espaço e até nessa dimensão o poder público contribui para essa desigualdade social, exclui tanto quem está no transporte coletivo quanto quem poderia estar utilizando a bicicleta ou quem está caminhando com suas viagens. Não acho que o usuário de bicicleta e nem ao menos as políticas para o usuário de bicicleta estão falando só na dimensão da bicicleta ou do deslocamento dele, todas elas tem uma dimensão imediata com a cidade, com outra cidade, com melhorar, posso te dar um exemplo. A ciclovia na Rua Boa Vista foi pensada dentro da rede cicloviária foi pensar para as pessoas se sentirem seguras e confortáveis passando por ali e acabou chamando atenção para outro problema que é a ausência de uma boa calçada por ali, então aquela ciclovia virou um calçadão, não é mais uma ciclovia, então para você ver que os próprios ciclistas compreendem isso, então acabamos tendo muito mais ao se debruçar sobre as políticas cicloviárias, você acaba destampando os problemas da cidade, por isso que gera tantos debates na sociedade porque não é só uma ciclovia, é muito mais do que isso.

⁸⁸Tem a ver com disputas que, por muito tempo, não eram disputas de território. A cidade tem um limite de crescimento, da construção, habitação, viário, tudo tem um limite, o Brasil tem como cultura de espraiamento, de ter muito espaço para tudo, somos pouco compacto em nossa mentalidade como o japonês que precisa de pouco para tudo, pouca comida, pouco espaço, sabe do seu micro espaço, sabe partilhar, temos outra cultura, somos muito exagerados tanto que em tudo desperdiçamos, mas as cidades como conturbações urbanas elas tem limites e temos de lidar com nossa origem e herança cultural de desperdício, mas por contenções impostas por viver em sociedade urbana, significa que a principal disputa hoje é em espaço público no território. Como exemplo a indústria automobilística que por muito tempo venderam a tese de que o carro é veloz, rápido, possante, de que quanto mais rápido o carro fosse, mais status você teria por comprá-lo.

Depois de um longo ⁸⁹processo de urbanização e de esvaziamento das zonas rurais para morarem nas cidades, principalmente em São Paulo que teve um processo acelerado e acentuado de êxodo rural, fez com que a própria indústria automobilística passasse a mudar o discurso porque se pode até comprar um carro pensando na força do motor e da velocidade que ele te leva, de 0 a 100km/h em 5 segundos, agora traz para a realidade de São Paulo, em que momento você poderá fazer isso com seu carro? Você está parado, a velocidade média dos carros na cidade de São Paulo é de 14 km/h, todo mundo parado no trânsito ou se não está parado, vai parar no próximo semáforo, sequer vai sentir o quão possante é seu carro, então a indústria entendeu e pouco conduziu sua estratégia para vender a ideia de poderoso é o cara que tem o maior carro.

Nos últimos anos, a ⁹⁰grande disputa foi pelo espaço urbano, então quanto maior o carro, mais espaço você ocupa, mais espaço você precisa, mais poderoso você é porque o espaço urbano é escasso, olha que incrível, os EUA que levaram isso a enésima potência teve um boom de consumo de SUV e o Brasil está seguindo a mesma tendência, São Paulo especialmente, quer dizer, se você tem escassez de espaço público, mais fodão é quem tem o maior carro e daí entra nessa disputa, quando você implementa uma ciclovia a partir da remoção do espaço, faixa de rolamento, seja de estacionamentos públicos rotativos rodoviário, você está questionando essa essência do discurso da indústria automobilística e de uma coisa entrelaçada no motorista na perda de espaço, ele sente como um direito, foi construído o discurso do direito que na verdade é mero privilégio idiota, parar e estacionar na rua é um privilégio idiota, não está garantido em nenhum lugar, em nenhuma legislação, não é nenhum direito constitucional, esse é um discurso que o Enrique Peñalosa fez em Bogotá quando da implantação do sistema cicloviário e olha, vou tirar estacionamentos na rua, o estado não precisa garantir estacionamento para as pessoas, quer continuar usando seu carro use, a constituição garante o direito de ir e vir, mas se quer estacionar que seja em um espaço privado.

O que acontece? ⁹¹Desestimula o uso porque não há espaço suficiente para garantir estacionamento e também encarece o uso do carro, então quando São Paulo implanta o sistema ciclovitário, não podemos dissociar desse componente de parte da sociedade sentir que perdeu direitos, entende? Olha essa dimensão da disputa pelo espaço urbano, dessa coisa construída pela indústria automobilística tendo a ver com a organização da cidade, quer dizer com a coisa da conturbação, de adensamento, o espaço público é escasso, tem limites do quanto pode ser explorado e é nisso que a cidade disputa, não é no tamanho do meu apartamento, é nessa ocupação, nesses 30% de vias e áreas públicas que se dá a disputa que hoje quem domina 80% dos espaços é o carro, então os 400km de ciclovias sendo implantadas em São Paulo nem arranha isso, só começou a discussão.

A grande revolução a ser feita é de tirar esse espaço reduzindo que é de 30%, ou seja, se ⁹²reduzir o espaço do carro para o tamanho que ele tem hoje, seria uma revolução na cidade, ganha ampliando calçada, criar ciclovias a vontade, é disso que precisa, mas não fizemos esse debate, ainda estamos no b a bá de discutir a eficiência, a importância, que São Paulo foi feita para carro, ladeira e suor, estamos nesse debate mesquinho e pequeno, mas sabemos que por trás está a grande discussão, direito à cidade, disputa por espaço, do que a indústria automobilística vendeu, significa comprar um carro enorme, aliás tem uma reportagem da TV Folha feita pela Bárbara Gancia que é anti-bicicleta perguntando para motoristas de SUV's porque usavam esse carro e teve uma mulher que responde para ela: ah, com esse carro eu posso dirigir na neve, a repórter fez uma brincadeira dizendo que estava em São Paulo e possibilitava ela dirigir na neve, pô, ela não vai pegar um navio, levar o carro para um lugar que tenha neve.

Sem dúvida, mexe com ⁹³autoestima, quando se implementa uma ciclovia, pode entrevistar qualquer entregador de triciclo de bicicleta, você mexeu com a autoestima do cara, antes ele era xingado, era um trambolho, um problema, na calçada atrapalhava os pedestres, na rua atrapalhava a situação dos carros, ele era xingado, marginalizado, salário pior, de repente chega e implementa uma estrutura, basicamente está dizendo é para você, faça uso dela, isso mexe com a autoestima do cara, esses são os caras mais felizes com as ciclovias, é incrível porque já pedalam em baixa velocidade, precisariam de uma estrutura segregada porque compartilhar o espaço na velocidade deles é difícil, sentem mais agressividade de motoristas e são trabalhadores que sempre estiveram marginalizados.

⁹⁴Quando o estado reconhece em dar as condições mínimas para que circule, isso não tem preço na dimensão social de autoestima, inclusão, claro que virá outras coisas importantes quanto, muito desses trabalhadores estão em situação vulnerável, a mesma discussão que fizemos dos carroceiros. O ciclista urbano é assim, sempre esteve invisível, em 2007 criamos o Manifesto dos Invisíveis porque quando traz uma infraestrutura que dialoga com ele, tira a invisibilidade dele, mexe com todas as dimensões cognitivas, humanitárias, sociais, econômicas, direito à cidade, distribuição do espaço, organização do trânsito, bicicleta na rua humaniza o trânsito de maneira geral, reduz velocidade, traz a visibilidade do ciclista, traz a imprevisibilidade, importante na dimensão da humanização, ou seja, quanto mais obstáculos visuais e estressado o motorista tiver estando dentro do carro, mais atenção terá ao dirigir, então quando pegamos rodovias, avenidas abertas que não há faixa de rolamento largas, o desenho desse espaço é um convite para altas velocidades.

⁹⁵Você está dizendo para o motorista acelere, esse espaço é para você acelerar, agora quando você traz obstáculos visuais, da imprevisibilidade, do pedestre atravessando fora da faixa de pedestre, do ciclista andando na contramão, acaba criando de maneira nem tão pedagógica um trânsito mais humanizado, então quanto menos ordenado for nesse sentido, mais humanizado é o trânsito, tanto que os exemplos das cidades com mobilidade urbana mais avançada das cidades pequenas europeias são de ausência total de regulação, tirar placas, semáforos e cria a condição nas pessoas que a partir de que elas tem clareza da velocidade do modal e do respeito que ela deve ter, você não precisa de segregação e sinalização porque a coisa funciona.

Tive um pouco dessa experiência pessoal quando fui para o ⁹⁶Sudeste Asiático passando 40 dias viajando por lá, fui conhecer cidades do Vietnã, Tailândia e Camboja e lá pela ausência do estado e políticas públicas junto a incapacidade do estado em fornecer transporte público de qualidade, teve uma auto regulação que é uma loucura o trânsito, mas que funciona porque as velocidades são baixas, então as motocicletas, scooter, bicicleta, o riquixá, carros, caminhões, poucos ônibus que tem e tudo mais, todos eles de certa forma se interagem e a coisa funciona porque todo mundo está em baixa velocidade porque voce tem a imprevisibilidade, então do nada tem uma bicicleta ou uma moto vindo, outro carro na contramão, não tem como andar com o carro a 70 km/h nesses lugares. Algumas cidades resolvem isso com desenho urbano como Nova York, cidades alemãs fazem isso, você não consegue dirigir em alta velocidade, então acaba naturalmente promovendo o compartilhamento da mobilidade urbana melhor.

⁹⁷Mexe no comportamentos e hábitos a partir da oferta diversidade de possibilidades, se a pessoa sentir-se induzida por apenas um tipo de possibilidade e um caminho, ela vai seguir seu caminho e na mobilidade urbana isso é muito claro. Quando o transporte coletivo passar a ser muito mais eficiente, funcional, barato, acessível, vai induzir para que as pessoas migrem, o que já está acontecendo de maneira geral, criando corredores, faixas exclusivas induzindo demanda para o modal. Uma cidade interessante do ponto de vista da mobilidade urbana é uma cidade que oferece aos seus cidadãos uma maior diversidade de oferta de modais de transporte, o camarada

tem que ter a oportunidade de escolher os modais que ele quer, se é a pé, de bicicleta, carro e a partir daí, dando as condições de segurança, conforto e praticidade para cada um dos modais, ele vai tomar a decisão a partir do interesse pessoal para quem usa bicicleta e que se espraia para outros modos de transporte, normalmente são pelas pesquisas internacionais.

⁹⁸Primeiro, porque as pessoas usam bicicleta? Simples, fácil e ágil, se a bicicleta for complicada e difícil, devagar, as pessoas não vão usar, então imaginar que uma distância de 40 km percorridos de bicicleta é favorecer a bicicleta não é, também a cidade compacta favorece a bicicleta, as distâncias são menores e pelas distâncias menores, com a bicicleta tudo é mais rápido. Outro ponto nas pesquisas é por ser mais barato, economia familiar, óbvio, se eu gasto x do transporte público e é fácil, ágil, barato e simples, vou deixar de utilizar o transporte público, vou usar o carro e a bicicleta, especialmente na economia familiar, importante dizer na pesquisa-origem de orçamento familiar produzida pelo IBGE em 2008-09, naquela época quem comprou bicicleta tem renda familiar 12% inferior a renda familiar média, então quem ainda usa e compra bicicleta no Brasil são pessoas de maior vulnerabilidade e renda mais baixa, então a bicicleta e o componente economia e orçamento familiar tem impacto grande, óbvio que nas cidades isso reduz um pouco, mas ainda é muito forte nas periferias de São Paulo e um terceiro elemento que figura no motivo das pessoas utilizarem bicicleta é o complemento na saúde, quer dizer, além de tudo isso ainda pratica atividade física no seu dia-a-dia importante para a saúde dela.

Sem dúvida porque ela traz a dimensão da ⁹⁹atividade física não tem que estar associada a um contra turno do seu dia ou como separar parte do seu dia, ela pode estar integrada ao seu dia como a bicicleta traz o diálogo com a cidade, do direito à cidade, do lazer associado ao meio de transporte. Para os usuários de bicicleta, não se dissocia meio de transporte com o lazer, veja eu me deslocar para uma reunião é o meu lazer porque voce respira a cidade, conversa com as pessoas, dá bom dia, descobre lugares, arquiteturas, cheiros, tudo isto traz uma coisa nostálgica e experiências da primeira infância que acaba sendo uma coisa prazerosa de dialogar com a atividade física, quer dizer, além dos benefícios que a bicicleta gera de facilidade, agilidade e economia, me traz a dimensão do movimento do corpo, fazendo circular meu sangue, emagrecendo, não estou engordando, melhorando o sistema cardíaco.

Isso no meio urbano é muito forte porque a ¹⁰⁰cidade produz pessoas sedentárias, ela tem tudo para sedentarizar o indivíduo, ela te convida a isso, não sou eu falando, são muitas pesquisas, então o crescimento do sobrepeso e obesidade no Brasil é uma epidemia. Como cidades pelo mundo resolveram isso? Introduzindo a bicicleta em diversos aspectos, na infância e obesidade infantil fazendo as pessoas caminharem até a escola, isso é importante porque passou ser complicado ficar parado no trânsito, passou a ser difícil organizar o seu tempo a ponto de ter possibilidade de praticar atividade física, pensar na sua saúde e sabe como é alimentação, sabe quando nos alimentamos mal, o estresse engorda, causa distúrbios, então introduzir a bicicleta é também uma medida importante para controle de sobrepeso e obesidade, especialmente na infância porque assim mexe-se na cultura, a pessoa desde cedo tiver a cultura da vida ativa e da caminhada, de pedalar e fazer atividades externas e tudo mais, vai pensar em uma vida prolongada, não sou saudável, sou gordinho, mas claro meu exame clínico, de coração e de pulmão é impecável, posso ter uma barriguinha, muito porque tomo cerveja, como gordura e verdura.

Isso é importante, o ¹⁰¹tempo associado as distâncias, a escala humana se perde, muito por conta da relação das distâncias e do tempo para as coisas, a bicicleta induz para uma cidade lenta e essa é uma dimensão fundamental, em São Paulo necessita estimular isto, quer dizer cidade lenta no aspecto de humanizar o trânsito, da relação construída com o meio, de relações interpessoais, de tempo para olhar as coisas e perceber a arquitetura, achados, cheiros, gostos, de parar num comércio de rua e consumir, não é em uma cidade lenta no aspecto de tempo médio de deslocamento, uma noção idiota de transporte e de carga, o tempo médio que vai levar. Uma pessoa dentro do carro vai levar em média do horário menos tempo do que na bicicleta, mas ela não para, não enxerga, não cheira, não pensa, não vê, especialmente com o wazzy as pessoas não tem a mesma memória fotográfica porque o aplicativo te diz ou onde voce deve ir e o caminho a percorrer, nem isso mais se precisa lembrar, as pessoas não tem mais lembrança de características do bairro, isso é uma pessoa que dirige o carro e fica rodando com a wazzy, eles perdem a dimensão. Você pergunta qual a característica da rua e da arquitetura do espaço que acabou de passar? A pessoa não vai lembrar, agora pergunta para qualquer pessoa que passou de bicicleta ou a pé naquele lugar, ela vai lembrar da calçada destruída, do buraco que atrapalhou, do pastel que estava fritando no boteco da esquina, da pessoa que cuspiu, ela vai lembra de tudo isto por estar na escala humana.

Muito, isso ¹⁰²reduz desigualdade social, cria igualdade de condições, reduz drasticamente a violência, não há nenhuma medida mais importante para a violência do que promover o direito a cidade, não tem aumento de policiamento, de armamento, de muros, não tem nada melhor do que promover a ocupação na cidade do espaço público, quanto mais as pessoas ocuparem a cidade menos desigualdade teremos, menos relação de violência e de animosidade que teremos.

As pessoas estão reagindo, é uma burrice, mas uma merda, mas as ¹⁰³pessoas entenderam que a dimensão da violência é do esforço individual, ou seja, a mulher foi violentada porque ela fez um esforço individual para compreender que ela poderia ou deveria ser violentada, a mulher foi estuprada, olha a lógica bizarra que se constrói, que ela se colocou para isso, então a lógica perversa da meritocracia, aqui a dimensão da crítica se faz, parte da direita que reforça a meritocracia, é um absurdo, isso cansa, visão triste da sociedade de imputar a indivíduo a sua própria medida do sucesso, a própria medida da felicidade e qualidade de vida chegando a violência, em todas as dimensões, quer dizer, é como se fulano fosse assaltado porque ele não comprou um carro blindado, o cara só entrou na sua casa porque não se instalou câmara e segurança, não subiu o muro do seu apartamento, no fundo é exatamente o discurso que se constrói quando se parte do princípio da meritocracia.

Ele não tem que inverter essa lógica, tem que ¹⁰⁴favorecer o interesse público a partir dos direitos de minorias de reduzir as desigualdades, é como se estivesse anestesiado e não conseguisse ver conduzindo uma sociedade que ainda está acentuando suas desigualdades sociais, mas entendemos de maneira muito tosca para solucionar a redução da desigualdade basta termos uma vontade própria, crie condições para a meritocracia, quer dizer, fulano só se manteve vulnerável se conduzindo a criminalidade porque não fez um esforço suficiente para sair dela e tal, é só uma dimensão muito perniciosa das políticas, da sociedade, me arrepio quando vejo, mas essa é a compreensão da maioria da população e nisso entra o caráter revolucionário da bicicleta, de maneira inata bota o dedo na ferida em todas as dimensões referidas, a bicicleta escancara tudo isso, é óbvio que iria suscitar essas questões na sociedade de como tem acontecido, burro o cara que imaginaria que a bicicleta e a infraestrutura cicloviária ficariam restritas a discussão da mobilidade, colocar mais bicicletas e ponto final. Imagina!

¹⁰⁵Construímos a possibilidade de um sistema de *advocacy* institucional que surge a partir da bicicletada massa crítica de São Paulo como um movimento horizontal de autonomia da consciência organizada e que o coletivo entendeu que necessitaria dar um passo além para pressionar e construir políticas públicas, a CICLOCIDADE se insere nessa condição de *advocacy* e se coloca de maneira agregadora de toda essa dimensão sócio histórica discutida contemplando canais de diálogos densos como a Câmara dos Vereadores, poder executivo que, sendo um governo democrático mais aberto ou sendo um governo mais fechado e ciclofóbico que não entenda a importância da bicicleta, nos propomos a dialogar e se precisar de enfrentamento, vamos entender as práticas desse enfrentamento, que nós nos colocamos a importância dessas políticas em todas essas dimensões e aí entra a compreensão de que nem todos os canais de diálogo tem esse conhecimento acumulado e aprofundado, nem todos tem canais de diálogos e que a coisa é muito insipiente inicial, temos de saber, aí é tática de *advocacy* é entender o seu interlocutor e dialogar com ele a partir da dimensão do que ele irá entender e óbvio que com o tempo ele vai se aprofundando.

¹⁰⁶Fizemos isso como tático com o prefeito Fernando Haddad, da primeira reunião que fizemos em março de 2013, percebemos que ele estava cru na compreensão da mobilidade urbana, na dimensão social histórica e econômica da bicicleta, do que ela representa para uma cidade que queremos construir, então nós falávamos e percebia que a cabeça dele estava em outro lugar, ele não estava porque não estava pronto e nós fomos construindo isso, entendendo naquele primeiro momento quais as informações que deveríamos passar, referências que precisávamos passar, pedidos a serem realizados porque se chegamos a uma pessoa que está começando e já dizemos a cidade que queremos construir ou que é utópica ou é nosso sonho, está no intangível, é difícil, uma pedagogia política de saber quem é o interlocutor, qual o grau de conhecimento e profundidade que ele tem, o que ele quer ouvir e também o que queremos dizer que ele vai compreender porque quando dissemos muito a pessoa não entende, isso fica no vácuo e no vazio, não produz nada.

Então isso ¹⁰⁷fazemos com todos os interlocutores, poder público, prefeito secretário, técnicos, vereadores, assessores dos vereadores, com outros atores da sociedade civil, com a imprensa principalmente, isso levou São Paulo ao que se tem hoje, fomos muito bem sucedidos em tudo o que tivemos feito, o debate é acalorado, tem muita gente resistente, tem muita bosta, mas em algum momento o debate iria acontecer e ser enfrentado, isso está acontecendo agora, sei que daqui 10 a 15 anos vamos rir muito sobre o que passou, teremos uma cidade melhor, essas pessoas vão se sentir envergonhadas do que estão dizendo hoje, a sociedade vai amadurecer e nem quero assumir essa questão de pedante, de que temos a chave ou caminho da melhor cidade, penso que essa nossa postura de avaliar e conceituar nossos passos medindo os resultados e pensando nas questões de inclusão social, questões de oportunidades e equidade social em espaço público, entendo que essas são questões contemporâneas de uma sociedade melhor, isso é praticamente um consenso.

No Brasil misturamos esses dois termos, o bom e o ruim para isso é ruim, agora poderia ter sido outra construção, não sei, porque o que acontece, ¹⁰⁸como movimento social organizado temos pouco tempo, é muito recente, então não sei se te dizer pensando a médio e longo prazo se vamos chegar ao ponto de separar isso porque as vezes nos pegamos em um debate entre nós de que parte dos ativistas não se sentem representados porque se está dialogando com o poder público pelo simples motivo de estar dialogando com o poder público, como se essa não fosse uma dimensão necessária ou como se a construção do embate na rua, do protesto ou do ativismo não se dá na dimensão da construção e sim do enfrentamento e o poder público vai se balizando, eu tenho um entendimento diferente, acho que as duas coisas são complementares, tem que acontecer e serem feitas pelas

mesmas pessoas. Não estou dizendo que não teoria nos dois casos quanto nas estratégias do *advocacy* como no ativismo, nas duas há teoria e prática, só que as mesmas pessoas fazem isso, as mesmas pessoas que estão na rua na bicicletada ou que vão para a casa do prefeito protestar sobre algo, são as mesmas pessoas que sentam com os técnicos para planejar uma política pública.

¹⁰⁹Em muitos lugares é assim, a CICLOIGUAÇU em Curitiba é assim, a AMECICLO em Recife é assim, a CICLOCIDADE é assim, a TRANSPORTE ATIVO no Rio de Janeiro é mais *advocacy* e menos *ativista* até porque a Transporte Ativo tem uma história mais longa, desde o começo dos anos 2000, penso que São Paulo tem a coisa da discussão política, da rua e eu acho isso muito legal, isso está cada vez mais forte, mesmo com um governo mais progressista atual. No eventual próximo governo que seja menos progressista, só vai intensificar os movimentos sociais, especialmente da bicicleta, qualquer governante que queira barrar e cortar, isso só vai estimular. O prefeito não viu, foi convencido, havia um acúmulo histórico de pessoas, movimento, conhecimento, causa, exemplo, prática, tudo isso fez com que ele e os outros tivesse de seguir uma agenda política já imposta, desde a muito tempo da cidade que fazemos a mobilização, é óbvio que poderia ter sido mais tímido, mas ele entendeu que havia maturação suficiente da cidade para que essa fosse uma pauta da cidade, se não tivesse sido construída historicamente, certamente não teria chegado a essa conclusão e não teria o resultado das políticas ciclovárias atuais.

¹¹⁰Há uma relação umbilical entre políticas públicas e organização da sociedade civil, é raríssimo como aconteceu em Sorocaba o prefeito que tenha uma organização social, ele teve uma iluminação e lidere um caminho para a questão da bicicleta bom para o ciclista. O processo lá foi diferente porque não há uso demasiado da bicicleta, ainda não é, mas o prefeito lá era médico, pensou em saúde pública, criou um sistema de parques lineares com ciclovias e não é nenhum case de mobilidade, mas foi uma coisa bem pensada, o programa foi para as escolas e mostrar para as crianças a importância da bicicleta, mas não tinha um acúmulo histórico da sociedade a ponto de achar que isso era pauta e a sociedade estava demandando isto, não, foi porque o cara tinha informação e entendia isso, o que acaba estimulando as pessoas a se organizarem, hoje já tem uma cena mais forte.

Agora São Paulo não foi assim, já tinha uma cena forte, tinha um acúmulo histórico desde a Falzoni na década de 80, então qualquer ¹¹¹prefeito que ocupar a cadeira hoje tem a função e obrigação de compreender esse histórico e de observar o processo de organização dessas organizações de construção coletiva, não é obrigação, é natural porque se precisar colocamos 7000 pessoas na Paulista de bicicleta, isso mostra força política e maturidade do movimento, mostra clareza de discurso e argumentos, hoje o movimento está ótimo a ponto de entrar em qualquer debate, veja, estamos em todos os conselhos de participação na cidade, Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, cadeira dos ciclistas, Conselho Municipal de Política Urbana, cadeira construída por nós que não existia, Conselho das Cidades.

São Paulo pode ser espelho porque temos ¹¹²cidades de pequeno porte no Brasil que ainda tem sua escala humana protegida e mantida e que, portanto, tem bastante uso de bicicleta, o Brasil tem cidades médias que são extremamente problemáticas porque a escala humana já se perdeu e porque os investimentos em infraestrutura rodoviária são enormes com as possibilidades de financiamento público também são enormes, então vai se perdendo a escala humana e quando a cidade média se transforma em cidade de grande porte ela tem problemas de toda sorte como São Paulo, só que São Paulo foi além escancarando o problema de maneira mais precoce, especialmente na mobilidade urbana e sabemos desde muito tempo que o trânsito é uma merda, então o motorista médio não credita ao ciclista que está na frente dele a imobilidade da mobilidade de São Paulo a essa figura de chegar atrasado, ele vai chegar atrasado porque o trânsito está uma merda, que tem muito carro.

¹¹³Outras cidades capitais do Brasil não sabem disso, Porto Alegre por exemplo, tem índice de agressividade ao ciclista enorme e muitos dos ciclistas creditam isso ao fato de ele achar que o motorista está chegando atrasado no trabalho ou no seu destino porque tem uma bicicleta na frente dele e é uma coisa subjetiva, ele consente, mas na verdade a taxa de motorização de Porto Alegre está crescendo rapidamente e a estrutura viária tem limite onde em um questionamento que o motorista levava 15 minutos, hoje está levando meia hora, só que ele ainda não entendeu que esse aumento está relacionado ao aumento da frota de carros, ele ainda acha que está relacionado a falta de planejamento semafórico da prefeitura, que tem ciclista na frente dele, por n razões, mas não porque aumento a frota, São Paulo teve uma construção que desde o início da década de 90 por ser o berço da indústria automotiva e também pelo Plano Diretor de crescimento da cidade se deu a partir de avenidas construídas por Prestes Maia em 1935, desde 1935 São Paulo tem a lógica rodoviária no DNA da cidade, rapidamente nós estimulamos e chegamos ao colapso e rapidamente chegamos a conclusão de que não se deve construir mais avenidas e ampliar espaço para o carro, apesar de boa parte dos motoristas acharem isso, mas há um consenso na literatura do poder público e da sociedade, mas agora como fazer isso tirando espaço dos automóveis e quais modais a estimular e da forma como estimular é uma questão em aberto.

QUADRO 8 – ANÁLISE IDEOGRÁFICA DISCURSO III

Unidade de Significado	Redução Fenomenológica
71. (...) tive o privilégio de aprender e ter uma relação com a bicicleta pela minha avó materna (...) morava em casa na Lapa com quintal grande (...) a rua de trás era de residências, passava pouco carro, tinha feira um dia da semana, eventos, uma rua com muita vida, então pude ter já na primeira infância uma relação de rua e lugar aberto que permitiu ter contato com a bicicleta (...) tive uma vivência de rua (...) gostava de bicicleta, construía e brincava.	71. Aprendeu a pedalar com a sua avó e como a rua onde morava, tinha pouco movimento de veículos motorizado, teve uma relação com o espaço da rua mais próxima o que permitiu ter contato com a bicicleta.
72. A minha vó tinha uma berlineta versão azul calcinha que eu gostava de pedalar com ela, tanto ficava no bagageiro da berlineta em pé ou sentado como que aprendi a pedalar, depois tive uma Caloi Cross já lá com meus 13 anos (...) muita gente da minha geração já teve uma infância fechada em apartamento, do lazer voltado ao espaço indoor e meus pais desde a década de 70 tiveram uma formação mais hippie, tinha essa preocupação (...) colégio Waldorf de pedagogia antroposófica que tem como princípio uma relação com a natureza completamente diferente dos colégios tradicionais, uma relação com o meio, com atividades manuais, construção de processos (...) contato que tive com a bicicleta desde o início por essa preocupação dos meus pais e avós.	72. Pedalava com a sua avó que a levava no bagageiro da berlineta (bicicleta clássica), o que mostra uma infância rica em experiências na rua, muitos pelos seus pais terem uma preocupação com sua formação e ter estudado em uma escola diferente da tradicional que prezava por uma relação com o meio na busca da construção de processos, diferente de pessoas de sua geração que cresceram em apartamentos com o lazer voltado para o espaço privado.
73. (...) linha da promessa que existia e até hoje existe do subúrbio representar qualidade de vida porque tem mais contato com a natureza (...) ali a região da Granja Viana tem um único acesso que é a Rodovia Raposo Tavares e fica dependente do carro para comprar pão na padaria porque os serviços são distantes e tudo mais (...) morar no subúrbio foi uma coisa que me distanciou da cidade (...) dependia de carro, carona ou transporte coletivo que é muito precário até hoje (...) me afastei desse contato com a rua e fui retomar o contato com a bicicleta de maneira mais vigorosa quando voltei a morar em São Paulo.	73. Havia uma promessa de que o subúrbio representava qualidade de vida pelo contato mais próximo com a região rural, mas os acessos a bens de consumo são dificultados pelo distanciamento da cidade, o que a torna a dependência do carro inevitável e que o afastou do contato com a bicicleta.
74. (...) vim morar na região de Pinheiros, perto da Praça do Pôr do Sol, daí comecei a retomar o contato com a cidade (...) entender que as distâncias eram bem menores e acessíveis para outros modos que não o carro ou longas distâncias de ônibus (...) tinha um carro e o utilizava para muitas coisas (...) depois de 2006 a 2007, o carro passou a não ter tanta importância, deixava ele estacionado na rua, usava transporte público (...) comprei uma bicicleta dobrável e a comprei pelo motivo de que ainda uso o carro (...) comecei a entrar no ônibus de bicicleta dobrável e tal, o turning point foi em 2008.	74. Após morar próximo do centro e retomar um contato mais próximo com a cidade, pode entender que as distâncias são menores e acessíveis para modos não-motorizados de deslocamento e que nesta situação, seu carro já não tinha serventia até o momento de desfazer do veículo.
75. O carro passou a não fazer sentido, não tinha estacionamento 24 horas, da minha casa ao trabalho eram 7 km, 1º semestre de 2008 me	75. O carro passou a não fazer sentido a partir do momento que não era utilizado com frequência e devido aos gastos para manutenção do veículo,

estressei de tal maneira em ter carro que entrei em colapso total, levava multa porque era área zona azul (...) dei o carro para o meu pai que o vendeu e decidi que iria de ônibus ou bicicleta (...) depois de uma semana, tentei ir de bicicleta direto e foi tranquilo, vi que era sussa 7 km para ir e 7 km para voltar. Depois do meio de 2008, só fazia deslocamentos de bicicleta.	gerou estresse influenciando a sua vida pessoal, o que inclusive foi um impulso para adotar a bicicleta para seu trânsito na cidade.
76. (...) nunca vi o carro na dimensão publicitária na qual é veiculado, sempre encarei o carro como uma máquina (...) levar de um lugar para o outro (...) não lavava o carro que era velho e batido (...) não usava o carro como alavanca para conquistar meninas (...) publicidade nos vende de liberdade e status (...) porque entendia a máquina naquele momento poderia servir para ajudar outras pessoas (...) pessoas pediam carona na rua eu parava porque eu tinha a dimensão do que era (...) não tenho deficiência física, motora, nenhuma (...) deficiência da oferta de outro modal transporte.	76. A dimensão publicitária que forma opiniões sobre o status social do automóvel não interferiu em sua visão sobre carro, encarado por ele como máquina para transporte de pessoas e sem o veículo, o transporte não é uma deficiência em sua vida.
77. (...) morar próximo ao centro da cidade (...) relação pragmática com o carro (...) custos eram elevados, mas tinha noção da raiva, essa que tem de ser escancarada para a sociedade (...) cidade compacta na qual estava me inserindo (...) desestímulo do carro, menos espaço para garagem, mais concentração demográfica a partir da oferta de transporte público e ciclovias, tudo isso desfavorece o carro (...) será um alívio não ter um carro (...) nunca mais tive um carro (...) sensação de libertação, não tive a dimensão do onírico, nunca fui dependente do luxo, do ar-condicionado, da sensação de mobilidade e liberdade.	77. Para além da relação pragmática com o carro, a raiva inconsciente pode ser traduzida no custo elevado de manutenção que promove o desestímulo, mas que se mantém hegemônico na organização publicitária que vende a sensação de mobilidade e liberdade.
78. Tem a ver com valores, estudo, leitura, compreensão de cidade (...) fundei o grêmio da escola, uma visão política, uma crítica (...) sociedade, do estado, da política, da cidade (...) obsessão de temas de bem-comum (...) retomei o contato com a bicicleta (...) tivesse sido preparado, como o chapéu quando cabe direitinho (...) bicicleta em minha acepção de mundo vestiu perfeitamente em todos os aspectos do que gostaria de construir de cidade compacta (...) fazia sentido ter bicicleta (...) deslocamento diário para o trabalho fazia sentido (...) área onde estava trabalhando (...) Secretaria de Esportes, Lazer e Recreação (...) coordenar implantação da ciclofaixa de lazer que tem aos domingos em São Paulo.	78. Por obsessão a temas de bem-comum tem uma visão política crítica sobre a sociedade no que a bicicleta em sua acepção de mundo vestiu como um chapéu na medida em que fazia sentido tê-la para seu deslocamento ao trabalho na Secretaria de Esportes, Lazer e Recreação com a possibilidade de construir a partir do pedalar uma ideia de cidade compacta.
79. (...) começo de 2008, a descoberta da bicicleta (...) discussão de mobilidade urbana (...) coordenar a Virada Esportiva criada em 2007 (...) planejamos muitas ações para a bicicleta e fiquei encantado com aquilo (...) existia a Bicicletada que tomei conhecimento e passei a frequentar em 2008 (...) bicicletada era um encontro do acaso organizado e comecei a entender essa dimensão.	79. Em 2008, coordenou a Virada Esportiva e além de participar da Bicicletada, passou a entender melhor a dimensão coletiva do ciclismo urbano.
80. Desde 2004 participo de processos políticos na cidade fazendo campanhas eleitorais (...)	80. Participou de processos políticos em campanhas eleitorais e na época, a intenção do

vivendo com que a cidade estava me ofertando na área de atuação (...) lei de 1989 que nunca tinha saído do papel e o prefeito queria na época um projeto no qual as pessoas utilizassem mais a bicicleta para quebrar resistências na cidade e tive a incumbência de tirar essa lei do papel (...) parceiros da iniciativa privada, fiz uma articulação 120 km aos domingos de ciclofaixa de lazer (...) preparação para a cidade (...) dimensão importante da ciclofaixa (...) mostrar como as pessoas diminuíram a resistência sobre a bicicleta como modal de transporte a partir do momento que elas são colocadas a pedalar uma vez por semana, o motorista de semana pode ser ciclista aos domingos, isso muda a relação vivida com a bicicleta, a percepção sobre a cidade, os índices são impressionantes, mais de 80% das pessoas que pedalam aos domingos se sentem estimuladas a pedalar durante a semana.	poder público era quebrar resistências na cidade promovendo o modal da bicicleta pela aplicação de uma lei de 1989, a qual buscou articular parceiros na iniciativa privada para a ciclofaixa de lazer aos domingos, o que diminuiu a resistência ao seu uso coletivo para o trânsito de pessoas, pois o motorista de semana pode ser o ciclista no fim de semana mudando a relação vivida com a bicicleta.
81. (...) termo cicloativismo é algo inato do ato de pedalar como meio de transporte relacionar com a cidade na dimensão humana (...) conflitos das desigualdades da mobilidade urbana (...) forma como a cidade foi organizada para te marginalizar, na ausência de políticas públicas que dialoguem com sua cultura, no preconceito, nas dimensões da violência, como o ciclista sente a desigualdade da cidade e se sente violentado (...) todo ciclista que pedala como meio de transporte é um ciclista (...) porteiro mais simples que volta de madrugada para casa porque trabalhou a noite inteira ao ciclista classe média alta Vila Madalena (...) pode ter nuances de discurso, profundidade, compreensão, estudo, não importa (...) compreensão da cidade é que todos têm uma compreensão crítica a partir dessa violência disseminada em vários aspectos, principalmente na mobilidade urbana e de urbanismo, relações sociais.	81. O termo cicloativismo é inato ao ato de pedalar como meio de deslocamento na forma de se relacionar com a cidade na escala humana aprendendo a conviver com o espaço público que promove a marginalização social na ausência de políticas públicas que dialogam com a cultura daquele povo e nesse contexto, o ciclista sente a desigualdade se sentindo violentado, ou seja, todo ciclista que pedala independente da profundidade do discurso, a compreensão crítica da cidade é evidente e ponto comum na relação social com a urbanidade pela mobilidade.
82. (...) alienação que a experiência motorista de estar atrás do volante de uma máquina de uma tonalidade de aço, essa alienação o distanciar da realidade, as desigualdades, você passa de um agente da exclusão social, o ciclista não, numa relação de igualdade (...) discussão da equidade social (...) recorte de todas as mazelas que nossa cidade tem a partir da mobilidade urbana (...) a questão do transporte coletivo, os lugares que têm menos oferta são os lugares de maior vulnerabilidade social e necessitam dessa demanda de investimentos em transporte coletivo (...) pessoas menos usam o transporte coletivo são os lugares que têm a maior oferta de transporte coletivo (...) lógica de exclusão (...) políticas habitacionais da década de 60 em São Paulo catapultaram de maneira muito forte criando os bairros dormitório (...) criar as condições urbanísticas para tal sem serviços básicos, escola,	82. A alienação do motorista quanto a experiência de estar no controle da máquina o distanciar da realidade na interação com o meio passando a ser um agente da exclusão social, ao contrário do ciclista que tem melhor compreendida a noção de equidade social a partir de sua mobilidade, muitas vezes a única opção, pois os lugares que têm menos oferta de transporte coletivo são as localidades de maior vulnerabilidade social necessitando de maiores investimentos, o que estimula a lógica de exclusão, diagnosticado nas políticas habitacionais da década de 60 em São Paulo criando os bairros dormitório, lugares sem condições urbanísticas de serviços básicos, o que perpetua o condomínio fantasma que não dialoga com o entorno distanciando as pessoas do direito à cidade.

transporte coletivo (...) Minha Casa Minha Vida por exemplo, um programa do Governo Federal reproduz essa lógica (...) cidades do Brasil está se discutindo o modelo diferente (...) perpetuação de condomínio fantasma, de lugares que não dialogam com seu entorno que acaba distânciando as pessoas do direito ao acesso à cidade.	
83. (...) não pensar a cidade como um organismo que tem de preservar a escala humana (...) penso vida como espaço público por excelência e além das áreas verdes e praças, o viário, a rua que hoje em São Paulo é mais de 30% do espaço urbano (...) mais de 30% é viário, rua, avenida, viaduto (...) 7000 anos de história, é um espaço que as pessoas faziam no seu ambiente privado não faziam, ou seja, comércio, reuniões, brincadeira de rua, encontro das pessoas, passagem, tudo era feito na rua (...) entrada da indústria automobilística, o espaço público passou a ser funcional pela lógica da máquina do que desse espaço público por excelência, é muito mais um esgoto de levar uma pessoa do ponto A ao ponto B do que um espaço de convívio.	83. A rua por mais de 7000 anos é parte do ambiente privado das pessoas como lugar de encontro, mas a cidade atual é pensada a partir da lógica da máquina se adequando de forma funcionalista como um esgoto à convivência social.
84. (...) marginalização e exclusão social, em como a cidade se organiza a partir de guetos (...) difícil dizer que resolvemos ou amadurecemos essa ideia (...) outros países a discussão possa estar mais avançada porque as pessoas já chegaram a décadas atrás a conclusão da falência do modelo rodoviarista (...) políticas são ainda favorecidas pela lógica rodoviarista. Em levantamento da ANTP ano passado, mostra que 85% do orçamento de mobilidade voltados para carro e moto ainda, então na academia e sociedade podemos discutir (...) compreensão da melhor organização do tecido urbano de maneira a favorecer a mobilidade (...) então São Paulo tem dimensões de desigualdade que partem da relação casa-trabalho (...) Cidade Tiradentes tem um emprego para cada 3000 moradias e a região da Sé tem 3000 empregos para uma moradia, essa relação cria desigualdade e exclusão, cria pobreza, cria estresse, cria sistemas de transporte ineficiente, cria uma série de dimensões negativas em desdobramento e fatalidades em como as pessoas se relacionam com a cidade.	84. Isso gera marginalização e exclusão social com a formação de guetos. Em outros países a decadência do modelo rodoviarista é mais evidente com a discussão avançada no sentido de tornar o espaço público mais atraente para as pessoas, diferente do nosso país que, em levantamento da ANTP (Associação Nacional de Transporte Público) mostra que o orçamento para a mobilidade está voltado para a promoção do transporte motorizado individual, independente de estudos acadêmicos provarem a ineficiência na perpetuação desse sistema, posição relativa a não compreensão da do tecido urbano de maneira a favorecer a mobilidade humana, como por exemplo, Cidade Tiradentes tem um emprego para cada 3000 moradias e a região da Sé tem 3000 empregos para uma moradia, criando uma série de desdobramentos negativos em como as pessoas se relacionam com a cidade.
85. (...) pessoas estão reaprendendo a conviver com o meio público urbano coletivo (...) cidade que historicamente é ordenada (...) dimensão do privado (...) o lazer em ambiente privado (...) cria espaços com violência e exclusão (...) segurança pública é sobre muros (...) contratar segurança particular (...) organização política do ambiente urbano (...) o estado precisa colocar isso como pauta da cidade e do interesse público (...) não é o interesse da maioria, mas pode ser aquilo que representa uma sociedade melhor e ser a garantia de direitos de minorias. (...) democracia é o que é estabelecido pela maioria (...) democracia e o interesse público são dimensões que lhe permitem	85. Em uma cidade como São Paulo ordenada para o lazer privado, que cria espaços de violência, as pessoas estão reaprendendo a conviver com o meio público urbano sendo responsabilidade do estado a dimensão política do ambiente urbano onde muitas vezes o direcionamento a ser tomado não é o interesse da maioria, mas no direcionamento daquilo que representa uma sociedade melhor já que a democracia e o interesse público permitem garantir direitos às minorias que sempre estiveram marginalizadas e dissociadas de qualquer decisão.

garantir direitos às minorias que sempre estiveram marginalizadas e dissociadas de qualquer decisão.	
86. (...) criação de um sistema cicloviário para a cidade de São Paulo que atenda os interesses de pelo menos 1% da população hoje, mas pode representar um percentual maior, também é do interesse público (...) desestimular o uso do carro volumétrica com a bicicleta (...) compreensão obtusa do que é democracia a partir da maioria, não conseguiremos solucionar os problemas da mobilidade (...) mesmo que a maioria se transportasse de carro ou de moto, continuaria ser do interesse público desestimular essas pessoas (...) dimensão subjetiva, mas que está garantida hoje em muitas legislações, Estatutos da Cidade, Política Nacional de Mobilidade Urbana, Plano Diretor de São Paulo (...) maioria da população optou por algo que não é do interesse público promover uma sociedade que não tenha a possibilidade de armamento, mas sim discutir a segurança pública a partir das políticas sociais.	86. A criação de um sistema cicloviário para a cidade de São Paulo que atenda 1% da população é de interesse público para desestimular o uso do carro pela bicicleta, mas que sofre pressões contrárias pela idéia de interesses a maioria que é motorista, estratégia que não traz soluções reais para os problemas de mobilidade, muito porque nesse estágio de compreensão da dimensão subjetiva do trânsito de pessoas, inclusive garantia nas principais legislações municipal como o Plano Diretor de São Paulo e nacionais como Política Nacional de Mobilidade Urbana inserida no Estatuto da Cidade.
87. (...) ciclista não pense nele (...) não estou discutindo o problema de ir e vir de um ponto a outro, se for resolvido foda-se o resto (...) discutir o direito a cidade, espaços públicos, melhor equidade de distribuição dos espaços, a cidade tem mais de 79% do espaço viário público voltado para o carro que representa 30% dos deslocamentos da cidade (...) a oferta aos carros que é de 30%, 80% do seu espaço (...) poder público contribui para essa desigualdade social, exclui tanto quem está no transporte coletivo quanto quem poderia estar utilizando a bicicleta ou quem está caminhando com suas viagens (...) usuário de bicicleta e nem ao menos as políticas para o usuário de bicicleta (...) rede cicloviária foi pensar para as pessoas se sentirem seguras e confortáveis passando por ali e acabou chamando atenção para outro problema que é a ausência de uma boa calçada por ali (...) ciclovia virou um calçadão (...) próprios ciclistas compreendem isso (...) debruçar sobre as políticas cicloviárias (...) problemas da cidade (...) gera tantos debates na sociedade porque não é só uma ciclovia, é muito mais do que isso.	87. Discutir o direito a cidade é o principal pensamento do ciclista que convive no trânsito, ao contrário da distribuição espacial que destina 79% do espaço viário público voltado para o carro, mas que representa 30% dos deslocamentos. O poder público contribui para essa desigualdade social para quem está no transporte coletivo quanto quem poderia estar utilizando a bicicleta ou, até mesmo, daquele que está caminhando em suas viagens, o que com a rede cicloviária chamou a atenção para a condição das calçadas que estão em péssimas condições e desestimulam o pedestre, figura menos valorizada nas políticas públicas de mobilidade.
88. Tem a ver com disputas que, por muito tempo, não eram disputas de território. A cidade tem um limite de crescimento, da construção, habitação, viário, tudo tem um limite (...) somos pouco compacto em nossa mentalidade como o japonês que precisa de pouco para tudo (...) sabe partilhar, temos outra cultura, somos muito exagerados tanto que em tudo desperdiçamos (...) conturbações urbanas (...) contenções impostas por viver em sociedade urbana (...) principal disputa hoje é em espaço público no território. Como exemplo a indústria automobilística (...) tese de que o carro é veloz (...) mais status você teria por comprá-lo.	88. As disputas no espaço da cidade são por território que tem um limite de crescimento habitacional e pela mentalidade de exagero na cultura do processo de urbanização no Brasil, contribui para o desperdício e que as conurbações urbanas são contenções impostas por viver em sociedade, a indústria automobilística utiliza desses elementos socioculturais a favor para a propagação de status do seu produto.

89. (...) processo de urbanização e de esvaziamento das zonas rurais para morarem nas cidades (...) indústria automobilística passasse a mudar o discurso porque se pode até comprar um carro pensando na força do motor e da velocidade que ele te leva (...) em que momento você poderá fazer isso com seu carro? (...) velocidade média dos carros na cidade de São Paulo é de 14 km/h (...) vai parar no próximo semáforo, sequer vai sentir o quão possante é seu carro (...) estratégia para vender a ideia de poderoso é o cara que tem o maior carro.	89. Como o processo de urbanização e esvaziamento das zonas rurais para as pessoas morarem nas cidades, o discurso passou a mudar vendendo a força do motor na velocidade de deslocamento, mote para vender a ideia de ser poderoso com um automóvel potente.
90. (...) grande disputa foi pelo espaço urbano, então quanto maior o carro, mais espaço você ocupa, mais espaço você precisa, mais poderoso você é (...) EUA (...) boom de consumo de SUV e o Brasil está seguindo a mesma tendência (...) quando você implementa uma ciclovia a partir da remoção do espaço, faixa de rolamento, seja de estacionamentos públicos rotativos rodoviário, você está questionando essa essência do discurso da indústria automobilística (...) construído o discurso do direito que na verdade é mero privilégio idiota, parar e estacionar na rua (...) nenhum direito constitucional (...) Bogotá quando da implantação do sistema ciclovitário (...) vou tirar estacionamentos na rua, o estado não precisa garantir estacionamento (...) quer continuar usando seu carro use, a constituição garante o direito de ir e vir, mas se quer estacionar que seja em um espaço privado.	90. Quando se implementa uma ciclovia a partir da remoção de espaço de estacionamento público rotativo rodoviário, questiona-se o discurso construído pela indústria automobilística do direito de parar na rua, o que não é garantido já que a constituição garante o direito de ir e vir, mas se quer estacionar que seja em um espaço privado.
91. Desestimula o uso porque não há espaço suficiente para garantir estacionamentos e também encarece o uso do carro (...) parte da sociedade sentir que perdeu direitos (...) organização da cidade, quer dizer com a coisa da conturbação, de adensamento, o espaço público é escasso, tem limites do quanto pode ser explorado e é nisso que a cidade disputa (...) 400km de ciclovias sendo implantadas em São Paulo nem arranha isso, só começou a discussão.	91. Desestimular o uso do carro pela não garantia de estacionamentos no espaço público adensado e escasso é uma medida de organização da cidade, pois encarece o custo de manutenção do veículo ao passo que a implantação dos 400km de ciclovias em São Paulo é apenas o começo da discussão sobre o trânsito de bicicleta.
92. (...) reduzir o espaço do carro para o tamanho que ele tem hoje, seria uma revolução na cidade, ganhando ampliando calçada, criar ciclovias a vontade (...) discutir a eficiência (...) São Paulo foi feita para carro, ladeira e suor, estamos nesse debate mesquinho e pequeno, mas sabemos que por trás está a grande discussão, direito à cidade, disputa por espaço, do que a indústria automobilística vendeu.	92. Reduzir o espaço para o automóvel seria uma revolução para a cidade com a ampliação as calçadas e criação de ciclovias já que a disputa é por espaço que a indústria automobilística vendeu de forma perversa.
93. (...) autoestima, quando se implementa uma ciclovia, pode entrevistar qualquer entregador de triciclo de bicicleta (...) antes ele era xingado, era um trambolho, um problema, na calçada atrapalhava os pedestres (...) ele era xingado, marginalizado, salário pior, de repente chega e implementa uma estrutura, basicamente está dizendo é para você, faça uso dela (...) são os caras mais felizes com as ciclovias (...) já pedalam em baixa velocidade, precisariam de	93. A implementação da infraestrutura ciclovitária privilegia o marginalizado, como o entregador de triciclo que, muitas vezes na rua, era xingado por motoristas e agora sua autoestima aumentou sendo as pessoas mais felizes e como pedalam em baixa velocidade, precisariam de uma estrutura segregada porque compartilhar o espaço na velocidade deles é difícil, sentem mais agressividade de motoristas.

uma estrutura segregada porque compartilhar o espaço na velocidade deles é difícil, sentem mais agressividade de motoristas.	
94. Quando o estado reconhece em dar as condições mínimas para que circule, isso não tem preço na dimensão social de autoestima, inclusão (...) O ciclista urbano é assim, sempre esteve invisível, em 2007 criamos o Manifesto dos Invisíveis (...) infraestrutura que dialoga (...) tira a invisibilidade (...) dimensões cognitivas, humanitárias, sociais, econômicas, direito à cidade, distribuição do espaço, organização do trânsito, bicicleta na rua humaniza o trânsito de maneira geral, reduz velocidade, traz a visibilidade do ciclista, traz a imprevisibilidade, importante na dimensão da humanização, ou seja, quanto mais obstáculos visuais e estressado o motorista tiver estando dentro do carro, mais atenção terá ao dirigir (...) faixa de rolamento largas, o desenho desse espaço é um convite para altas velocidades.	94. Quando o estado reconhece o ciclista urbano dando condições mínimas para que ele circule, não tem preço em sua autoestima, o que de fato é uma medida de inclusão social, quando da criação do Manifesto dos Invisíveis de conteúdo que dialoga com as dimensões cognitivas da distribuição e organização do espaço em que a bicicleta na rua humaniza o trânsito. De maneira geral, a bicicleta reduz a velocidade dando visibilidade, além da imprevisibilidade, pois quanto mais obstáculos visuais e estressado o motorista dentro do carro, mais atenção terá ao dirigir, ao contrário de faixa de rolamento largas, o desenho viário torna-se um convite para altas velocidades.
95. Você está dizendo para o motorista acelere, esse espaço é para você acelerar (...) traz obstáculos visuais, da imprevisibilidade, do pedestre atravessando fora da faixa de pedestre, do ciclista andando na contramão, acaba criando de maneira nem tão pedagógica um trânsito mais humanizado (...) menos ordenado for nesse sentido, mais humanizado é o trânsito (...) cidades pequenas europeias são de ausência total de regulação, tirar placas, semáforos (...) clareza da velocidade do modal e do respeito (...) você não precisa de segregação e sinalização porque a coisa funciona.	95. Trazendo obstáculos visuais para o motorista cria-se de maneira nem tão pedagógica um trânsito mais humanizado que preza pela baixa ordenação viária, como por exemplo, em cidades pequenas europeias há ausência total de regulação, tirando placas e semáforos, pois as pessoas tem clareza da velocidade do modal e do respeito à vida.
96. (...) Sudeste Asiático (...) ausência do estado e políticas públicas junto a incapacidade do estado em fornecer transporte público de qualidade, teve uma auto regulação que é uma loucura o trânsito (...) motos, scooter, bicicleta, o riquixá, carros, caminhões, poucos ônibus que tem e tudo mais, todos eles de certa forma se interagem e a coisa funciona porque todo mundo está em baixa velocidade (...) bicicleta ou uma moto vindo, outro carro na contramão, não tem como andar com o carro a 70 km/h nesses lugares (...) não consegue dirigir em alta velocidade, então acaba naturalmente promovendo o compartilhamento da mobilidade urbana.	96. No Sudeste Asiático com a ausência do estado em fornecer transporte público de qualidade, a auto regulação no trânsito é diferente, pois todos os modais (moto, bicicleta, riquixá, automóvel, caminhão e ônibus) funcionam juntos, pois todos estão em baixa velocidade, ou seja, não é possível andar em alta velocidade, o que promove naturalmente o compartilhamento da mobilidade urbana.
97. Mexe no comportamentos e hábitos a partir da oferta diversidade de possibilidades (...) Quando o transporte coletivo passar a ser muito mais eficiente, funcional, barato, acessível, vai induzir para que as pessoas migrem (...) demanda para o modal (...) o camarada tem que ter a oportunidade de escolher os modais que ele quer (...) dando as condições de segurança, conforto e praticidade para cada um dos modais (...) decisão a partir do interesse pessoal (...) espraia para outros modos de transporte.	97. Quando o transporte coletivo passa a ser muito eficiente, funcional, barato e acessível induz as pessoas na migração modal pela possibilidade de escolha dando condições de segurança, conforto e praticidade para cada uma formas de deslocamento.
98. Primeiro, porque as pessoas usam bicicleta?	98. As pessoas pedalam porque é simples, fácil e

Simple, fácil e ágil, se a bicicleta for complicada e difícil, devagar, as pessoas não vão usar (...) a cidade (...) com a bicicleta tudo é mais rápido. Outro ponto nas pesquisas é por ser mais barato, economia familiar, óbvio (...) importante dizer na pesquisa-origem de orçamento familiar produzida pelo IBGE em 2008-09, naquela época quem comprou bicicleta tem renda familiar 12% inferior a renda familiar média (...) compra bicicleta no Brasil são pessoas de maior vulnerabilidade e renda mais baixa (...) nas cidades isso reduz um pouco, mas ainda é muito forte nas periferias de São Paulo (...) motivo das pessoas utilizarem bicicleta é o complemento na saúde (...) pratica atividade física no seu dia-a-dia.	ágil, ao passo que se for complicado e difícil, dificulta o seu uso, além da economia familiar que em pesquisa do IBGE mostra que quem compra bicicleta tem renda familiar 12% inferior a média, pois são pessoas de maior vulnerabilidade social, além do complemento saúde pela atividade física diária.
99. (...) atividade física não tem que estar associada a um contra turno do seu dia ou como separar parte do seu dia, ela pode estar integrada ao seu dia (...) usuários de bicicleta, não se dissocia meio de transporte com o lazer (...) deslocar para uma reunião é o meu lazer porque você respira a cidade, conversa com as pessoas, dá bom dia, descobre lugares, arquiteturas, cheiros (...) coisa prazerosa de dialogar com a atividade física (...) além dos benefícios que a bicicleta gera de facilidade, agilidade e economia, me traz a dimensão do movimento do corpo, fazendo circular meu sangue, emagrecendo, não estou engordando, melhorando o sistema cardíaco.	99. A atividade física não deve estar associada a uma prática de contra-turno, podendo estar integrada como parte do dia, o que é percebido por ciclistas que não dissociam meio de transporte com o lazer, além do movimento do corpo que melhora a aptidão do sistema cardiovascular.
100. (...) cidade produz pessoas sedentárias, ela tem tudo para sedentarizar o indivíduo, ela te convida a isso (...) o crescimento do sobrepeso e obesidade no Brasil é uma epidemia (...) bicicleta em diversos aspectos, na infância e obesidade infantil fazendo as pessoas caminharem até a escola (...) complicado ficar parado no trânsito (...) difícil organizar o seu tempo a ponto de ter possibilidade de praticar atividade física (...) saúde e sabe como é alimentação (...) estresse engorda, causa distúrbios, então introduzir a bicicleta é também uma medida importante para controle de sobrepeso e obesidade, especialmente na infância (...) a cultura da vida ativa e da caminhada, de pedalar e fazer atividades externas vida prolongada.	100. A cidade produz pessoas sedentárias, o que é um convite para o aumento crônico da obesidade, diferente do caminhar e andar de bicicleta desde a infância promove o deslocamento ativo pelo hábito de querer prolongar o tempo de vida.
101. (...) tempo associado as distâncias, a escala humana se perde (...) bicicleta induz para uma cidade lenta (...) cidade lenta no aspecto de humanizar o trânsito, da relação construída com o meio, de relações interpessoais (...) não é em uma cidade lenta no aspecto de tempo médio de deslocamento (...) dentro do carro vai levar em média do horário menos tempo do que na bicicleta (...) pessoas não tem a mesma memória fotográfica porque o aplicativo te diz (...) pessoas não tem mais lembrança de características do bairro (...) Você pergunta qual a característica da rua e da arquitetura do espaço que acabou de passar? A pessoa não vai lembrar (...) ela vai	101. A escala humana se perde com o aumento da distância percorrida no deslocamento, muito pela bicicleta induzir a uma cidade lenta na relação construída com o meio do trânsito, como também do espaço de paisagem por quem está dentro do veículo motorizado e influência na memória do motorista que hoje se guia por aplicativos eletrônicos, deixando de estabelecer características de lembrança com o seu entorno, seja no que diz a arquitetura do espaço como nas sensações vivida no momento da travessia.

lembrar da calçada destruída, do buraco que atrapalhou, do pastel (...) que estava fritando no boteco da esquina (...) isto por estar na escala humana.	
102. (...) reduz desigualdade social, cria igualdade de condições, reduz drasticamente a violência (...) nenhuma medida mais importante para a violência do que promover o direito a cidade (...) promover a ocupação na cidade do espaço público (...) menos relação de violência e de animosidade que teremos.	102. Promover o direito à cidade pela ocupação do espaço público reduz a desigualdade social criando igualdade de condições o que diminui a relação de violência e animosidade atual.
103. (...) pessoas entenderam que a dimensão da violência é do esforço individual (...) ela poderia ou deveria ser violentada, a mulher foi estuprada, olha a lógica bizarra que se constrói, que ela se colocou (...) lógica perversa da meritocracia (...) dimensão da crítica se faz (...) direita que reforça a meritocracia (...) visão triste da sociedade de imputar a indivíduo a sua própria medida do sucesso, a própria medida da felicidade e qualidade de vida chegando a violência (...) entrou na sua casa porque não se instalou câmara e segurança (...) exatamente o discurso que se constrói.	103. A lógica perversa da meritocracia é uma visão triste da sociedade que imputa ao indivíduo a sua própria medida do sucesso, culpabilidade, felicidade e qualidade de vida na construção do discurso de violência pelo esforço individual.
104. (...) favorecer o interesse público a partir dos direitos de minorias de reduzir as desigualdades (...) anestesiado e não conseguisse ver conduzindo uma sociedade que ainda está acentuando suas desigualdades sociais (...) redução da desigualdade basta termos uma vontade própria (...) manteve vulnerável se conduzindo a criminalidade porque não fez um esforço suficiente para sair dela (...) dimensão muito pernicioso das políticas, da sociedade (...) caráter revolucionário da bicicleta, de maneira inata bota o dedo na ferida em todas as dimensões referidas (...) burro o cara que imaginaria que a bicicleta e a infraestrutura ciclovária ficariam restritas a discussão da mobilidade.	104. O caráter revolucionário da bicicleta expõe a desigualdade social proporcionada pelo transporte motorizado em vista de favorecer o interesse público a partir dos direitos de minorias na condução ética da sociedade que, muitas vezes culpa o sujeito em estado de vulnerabilidade em vista de não realizar esforço suficiente para sair desta condição, o que mostra a ingenuidade daquele que imagina a infraestrutura ciclovária como finalidade no discurso da mobilidade.
105. Construímos a possibilidade de um sistema de <i>advocacy</i> institucional que surge a partir da bicicletada massa crítica de São Paulo como um movimento horizontal de autonomia da consciência organizada (...) CICLOCIDADE se insere nessa condição de <i>advocacy</i> (...) contemplando canais de diálogos densos como a Câmara dos Vereadores (...) governo democrático mais aberto ou sendo um governo mais fechado e ciclofóbico que não entenda a importância da bicicleta (...) entender as práticas desse enfrentamento (...) importância dessas políticas em todas essas dimensões e aí entra a compreensão de que nem todos os canais de diálogo tem esse conhecimento acumulado e aprofundado (...) entender o seu interlocutor e dialogar com ele a partir da dimensão do que ele irá entender.	105. O movimento horizontal da bicicletada massa crítica de autonomia da consciência organizada construiu a possibilidade de um sistema de <i>advocacy</i> institucional em que a CICLOCIDADE está inserida nesta condição que contempla canais de comunicação direto com a Câmara dos Vereadores para promover a democratização do debate público e que nesta dimensão política a compreensão de que nem todos os canais de diálogo tem esse conhecimento acumulado e aprofundado, o desafio é saber quem é o seu interlocutor e dialogar o que ele irá entender.
106. Fizemos isso como tático com o prefeito Fernando Haddad, da primeira reunião que fizemos em março de 2013, percebemos que ele	106. Percebendo que o gestor público não estava atualizado sobre a compreensão da mobilidade urbana na dimensão histórica e política da

estava cru na compreensão da mobilidade urbana, na dimensão social histórica e econômica da bicicleta, do que ela representa para uma cidade que queremos construir, então nós falávamos e percebia que a cabeça dele estava em outro lugar (...) nós fomos construindo (...) informações que deveríamos passar, referências (...) pessoa que está começando e já dizemos a cidade que queremos construir (...) está no intangível (...) uma pedagogia política de saber quem é o interlocutor (...) grau de conhecimento e profundidade que ele tem, o que ele quer ouvir e também o que queremos dizer (...) quando dissemos muito a pessoa não entende.	bicicleta, também da representação de cidade idealizada, a construção do discurso por meio de informações referenciadas foi a forma de pedagogia política levando em conta o saber do interlocutor e o grau de conhecimento sobre a temática em questão.
107. (...) fazemos com todos os interlocutores, poder público, prefeito secretário, técnicos, vereadores, assessores dos vereadores, com outros atores da sociedade civil, com a imprensa principalmente (...) tem muita gente resistente (...) daqui 10 a 15 anos vamos rir muito sobre o que passou (...) pessoas vão se sentir envergonhadas do que estão dizendo hoje (...) nem quero assumir essa questão de pedante (...) nossa postura de avaliar e conceituar nossos passos medindo os resultados e pensando nas questões de inclusão social (...) oportunidades e equidade social em espaço público (...) questões contemporâneas de uma sociedade melhor (...) consenso.	107. Esta forma de diálogo é realizada com todos os interlocutores interessados, seja do poder público como da sociedade civil organizada e que, apesar da resistência, a postura delineada neste enfrentamento é de conceituar os passos e avaliar os resultados tendo em mente as questões contemporâneas para oferecer oportunidades em busca da equidade social no espaço público.
108. (...) como movimento social organizado temos pouco tempo (...) parte dos ativistas não se sentem representados porque se está dialogando com o poder público pelo simples motivo de estar dialogando (...) como se essa não fosse uma dimensão necessária ou como se a construção do embate na rua, do protesto ou do ativismo (...) vai se balizando (...) duas coisas são complementares, tem que acontecer e serem feitas pelas mesmas pessoas (...) quanto nas estratégias do <i>advocacy</i> como no ativismo, nas duas há teoria e prática (...) mesmas pessoas que estão na rua na bicicletada ou que vão para a casa do prefeito protestar sobre algo, são as mesmas que sentam com técnicos para planejar política pública.	108. O ativismo é estruturado em duas vertentes complementares, as estratégias de <i>advocacy</i> e o movimento social do ativismo que, no nosso caso, as mesmas pessoas praticam as formas teórica e prática, ou seja, elas estão na rua na bicicletada e protestam na casa do prefeito, são as mesmas que sentam com os técnicos para planejar a política pública.
109. Em muitos lugares é assim, a CICLOIGUAÇU em Curitiba é assim, a AMECICLO em Recife, TRANSPORTE ATIVO no Rio de Janeiro é <i>advocacy</i> e menos ativista São Paulo tem a coisa da discussão política (...) mesmo com um governo mais progressista atual. No eventual próximo governo que seja menos progressista, só vai intensificar os movimentos sociais, especialmente da bicicleta, qualquer governante que barrar e cortar, só vai estimular (...) há um acúmulo histórico de pessoas, movimento, conhecimento, causa, exemplo, prática (...) desde muito tempo da cidade que fazemos a mobilização (...) maturação suficiente da cidade (...) se não tivesse sido construída, não teria chegado a essa conclusão e não teria o resultado das políticas ciclovárias atuais.	109. No Brasil, a maioria das organizações tem caráter ativista e de <i>advocacy</i>, mas que em São Paulo as duas vertentes se juntam pela cidade ter a coisa da discussão política, já que em um eventual governo que não ouça a voz dos ciclistas, o movimento social tende a se intensificar pelo estímulo contrário às pautas cicloativistas, muito porque há um acúmulo histórico de reinvidações por pessoas que tem conhecimento de causa no que tange a maturação desse tipo de mobilização, fator preponderante para o resultados das políticas ciclovárias atuais.

110. Há uma relação umbilical entre políticas públicas e organização da sociedade civil, é raríssimo como aconteceu em Sorocaba o prefeito que tenha uma organização social, ele teve uma iluminação e lidere um caminho para a questão da bicicleta bom para o ciclista. O processo lá foi diferente porque não há uso demasiado da bicicleta (...) prefeito lá era médico, pensou em saúde pública (...) programa foi para as escolas e mostrar para a crianças a importância da bicicleta, mas não tinha um acúmulo histórico da sociedade (...) o cara tinha informação e entendia isso, o que acaba estimulando as pessoas a se organizarem.	110. Há uma relação umbilical entre políticas públicas e organização da sociedade civil, porém, há exceções como no caso da cidade de Sorocaba que, tendo um prefeito médico que entendia os benefícios do deslocamento ativo na saúde pública da população, foi ainda mais longe tendo sucesso em seu programa mostrando para a crianças a importância da bicicleta nas escolas públicas.
111. (...) prefeito que ocupar a cadeira hoje tem a função e obrigação de compreender esse histórico e de observar o processo de organização dessas organizações de construção coletiva, não é obrigação, é natural porque se precisar colocamos 7000 pessoas na Paulista de bicicleta, isso mostra força política e maturidade do movimento, mostra clareza de discurso e argumentos (...) estamos em todos os conselhos de participação na cidade, Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, cadeira dos ciclistas, Conselho Municipal de Política Urbana, cadeira construída que não existia no Conselho das Cidades.	111. O prefeito que ocupar a função de mandatário da cidade, tem a obrigação natural de compreender o processo histórico das organizações cicloativistas de construção coletiva e que caso haja uma resistência, a mobilização será imediata como quando o movimento colocou 7000 pessoas na Paulista de bicicleta, mostrando a maturidade política e clareza de discurso nos argumentos, o que está evidente na participação social em que os ciclistas participam em conselhos na cidade como o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, Conselho Municipal de Política Urbana e Conselho das Cidades.
112. (...) cidades de pequeno porte no Brasil que ainda tem sua escala humana protegida e mantida e que, portanto, tem bastante uso de bicicleta, o Brasil tem cidades médias que são extremamente problemáticas porque a escala humana já se perdeu e porque os investimentos em infraestrutura rodoviarista são enormes com as possibilidades de financiamento público (...) cidade média se transforma em cidade de grande porte ela tem problemas de toda sorte como São Paulo (...) São Paulo escancarou o problema de maneira mais precoce (...) motorista não credita ao ciclista que está na frente dele a imobilidade da mobilidade de São Paulo a essa figura de chegar atrasado.	112. Cidades de pequeno porte no Brasil tem ainda sua escala humana mantida e protegida com uso elevado de bicicleta, ao contrário das cidades médias que são extremamente problemáticas porque os investimentos em infraestrutura rodoviarista são enormes com as possibilidades de financiamento público, mas quando se transforma em cidade de grande porte tem problemas de toda sorte como São Paulo onde o motorista médio desta cidade não credita ao ciclista a imobilidade da mobilidade urbana.
113. Outras cidades capitais do Brasil não sabem disso, Porto Alegre por exemplo, tem alto índice de agressividade ao ciclista (...) motorista está chegando atrasado no trabalho ou no seu destino porque tem uma bicicleta na frente dele e é uma coisa subjetiva (...) taxa de motorização de Porto Alegre cresce rapidamente, mas estrutura viária tem limite (...) não entendeu que o aumento está relacionado a frota de carros (...) falta de planejamento semaforico da prefeitura (...) São Paulo teve construção desde a década de 90 por ser berço da indústria automotiva e o Plano Diretor a partir de avenidas construídas por Prestes Maia em 1935, desde 1935 São Paulo tem a lógica rodoviarista no DNA da cidade (...) não se deve construir avenidas e ampliar espaço para o carro (...) consenso na literatura e da sociedade, mas como fazer isso tirando espaço dos automóveis é uma questão em aberto.	113. Um índice de agressividade ao ciclista é variado, como em Porto Alegre que a taxa de motorização cresce rapidamente, mas a estrutura viária tem limite, problema no qual o motorista não entendeu que o problema está nele mesmo expandido ao nível macro com o aumento exponencial da frota de carros. Esse raciocínio limitado sobre a mobilidade urbana se deve a formação de uma lógica rodoviarista, porém, há consenso na literatura do poder público e da sociedade de que não se deve construir mais avenidas e ampliar espaço para os veículos motorizado, mas sim tirar espaço deles estimulando o transporte coletivo e deslocamento ativo.

QUADRO 9 – CONVERGÊNCIA DISCURSO III

Convergência no Discurso	Unidade de Significado Interpretada
<u>A experiência transformativa do ser que pedala</u>	<u>A experiência transformativa do ser que pedala</u>
Aprendeu a pedalar com a sua avó e como a rua onde morava, tinha pouco movimento de veículos motorizado, teve uma relação com o espaço da rua mais próxima o que permitiu ter contato com a bicicleta. (71) Pedalava com a sua avó que a levava no bagageiro da berlineta (bicicleta clássica), o que mostra uma infância rica em experiências na rua, muitos pelos seus pais terem uma preocupação com sua formação e ter estudado em uma escola diferente da tradicional que prezava por uma relação com o meio na busca da construção de processos, diferente de pessoas de sua geração que cresceram em apartamentos com o lazer voltado para o espaço privado. (72) As pessoas pedalam porque é simples, fácil e ágil, ao passo que se for complicado e difícil, dificulta o seu uso, além da economia familiar que em pesquisa do IBGE mostra que quem compra bicicleta tem renda familiar 12% inferior à média, pois são pessoas de maior vulnerabilidade social, além do complemento saúde pela atividade física diária. (98) A atividade física não deve estar associada a uma prática de contra-turno, podendo estar integrada como parte do dia, o que é percebido por ciclistas que não dissociam meio de transporte com o lazer, além do movimento do corpo que melhora a aptidão do sistema cardiovascular. (99) A cidade produz pessoas sedentárias, o que é um convite para o aumento crônico da obesidade, diferente do caminhar e andar de bicicleta desde a infância promove o deslocamento ativo pelo hábito de querer prolongar o tempo de vida. (100) A escala humana se perde com o aumento da distância percorrida no deslocamento, muito pela bicicleta induzir a uma cidade lenta na relação construída com o meio do trânsito, como também do espaço de paisagem por quem está dentro do veículo motorizado e influência na memória do motorista que hoje se guia por aplicativos eletrônicos, deixando de estabelecer características de lembrança com o seu entorno, seja no que diz a arquitetura do espaço como nas sensações vivida no momento da travessia. (101) Há uma relação umbilical entre políticas públicas e organização da sociedade civil, porém, há exceções como no caso da cidade de Sorocaba que, tendo um prefeito médico que entendia os benefícios do deslocamento ativo na saúde pública da população, foi ainda mais longe tendo sucesso em seu programa mostrando para a crianças a importância da bicicleta nas escolas públicas. (110) Por obsessão a temas de bem-comum tem uma visão política crítica sobre a sociedade no que a bicicleta em sua acepção de mundo vestiu como um chapéu na medida em que	III-1 Aprendeu a pedalar com a avó e como o lugar onde morava tinha pouco movimento de veículos motorizados, permitiu ter contato com a bicicleta. III-2 Sua infância foi rica em experiências na rua, muitos pelos seus pais terem uma preocupação com sua formação ter estudado em uma escola diferente da tradicional que prezava por uma relação com o meio na busca da construção de processos, diferente de outros de geração que cresceram em apartamentos com o lazer voltado para o espaço privado. III-3 As pessoas pedalam pela simplicidade, facilidade e agilidade, além da economia familiar e complemento à saúde na melhora da aptidão do sistema cardiovascular. III-4 A atividade física não deve estar associada a uma prática de contra turno, mas integrada ao dia, percebido por ciclistas que não dissociam meio de transporte com o lazer. III-5 A cidade produz pessoas sedentárias, o que é um convite para o aumento crônico da obesidade, diferente do caminhar e andar de bicicleta desde a infância que promove hábitos saudáveis. III-6 A escala humana pela bicicleta induz a uma cidade lenta na relação construída com o meio do trânsito e do espaço de paisagem por quem está dentro do veículo motorizado que influência na memória do motorista que hoje se guia por aplicativos eletrônicos, deixando de estabelecer características de lembrança com o seu entorno, seja no que diz a arquitetura do espaço como nas sensações vivida no momento da travessia. III-7 Há uma relação umbilical entre políticas públicas e organização da sociedade civil, porém, exceções como da cidade de Sorocaba tendo um prefeito médico, entendia os benefícios do deslocamento ativo na saúde pública da população. III-8 Quando foi morar próximo ao centro, passou a ter contato mais próximo da cidade, o que fez entender que as distâncias são menores e acessíveis para modos não-motorizados. III-11 Por obsessão a temas de bem-comum tem uma visão política crítica no que a bicicleta em sua acepção de mundo fez sentido tê-la para seu deslocamento ao trabalho na Secretaria de Esportes, Lazer e Recreação com a possibilidade

fazia sentido tê-la para seu deslocamento ao trabalho na Secretaria de Esportes, Lazer e Recreação com a possibilidade de construir a partir do pedalar uma ideia de cidade compacta. (78) Participou de processos políticos em campanhas eleitorais e na época, a intenção do poder público era quebrar resistências na cidade promovendo o modal da bicicleta pela aplicar uma lei de 1989, a qual buscou articulou parceiros na iniciativa privada para a ciclofaixa de lazer aos domingos, o que diminuiu a resistência ao seu uso coletivo para o trânsito de pessoas, pois o motorista de semana pode ser o ciclista no fim de semana mudando a relação vivida com a bicicleta. (80) O carro passou a não fazer sentido a partir do momento que não era utilizado com frequência e devido aos gastos para manutenção do veículo, gerou estresse influenciando a sua vida pessoal, o que inclusive foi um impulso para adota a bicicleta para trânsito na cidade. (75) A alienação do motorista quanto a experiência de estar no controle da máquina o distância da realidade na interação com o meio passando a ser um agente da exclusão social, ao contrário do ciclista que tem melhor compreendida a noção de equidade social a partir de sua mobilidade, muitas vezes a única opção, pois os lugares que tem menos oferta de transporte coletivo são as localidades de maior vulnerabilidade social necessitando de maiores investimentos, o que estimula a lógica de exclusão, diagnosticado nas políticas habitacionais da década de 60 em São Paulo criando os bairros dormitório, lugares sem condições urbanísticas de serviços básicos, o que perpetua o condomínio fantasma que não dialogam com o entorno distânciando as pessoas do direito à cidade. (82) Em 2008, coordenou a Virada Esportiva e além de participar da Bicletada, passou a entender melhor o ciclismo urbano. (79) O termo cicloativismo é inato ao ato de pedalar como meio de deslocamento na forma de se relacionar com a cidade na escala humana aprendendo a conviver com o espaço público que promove a marginalização social na ausência de políticas públicas que dialogam com a cultura daquele povo e nesse contexto, o ciclista sente a desigualdade se sentindo violentado, ou seja, todo ciclista que pedala independente da profundidade do discurso, a compreensão crítica da cidade é evidente e ponto comum na relação social com a urbanidade pela mobilidade. (81)	de construir a partir do pedalar uma ideia de cidade compacta. III-12 Participou de processos políticos em campanhas eleitorais e com a intenção do poder público em quebrar resistências promovendo o modal da bicicleta, teve a incumbência de articular parceiros na iniciativa privada para a ciclofaixa de lazer aos domingos, o que diminuiu a resistência ao seu uso coletivo para o trânsito de pessoas, pois o motorista de semana pode ser o ciclista no fim de semana mudando a relação vivida com a bicicleta. III-13 A alienação do motorista quanto a experiência de estar no controle da máquina o distância da realidade na interação com o meio passando a ser um agente da exclusão social, ao contrário do ciclista que tem melhor compreendida a noção de equidade social a partir de sua mobilidade. III-30 O carro passou a não fazer sentido quando não utilizado com frequência e devido aos gastos para manutenção do veículo, foi o impulso para adotar a bicicleta no seu trânsito. III-31 Em 2008, coordenou a Virada Esportiva e com a participação na Bicletada, entendeu a dimensão coletiva do ciclismo urbano. III-32 O termo cicloativismo é inato ao ato de pedalar como meio de deslocamento na escala humana aprendendo a conviver com o espaço público que promove a marginalização social na ausência de políticas públicas que dialogam com a cultura daquele povo e nesse contexto, o ciclista sente a desigualdade se sentindo violentado, pois todo ciclista que pedala tem compreensão crítica da urbanidade pela mobilidade.
<u>O direito de pedalar na cidade</u> Havia uma promessa de que o subúrbio representava qualidade de vida pelo contato mais próximo com a região rural, mas os acessos a bens de consumo são dificultados pelo distânciamento da cidade, o que a torna a dependência do carro inevitável e que o afastou do contato com a bicicleta. (73) Após morar	<u>O direito de pedalar na cidade</u> III-9 Há uma promessa de que o subúrbio representa qualidade de vida pelo contato mais próximo com a região rural, mas os acessos a bens de consumo são dificultados pelo distânciamento da cidade, o que a torna a dependência do carro inevitável afastando o contato com a bicicleta.

próximo do centro e retomar um contato mais próximo com a cidade, pode entender que as distâncias são menores e acessíveis para modos não-motorizados de deslocamento e que nesta situação, seu carro já não tinha serventia até o momento de desfazer do veículo. (74) A dimensão publicitária que forma opiniões sobre o status social do automóvel não interferiu em sua visão sobre carro, encarado por ele como máquina para transporte de pessoas. (76) Para além da relação pragmática com o carro, a raiva inconsciente pode ser traduzida no custo elevado de manutenção que promove o desestímulo, mas que se mantém hegemônico na organização publicitária que vende a sensação de mobilidade e liberdade. (77) (80) A rua por mais de 7000 anos é parte do ambiente privado das pessoas como lugar de encontro, mas a cidade atual é pensada a partir da lógica da máquina se adequando de forma funcionalista como um esgoto à convivência social. (83) Isso gera marginalização e exclusão social com a formação de guetos. Em outros países a decadência do modelo rodoviarista é mais evidente com a discussão avançada no sentido de tornar o espaço público mais atraente para as pessoas, diferente do nosso país que, em levantamento da ANTP (Associação Nacional de Transporte Público) mostra que o orçamento para a mobilidade está voltado para a promoção do transporte motorizado individual, independente de estudos acadêmicos provarem a ineficiência na perpetuação desse sistema, posição relativa a não compreensão da do tecido urbano de maneira a favorecer a mobilidade humana, como por exemplo, Cidade Tiradentes tem um emprego para cada 3000 moradias e a região da Sé tem 3000 empregos para uma moradia, criando uma série de desdobramentos negativos em como as pessoas se relacionam com a cidade. (84) Em uma cidade como São Paulo ordenada para o lazer privado, que cria espaços de violência, as pessoas estão reaprendendo a conviver com o meio público urbano sendo responsabilidade do estado a dimensão política do ambiente urbano onde muitas vezes o direcionamento a ser tomado não é o interesse da maioria, mas no direcionamento daquilo que representa uma sociedade melhor já que a democracia e o interesse público permitem garantir direitos às minorias que sempre estiveram marginalizadas e dissociadas de qualquer decisão. (85) Discutir o direito a cidade é o principal pensamento do ciclista que convive no trânsito, ao contrário da distribuição espacial que destina 79% do espaço viário público voltado para o carro, mas que representa 30% dos deslocamentos. O poder público contribui para essa desigualdade social para quem está no transporte coletivo quanto quem poderia estar utilizando a bicicleta ou, até mesmo, daquele que está caminhando em suas viagens, o que com a	III-10 A dimensão publicitária formadora de opiniões sobre o status social do automóvel não interferiu em sua visão sobre carro, encarado por ele como máquina para transporte de pessoas. III-14 Os lugares que tem menos oferta de transporte coletivo são as locais de maior vulnerabilidade social, o que estimula a lógica de exclusão, diagnosticado nas políticas habitacionais em São Paulo que criou os bairros dormitório que não possuem condições urbanísticas de serviços básicos, distanciando o morador desse lugar do mundo da cidade. III-15 A rua por mais de 7000 anos é parte do ambiente privado das pessoas como lugar de encontro, porém, a cidade atual é pensada a partir da lógica da máquina se adequando de forma funcionalista como um esgoto à convivência social, o que gera marginalização na formação de guetos. III-16 Em outros países a decadência do modelo rodoviarista é mais evidente com a discussão avançada no sentido de tornar o espaço público mais atraente para as pessoas, diferente do nosso país que, em levantamento da ANTP (Associação Nacional de Transporte Público) mostra que o orçamento para a mobilidade está voltado para a promoção do transporte motorizado individual, independente de estudos acadêmicos provarem a ineficiência na perpetuação desse sistema, o que se deve a não-compreensão da estrutura da mobilidade humana. III-17 Por exemplo, em Cidade Tiradentes tem um emprego para cada 3000 moradias e a região da Sé tem 3000 empregos para uma moradia, criando uma série de desdobramentos negativos na forma das pessoas se relacionam com a cidade. III-18 Numa cidade como São Paulo ordenada para o lazer privado, cria-se espaços de violência, sendo responsabilidade do estado a dimensão política do ambiente urbano naquilo que representa uma sociedade melhor, pois o interesse público permite garantir direito às minorias marginalizadas e dissociadas de qualquer decisão. III-19 Discutir o direito a mobilidade é um dos pensamentos do ciclista que convive no trânsito, ao contrário da distribuição espacial que destina 79% do espaço viário público voltado para o carro, mas que representa 30% dos deslocamentos. III-20 O poder público contribui diretamente para a desigualdade social no trânsito, principalmente para quem está no transporte coletivo, bicicleta ou pedestre que, da implantação da rede cicloviária
--	--

rede cicloviária chamou a atenção para a condição das calçadas que estão em péssimas condições e desestimulam o pedestre, figura menos valorizada nas políticas públicas de mobilidade. (87) As disputas no espaço da cidade são por território que tem um limite de crescimento habitacional e pela mentalidade de exagero na cultura do processo de urbanização no Brasil, contribui para o desperdício e que as conurbações urbanas são contenções impostas por viver em sociedade, a indústria automobilística utiliza desses elementos socioculturais a favor para a propagação de status do seu produto. (88) Como o processo de urbanização e esvaziamento das zonas rurais para as pessoas morarem nas cidades, o discurso passou a mudar vendendo a força do motor na velocidade de deslocamento, mote para vender a ideia de ser poderoso com um automóvel potente. (89) Trazendo obstáculos visuais para o motorista cria-se de maneira nem tão pedagógica um trânsito mais humanizado que preza pela baixa ordenação viária, como por exemplo, em cidades pequenas europeias há ausência total de regulação, tirando placas e semáforos, pois as pessoas tem clareza da velocidade do modal e do respeito à vida. (95) No Sudeste Asiático com a ausência do estado em fornecer transporte público de qualidade, a auto regulação no trânsito é diferente, pois todos os modais (moto, bicicleta, riquixá, automóvel, caminhão e ônibus) funcionam juntos, pois todos estão em baixa velocidade, ou seja, não é possível andar em alta velocidade, o que promove naturalmente o compartilhamento da mobilidade urbana. (96) Quando o transporte coletivo passa a ser muito eficiente, funcional, barato e acessível induz as pessoas na migração modal pela possibilidade de escolha dando condições de segurança, conforto e praticidade para cada uma formas de deslocamento. (97) Promover o direito à cidade pela ocupação do espaço público reduz a desigualdade social criando igualdade de condições o que diminui a relação de violência e animosidade atual. (102) A lógica perversa da meritocracia é uma visão triste da sociedade que imputa ao indivíduo a sua própria medida do sucesso, culpabilidade, felicidade e qualidade de vida na construção do discurso de violência pelo esforço individual. (103) Percebendo que o gestor público não estava atualizado sobre a compreensão da mobilidade urbana na dimensão histórica e política da bicicleta, também da representação de cidade idealizada, a construção do discurso por meio de informações referenciadas foi a forma de pedagogia política levando em conta o saber do interlocutor e o grau de conhecimento sobre a temática em questão. (106) Esta forma de diálogo é realizada com todos os interlocutores interessados, seja do poder público como da sociedade civil organizada e	chamou a atenção a péssima condição das calçadas. III-21 A principal disputa na cidade é por território que tem limite de crescimento habitacional, mas pela mentalidade do exagero na urbanização no Brasil, a indústria automobilística se apropria do espaço público a favor da propagação do seu produto. III-22 Com o processo de urbanização e esvaziamento das zonas rurais, o discurso passou para a força do motor na velocidade de deslocamento como mote para vender a ideia de ser poderoso com um automóvel potente. III-23 Trazendo obstáculos visuais de ordenação viária para o motorista, cria-se de maneira pedagógica um trânsito mais humanizado como em pequenas cidades europeias há ausência total de regulação, (placas de sinalização e semáforos), pois as pessoas tem clareza do respeito à vida. III-24 Já no Sudeste Asiático com a ausência do estado em fornecer transporte público de qualidade, a auto regulação no trânsito é diferente, pois todos os modais (moto, bicicleta, riquixá, automóvel, caminhão e ônibus) funcionam juntos, pois não é possível andar em alta velocidade, o que promove naturalmente o compartilhamento da mobilidade urbana. III-25 Quando o transporte coletivo passa a ser muito eficiente, funcional, barato e acessível induz as pessoas na migração modal dando condições de segurança na possibilidade de escolha, conforto e praticidade. III-26 A ocupação do espaço público cria igualdade de condições diminuindo a violência e animosidade que é estimulada pela lógica perversa da meritocracia que imputa ao indivíduo a sua própria medida de sucesso pelo esforço individual. III-27 Percebendo que o gestor público não estava atualizado sobre a compreensão da dimensão histórica e política da bicicleta, referenciar informações foi a forma de interpretarmos quem era o interlocutor e o grau de conhecimento sobre a temática em questão, diálogo este realizado com todos os interlocutores interessados, seja do poder público como da sociedade civil organizada e que, apesar da resistência, o enfrentamento foi de conceituar os passos e avaliar os resultados tendo em mente as questões contemporâneas de equidade social no espaço público. III-28 Cidades de pequeno porte no Brasil tem sua escala humana mantida e protegida, ao
--	---

que, apesar da resistência, a postura delineada neste enfrentamento é de conceituar os passos e avaliar os resultados tendo em mente as questões contemporâneas para oferecer oportunidades em busca da equidade social no espaço público. (107) Cidades de pequeno porte no Brasil tem ainda sua escala humana mantida e protegida com uso elevado de bicicleta, ao contrário das cidades médias que são extremamente problemáticas porque os investimentos em infraestrutura rodoviária são enormes com as possibilidades de financiamento público, mas quando se transforma em cidade de grande porte tem problemas de toda sorte como São Paulo onde o motorista médio desta cidade não credita ao ciclista a imobilidade da mobilidade urbana. (112) Um índice de agressividade ao ciclista é variado, como em Porto Alegre que a taxa de motorização cresce rapidamente, mas a estrutura viária tem limite, problema no qual o motorista não entendeu que o problema está nele mesmo expandido ao nível macro com o aumento exponencial da frota de carros. Esse raciocínio limitado sobre a mobilidade urbana se deve a formação de uma lógica rodoviária, porém, há consenso na literatura do poder público e da sociedade de que não se deve construir mais avenidas e ampliar espaço para os veículos motorizados, mas sim tirar espaço deles estimulando o transporte coletivo e deslocamento ativo. (113) O carro passou a não fazer sentido a partir do momento que não era utilizado com frequência e devido aos gastos para manutenção do veículo, gerou estresse influenciando a sua vida pessoal, o que inclusive foi um impulso para adotar a bicicleta para trânsito na cidade. (75) A criação de um sistema cicloviário para a cidade de São Paulo que atenda 1% da população é de interesse público para desestimular o uso do carro pela bicicleta, mas que sofre pressões contrárias pela idéia de interesses a maioria que é motorista, estratégia que não traz soluções reais para os problemas de mobilidade porque nesse estágio de compreensão da dimensão subjetiva do trânsito de pessoas, inclusive garantia nas principais legislações municipal como o Plano Diretor de São Paulo e Política Nacional de Mobilidade Urbana inserida no Estatuto da Cidade. (86) Quando se implementa uma ciclovias na remoção do estacionamento público rotativo rodoviário, questiona-se o discurso do direito de parar na rua, o que não é garantido já que a constituição garante o direito de ir e vir, mas se quer estacionar que seja em um espaço privado. (90) Desestimular o uso do carro pela não garantia de estacionamentos no espaço público adensado e escasso é uma medida de organização da cidade, pois encarece o custo de manutenção do veículo ao passo que a implantação dos 400km de ciclovias em São Paulo é apenas o começo da	contrário das cidades médias extremamente problemáticas porque seus investimentos em infraestrutura rodoviária são financiados pelo poder público onde o motorista médio credita ao ciclista a imobilidade da mobilidade, mas esse sujeito não percebe que a estrutura viária tem limite. III-29 Há consenso na literatura de não construir mais avenidas e ampliar espaço para os veículos motorizados, mas sim tirar espaço no estímulo ao transporte coletivo e deslocamento ativo. III-33 A criação de um sistema cicloviário para a cidade de São Paulo que atenda 1% da população é de interesse público para desestimular o uso do carro pela bicicleta, mas que sofre pressões contrárias pelo interesse do motorista porque essa pessoa não entende a dimensão subjetiva do trânsito, inclusive garantida Política Nacional de Mobilidade Urbana dentro do Estatuto da Cidade. III-34 Quando se implementa uma ciclovias no espaço de estacionamento público rotativo rodoviário, corrobora o discurso construído pela indústria automobilística do direito de parar na rua, o que não é garantido constitucionalmente, e torna-se uma forma de desestímulo ao uso do carro encarecendo o custo de manutenção ao passo que a implantação da infraestrutura cicloviária é o começo da discussão sobre o trânsito de bicicleta. III-35 Com a redução do espaço para o automóvel, amplia-se as calçadas e infraestrutura cicloviária que privilegia o marginalizado, como o entregador de triciclo que aumenta sua autoestima, pois pedalam em baixa velocidade, sentem mais agressividade de motoristas necessitando de uma estrutura segregada. III-36 Quando o estado reconhece o ciclista dando condições mínimas para que ele circule é uma medida de inclusão social. III-37 No Manifesto dos Invisíveis seu conteúdo dialoga com as dimensões cognitivas da distribuição e organização do espaço, já que e maneira geral, a bicicleta reduz a velocidade dando visibilidade. O caráter revolucionário da bicicleta expõe a desigualdade social proporcionada pelo transporte motorizado em vista de favorecer a condução ética da sociedade. III-38 O movimento horizontal da Bicicletada massa crítica contribui para a autonomia da consciência organizada pelo sistema de <i>advocacy</i> institucional na qual a CICLOCIDADE contempla canais de comunicação direto com a Câmara dos Vereadores para democratização do
--	---

discussão sobre o trânsito de bicicleta. (91) Reduzir o espaço para o automóvel seria uma revolução para a cidade com a ampliação das calçadas e ciclovias, pois a disputa é por espaço que a indústria automobilística vendeu de forma perversa. (92) A implementação da infraestrutura cicloviária privilegia o marginalizado, como o entregador de triciclo que, muitas vezes na rua, era xingado por motoristas e agora sua autoestima aumentou sendo as pessoas mais felizes e como pedalam em baixa velocidade, precisariam de uma estrutura segregada porque compartilhar o espaço na velocidade deles é difícil, sentem mais agressividade de motoristas. (93) Quando o estado reconhece o ciclista urbano dando condições mínimas para que ele circule, não tem preço em sua autoestima, o que de fato é uma medida de inclusão social, quando da criação do Manifesto dos Invisíveis de conteúdo que dialoga com as dimensões cognitivas da distribuição e organização do espaço em que a bicicleta na rua humaniza o trânsito. De maneira geral, a bicicleta reduz a velocidade dando visibilidade, além da imprevisibilidade, pois quanto mais obstáculos visuais e estressado o motorista, mais atenção terá ao dirigir, ao contrário de faixa de rolamento largas, o desenho viário torna-se um convite para altas velocidades. (94) O caráter revolucionário da bicicleta expõe a desigualdade social proporcionada pelo transporte motorizado em vista de favorecer o interesse público a partir dos direitos de minorias na condução ética da sociedade que culpa o sujeito em vulnerabilidade por não realizar esforço suficiente para sair desta condição, o que mostra a ingenuidade daquele que imagina a infraestrutura cicloviária como finalidade no discurso da mobilidade. (104) O movimento horizontal da bicicletada massa crítica de autonomia da consciência organizada construiu a possibilidade de <i>advocacy</i> institucional em que a CICLOCIDADE está inserida nesta condição que contempla canais de comunicação com a Câmara dos Vereadores para promover a democratização do debate público na compreensão de que nem todos os canais de diálogo tem esse conhecimento acumulado e aprofundado, o desafio é saber quem é o seu interlocutor e dialogar o que ele irá entender. (105) O ativismo é estruturado em duas vertentes complementares, as estratégias de <i>advocacy</i> e o movimento social do ativismo que, no nosso caso, as mesmas pessoas praticam as formas teórica e prática, ou seja, elas estão na rua na bicicletada e protestam na casa do prefeito, são as mesmas que sentam com os técnicos para planejar a política pública. (108) No Brasil, a maioria das organizações tem caráter ativista e de <i>advocacy</i>, mas que em São Paulo as duas vertentes se juntam pela cidade ter a coisa da discussão política, já que em um eventual governo que não ouça a voz dos ciclistas, o movimento social tende a se intensificar pelo estímulo contrário às pautas cicloativistas, muito porque há um acúmulo histórico de reinvidações desse tipo de mobilização, fator preponderante para o resultados das políticas cicloviárias atuais. (109) O prefeito que ocupar a função de mandatário, tem a obrigação de compreender o processo histórico das organizações de construção coletiva e caso haja resistência, a mobilização é imediata como 7000 pessoas foram à Paulista de bicicleta mostrando a maturidade nos argumentos, evidente na participação social no Conselhos Municipal de Trânsito e Transporte, Política Urbana e Cidades. (111)	debate público e no contexto de que nem todos tem esse conhecimento acumulado e aprofundado, o desafio é saber quem é o seu interlocutor e dialogar o que ele irá entender. III-39 No movimento social, as mesmas pessoas praticam as formas teórica e prática de ativismo, ou seja, elas estão na rua protestando na casa do prefeito e, ao mesmo tempo, sentam com os técnicos para planejar a política pública. III-40 No Brasil, a maioria das organizações tem caráter ativista e de <i>advocacy</i>, mas que em São Paulo as duas vertentes se juntam pela cidade ter a coisa da discussão política e que em eventual governo que não ouça a voz dos ciclistas, o movimento social tende a se intensificar pelo acúmulo histórico de reinvidações por pessoas que tem conhecimento de causa no que tange a maturação desse tipo de mobilização. III-41 O prefeito que ocupar a função de mandatário da cidade, tem a obrigação natural de compreender esse processo histórico de construção coletiva e que caso haja uma resistência, a mobilização será imediata como quando o movimento colocou 7000 pessoas na Paulista de bicicleta, mostrando a maturidade política e clareza de discurso nos argumentos, o que está evidente na participação social no Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, Conselho Municipal de Política Urbana e Conselho das Cidades.
---	---

QUADRO 10 – DISCURSO IV (TRANSCRIÇÃO)

¹¹⁴Usei a bicicleta quando criança em parques, ia dar roles com meu pai na USP um pouco mais velho, mas não usava como transporte, usava a bicicleta como lazer mesmo e por volta dos 16 anos parei de usar a bicicleta, já tinha uma mountain bike mas não usava mais, aos 18 anos tirei carta e passei a usar o carro, voltando a usar a bicicleta depois dos 25 anos. No dia 22 de setembro, dia mundial sem carro, eu estava fazendo meu trabalho de conclusão de curso de Jornalismo na PUC, nesse momento estava dirigindo há 7 anos e meu trabalho de conclusão era em vídeo, fiz em dupla com uma parceira, nosso ponto em 2004, último ano da faculdade era a questão da mobilidade sob o ponto de vista do motorista, morava na Saúde e ia até Perdizes todo dia de carro, estudava a noite, lembro que quando comecei a estudar em 1999 levava 15 a 20 minutos para ir até a faculdade e no último ano estava levando 45 minutos, no primeiro ano estacionava o carro de graça na rua, já nos últimos anos não tinha como estacionar o carro perto da faculdade a não ser pagando estacionamento, então o meu desconforto naquele momento e da Branca era o desconforto do motorista, começamos a perceber a questão da mobilidade sofrendo como um motorista na cidade e resolvemos fazer um trabalho sobre isso, começamos a ler, pesquisar e resolvemos entrevistar pessoas que utilizavam vários meios de transporte.

Fizemos o ¹¹⁵vídeo Sociedade do Automóvel e durante 2004 tínhamos professores mais progressistas que tocavam em questões de ativismo compensadores engajados e tinha uma coisa da gente filmar um movimento na época em torno do transporte e o movimento que encontramos foi a bicicletada que tinha tradição de ser um movimento que não estava preso aos movimentos tradicionais de esquerda e tal, era um movimento da geração anti-capitalista da década de 1990-2000 com direcionamento da horizontalidade e eu fui gravar o dia sem carro da bicicletada em 22 de setembro de 2004 e foi a primeira vez que peguei na vida adulta uma bicicleta para andar, peguei a bicicleta um fim-de-semana antes e dei uma volta, uma bicicleta emprestada da minha irmã e voltei a usar. Nessa época já estava indo de ônibus para a faculdade e não estava usando mais o carro e no começo de 2005 comprei uma bicicleta para mim e comecei a usar bicicleta direto.

Duas razões. Primeiro, uma ¹¹⁶experiência diferente com a cidade que fizesse bem, não apenas a experiência do tempo e dinheiro, em não gastar dinheiro e muitas vezes gasta menos tempo, mas a experiência de descobrir a cidade com outros olhos mesmo, daquele que estavam acostumados apenas a andar de carro, para mim essa experiência foi muito rica, essa experiência estética e sensorial com relação a cidade e eu tinha acabado a faculdade, estava indeciso sobre o que iria fazer dali em diante, se iria trabalhar com jornalismo e resolvi montar um blog apocalipse motorizado que trouxe muito da experiência de olhar diferente, então o andar a pé e a bicicleta me trouxeram essa experiência. A segunda razão foi pelo engajamento político onde a partir dessa participação na bicicletada, da criação do blog e de conhecer pessoas engajadas, ainda que pouco naquele momento achei que tinha uma contestação da forma como a sociedade estava organizada, uma contestação política mesmo do capitalismo, da organização social e a bicicleta tinha uma potência muito grande naquele momento. A partir dessas duas razões que trilhei meu caminho pela bicicleta que nunca foi o caminho do esporte, da saúde, claro, traz necessariamente bem-estar, mas não foi isso que me atraiu, a experiência da cidade como episódio e a experiência política de ver na bicicleta uma transformação foram as coisas que me motivaram a continuar andando.

¹¹⁷A experiência estética sensorial sobre a cidade é experiência de libertação assim de um modo pré-concebido de vida mesmo, nunca tive uma vida tradicional no sentido, ah puta, preciso ter uma carreira, preciso ficar rico, casar, ter filhos, carro, minha família não vinha dessa tradição, não colocou pressão em que eu tinha de chegar lá, mas ainda assim você é movido a se enquadrar nos padrões e os padrões estão associados a divisão capitalista do espaço urbano feito para o automóvel que é estimulado promove desperdício que é lucro, então quando se constrói uma cidade para o automóvel e aumenta as distâncias sem contar tudo que está envolvido na cultura do automóvel, está se criando uma cidade que desperdiça recursos, espaço, combustível, tempo de vida das pessoas e tudo mais, então tem uma organização da cidade e São Paulo ser uma cidade nó do capitalismo mundial, está sempre se expandindo e de alguma forma sempre gerando mais prejuízo que também é lucro, esse é nosso paradigma de desenvolvimento.

Isso não apenas em São Paulo, mas todas as sociedades orientadas pelo automóvel, ¹¹⁸sociedades americanas estão nesse paradigma desde a década de 50 que adotou como pilar da economia, seja com o automóvel como pela indústria automobilística com o argumento que gera divisas e recursos para o país, só que quando nessa conta essa indústria gera para o PIB do país, não se conta o desperdício, as externalidades, não se está colocando custos de saúde, tempo de vida das pessoas, não se coloca uma série de custos, é o paradigma de construção de uma cidade mercado num país que não é centro do capitalismo, periférico, então a diferença de São Paulo e Los Angeles é que tudo funciona entre muitas aspas para o modelo automobilístico e passou a não funcionar quando os EUA tiveram revezes de guerras, não tem mais petróleo, porque eles tem um exército a favor, tem petróleo.

Aqui na ¹¹⁹periferia do capitalismo esse modelo está permanentemente em crise, seja para as pessoas que estão fora dele, para quem está no transporte público é muito mais grave, mas para quem está no transporte individual também é grave e se acentuou muito rápido e foi o período que peguei, de 1999 a 2004, um período de

estabilização da economia, de inserção do Brasil nesse estágio de capitalismo tecnológico e financeiro que vivemos foi esse período, a estabilização da economia, aumento de crédito e aumento muito o número de carros essencialmente e eu vivi essa crise e era muito perceptível para quem se locomove em São Paulo de qualquer forma de transporte e a conclusão que cheguei era que a bicicleta era a menos pior das formas de se locomover em São Paulo, nunca achei que ela era a melhor, porque se locomover em São Paulo de qualquer forma é muito ruim, mais recentemente as faixas de ônibus começou a tornar o transporte atrativo assim como a bicicleta pela velocidade do ônibus que começou a andar melhor, ter mais regularidade, os ônibus ficaram melhores, hoje em dia uso bastante ônibus, talvez mais até do que bicicleta porque ele se tornou atrativo e tem o espaço bom de não estar no isolamento. Outra característica desse modelo de cidade de isolamento é a privatização de tudo, são cidades privadas.

Hoje em dia creio que influencie menos do que na época que estou relatando, entre 1999 e 2004, ¹²⁰não necessariamente uma pessoa que pega a bicicleta vai se transformar numa pessoa melhor, ela tem a possibilidade de e percebe-se em comportamentos individualistas de pessoas que utilizam a bicicleta, comportamento de motorista, desrespeito ao pedestre, vou porque é mais rápido para mim. A minha experiência de sociabilidade com a bicicleta, de 2009 até hoje, o que eu vejo que se constituiu é de pessoas que estavam fora dos padrões sociais, de economia e tudo mais se encontrando e essas pessoas acabaram se envolvendo em laços de solidariedade muito importantes, então tem pessoas que se conheceram na bicicletada, nesse momento teve uma descoberta de pessoas fora do padrão que se encontraram, teve pessoas que se casaram, pessoas que se conheceram na bicicletada e se casaram, vários casos desses, tem pessoas de todas as idades que passaram a conviver, tem uma coisa assim que eu sentia no meu tempo de motorista e vejo nas pessoas pela cidade ser uma cidade privatizada, as pessoas deixam de conviver com o diferente, então se você é classe média e tem um carro, você vai para os lugares onde você tem seus iguais, onde vai gastar o dinheiro que seus iguais gasta, vai ouvir a música que seus iguais ouvem e a cidade deixa de existir e passa a ter uma sociabilidade pouco atraente porque ela não é diversa.

¹²¹A bicicleta tem essa possibilidade de encarar uma diversidade, agora não necessariamente porque você anda de bicicleta, aconteceu nesse momento uma organização social que permitiu através da bicicleta essas descobertas e continua existindo no andar de bicicleta pela bicicleta, a associação, as dinâmicas que rolaram no fim-de-semana, tem gente de todas as idades, tudo quanto é background social se encontrando, então nesse sentido a bicicleta ajudou e continua ajudando, não só pela simples bicicleta, o cara pode pegar a bicicleta e não ver nada, assim como as pessoas pegam o carro e não veem nada, mas temos a possibilidade de um contato direto com a realidade, então pode ser que consiga estabelecer outros laços com morador de rua e com tudo que está na cidade.

¹²²Duas razões, pela potência do próprio movimento, era um movimento em termos globais que não está preso a velhas estruturas de movimentos sociais, mesmo na forma de protesto do carro de som falando e todo mundo ouvindo, ele é mais horizontal. Tem a potência do movimento de serem pessoas de estarem de corpo e alma naquilo que estava rolando e até hoje as pessoas estão mesmo, um pouco porque elas são vítimas diretas dessa opressão do trânsito, então o cara pedalando todo dia é sofrer essa opressão e de alguma forma ele percebe que tem de ter essa organização e que ele faz parte daquilo, acho isso muito ruim.

A outra razão que influenciou essa bem sucedida ¹²³ação de começar a transformar o espaço urbano é a própria crise do modelo anterior, a saturação do modelo privatista do automóvel, isso saturou, chegou em um nível insustentável, chegou no último nível que é dos helicópteros, só que esse nível pouquíssimas pessoas conseguem, o nível do carro blindado é tão tedioso quanto os outros ao nível de um motorista tentar se proteger da opressão do trânsito só sobrou o helicóptero para essas pessoas, então não tem mais para onde ir, o modelo saturou, tanto que São Paulo teve essa característica o que ajudou muito na aceitação da pauta da bicicleta recentemente, ninguém consegue ser contra as bicicletas, as ciclovias, as pessoas conseguem ser contra da forma como está sendo implantadas, mas é muito difícil você ver alguém que não aceite alternativa, da mesma forma com as faixas de ônibus, as pessoas podem achar que não precisa mais, mas é mais raro você achar alguém defendendo um discurso de que o ônibus não deve ter uma eficiência na mobilidade dele, isso se deve pela saturação do modelo além da potência do próprio movimento.

¹²⁴Está começando a influenciar havendo um diálogo que, durante muito tempo, o movimento falou não queremos ciclovias apenas, queremos um trânsito mais humano e o discurso de compartilhamento era que o movimento tocava na construção de ciclovias. Em uma cidade com 17mil km de ruas, nunca teremos 17mil km de ciclovias e como as ciclovias sempre foram construídas de forma demorada, esquece, vai morrer muita gente, então queremos que diminua a velocidade, que o motorista seja educado, então o discurso do compartilhamento foi esse.

Quando a ¹²⁵atual gestão entrou com o discurso de ciclovias, começou a entender a questão da ciclovias e começou a achar que isso era importante também e sempre achou, mas esse discurso tem essa conversa, a prefeitura fala ciclovias e o movimento fala, e o motorista de ônibus que anda em alta velocidade, e o motorista que fecha e dá fina, isso começa a influenciar. Por causa da questão social que é inevitável tratar a bicicleta por

conta da organização social onde a pauta das bicicletas foi colocada da sociedade para o poder público, os candidatos se comprometeram com as pautas, então não foi que o governo está aí e vai fazer essas coisas, foi resultado de uma pressão e o governo assumiu isso com um mínimo de sensibilidade.

¹²⁶A máquina pública é muito difícil, leva muito tempo para ser mudada, por isso que digo que é o começo de influência no planejamento urbano, é o começo porque se você pegar a CET de todos os seus funcionários, são poucos os que acreditam e estão trabalhando nisso e de alguma forma esses poucos estão lidando com as resistências internas, mas o poder público em si é uma política que no máximo até agora ela é de governo, não se transformou em uma política de estado, a política que passará gestões, tem toda a chance de se transformar, mas ainda não se transformou e começa a influenciar, o cara olha essa saturação, um cara da CET disse, não adianta construir mais vias para carros, diminuindo tempo de semáforo para pedestre, tirar os ciclistas da rua, tentei fazer isso durante 30 anos e só piorou, talvez necessite pensar em uma coisa diferente, então começa a influenciar com uma força bacana.

¹²⁷Tem de ser institucionalizado algumas coisas. A CET tem um departamento ciclovitário, São Paulo é uma das poucas cidades que fez isso, a maioria das cidades capitais do Brasil, Rio de Janeiro por exemplo, a bicicleta está dentro da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, então muitas cidades do Brasil não tratam a bicicleta como transporte na organização institucional mesma. Quanto mais tem gente boa lá, institucionalmente não está segmentado, São Paulo já fez isso, tem um departamento ciclovitário, isso é um passo importante, tem um plano diretor e um plano de mobilidade que estão considerando a bicicleta, precisa ter uma continuidade e fiscalização para que na mudança de gestão esses planos não sejam deixados de lado, aconteceu em 2004 com os ônibus, tinha um plano de corredores de ônibus e foi deixado de lado, precisa pensar o financiamento institucional disso porque ainda hoje não há uma verba de orçamento anual destinada a isso.

Então ¹²⁸o que está sendo feito aqui em São Paulo é com fundos, Fundo do Meio Ambiente, Fundo de Desenvolvimento Urbano que são formas bacanas, mas precisa ter no orçamento mais claro isso, de onde vem o dinheiro da bicicleta, quanto é o dinheiro, necessita estar mais organizado. A legislação em São Paulo está na vanguarda em termos de legislação do sistema ciclovitário, mas necessita ser melhor aprimorada distribuindo competências e tudo mais e se pensar em nível federal, tem um código de trânsito ultrapassado em muitos aspectos, tem o Ministério das Cidades que não tem uma continuidade no programa de bicicletas, já teve o programa Bicicleta Brasil, mas já morreu, precisa ter no Ministério das Cidades um departamento com pessoas que entendam, Governo do Estado a mesma coisa, ninguém cuida de bicicleta e você tem o município que está de melhor forma estruturado e somado a isso a participação e controle social para a sociedade acompanhando e fiscalizando.

Esse caminho de São Paulo infelizmente parece ser o caminho do capitalismo e o caminho humano, então ¹²⁹só nos movemos para consertar algo depois que está tudo muito ruim, estraga tudo e conserta, isto está atrelado a um estágio do desenvolvimento capitalista burro, talvez não seja o único possível, mas é uma lógica estúpida e predatória de recursos e tudo. Falo assim porque quando olhamos para uma cidade do interior, o caminho de São Paulo foi vamos explodir o modelo automobilístico para ter segregação e privatização para depois começarmos a pensar em algo e de alguma forma o modelo de desenvolvimento econômico segue essa linha, esgotar o petróleo e depois começamos com energia eólica e solar, esgota tudo e depois procura a saída.

¹³⁰As cidades menores do interior, isso a nível federal, teriam uma facilidade de se precaver com relação a esse caos. Em São Paulo, bicicleta deixou de ser coisa de pobre, até a década de 50 e 60, as pessoas de todas as classes sociais andavam de bicicleta em São Paulo e com essa inserção do automóvel relegou a bicicleta a isso, lazer, esporte ou veículo de quem não tem outra opção e isso é o que está vigente em boa parte do país, a prefeitura e a própria sociedade enxerga a bicicleta como o cara rico que vai treinar, como a criança no parque ou como a bicicleta do cara que não tem grana e como a vida do cara que não tem grana, não vale nada no Brasil, a vida não vale nada de forma geral, se mata gratuitamente no Brasil de todas as formas, então a vida tem um valor muito baixo no Brasil e a vida de uma pessoa pobre tem muito menos valor, então quando morre gente rica, vira notícia com comoção e tudo mais e isso é muito forte nessas cidades porque todo mundo quer comprar pelo menos uma moto em cidades pequenas, senão um carro porque bicicleta ele não vê uma coisa legal por não ter nenhum estímulo para ver como coisa legal, nem estímulo cultural de ver a bicicleta como algo bacana, nem o estímulo de segurança de condições para andar.

Então o cara que não tem grana, ele quer ter grana para comprar uma moto e as ¹³¹cidades menores tem muito mais facilidade pela condição de espaço, o espaço ainda é mais abundante nesses lugares e você solucionar as coisas de engenharia de tráfego nessas cidades é muito mais simples do que em São Paulo, aí talvez o governo federal tenha responsabilidade nisso por essas cidades pequenas por estruturar programas de formação, conscientização, capacitação e infraestrutura para essas cidades que não seja o PAC para fazer rodovia, tem que ter o PAC da mobilidade inteligente, de grana para calçada e ciclovias, só que o problema é simples, mas como estamos numa ascensão econômica, vamos gastar, fazer rodovia, estacionamento, tanto que a história dos países europeus no pós-guerra foi isso, no Japão também, não dá para sustentar esse privilégio do automóvel,

precisamos distribuir e como é tudo muito abundante e estamos em momento econômico “bom”, ainda tem essa lógica de manter o desperdício, privilégio e tudo mais em relação as cidades menores.

¹³²Aproxima a pessoa do espaço público, essa é a melhor experiência, da pessoa ver o espaço público, as pessoas em todas as cidades do Brasil estão cada vez mais isoladas, penso que ajuda na reorganização do espaço porque a pessoa começa a perceber que tem carros estacionados e poderia ter uma calçada maior ou ciclovia, ela cria acessos na cidade distantes para um pedestre, mas que são curtas para o transporte público cumprindo esse papel de forma plena, então não vale a pena colocar uma linha de ônibus, tem esse deslocamento que é o pedestre com bicicleta, isso dá acesso a cidade, o cara pode pegar a bicicleta e ir até o terminal de ônibus ou algum lugar perto da casa dele e também ela muda alguns paradigmas de tempo e velocidade consequentemente, quer dizer a equação da velocidade igual a tempo e distância muda isso de forma interessante na cabeça das pessoas e começa a perceber as distâncias que você acha ser muito longas, não são, se você pontos de São Paulo com a Berrini até a Paulista dá 7 km, mas se você vai de carro, pela questão tempo e espaço e como o tempo não é contínuo porque quando se está de carro acelera e freia, desvirtua o que de fato o tempo e espaço, isso altera muita coisa, então essa percepção na bicicleta de velocidade contínua que é biológica, teu corpo que está fazendo é muito interessante, você começa perceber as distâncias menores do que a pessoa de carro percebe, começa a valorizar melhor a energia que você gasta e não a distância, energia porque tem de carregar alguma coisa pesada e vai pedalar numa subida, ajuda a perceber a estupidez que é a velocidade vendida para o automóvel, o sonho da velocidade do automóvel.

¹³³Quando o automóvel surgiu, ele reduziu distâncias e tempo de deslocamento das pessoas porque a opção delas era a carroça, cavalo ou a pé, só que ao mesmo tempo que aumentamos a potência de velocidade do automóvel, essa potência passou a ser cada vez mais castrada no ambiente urbano, então é uma frustração que tem até o Freud no meio dessa história no sentido de castração mesmo, de boa parte das pessoas com relação ao automóvel se deve a essa castração de potência, como é que você tem um carro que anda a 220 km/h, que vai de 0 a 100km/h em 5 segundos, você está aqui andando devagar vendo um ciclista ou pedestre passar, é uma frustração.

¹³⁴Nos reaproxima do que nós somos como ser biológico, não como ter filosófico, penso ser por aí, você passa a ser o que você consegue fazer, não necessariamente o que você tem ao redor de você, de equipamento, motor, penso que isso muda os valores, não gosto do termo humanismo porque particularmente tenho uma crítica ao humanismo como salvação e redenção da espécie. Tem uma construção do humanismo libertador, nós construímos pós-idade média uma coisa de que o ser humano é foda, é inteligente, é potente para transformar todas as coisas e colocamos em termos de potencialidade.

O humanismo é bacana, legal, toda trajetória de utopias igualitárias seja socialismo, anarquismo ela passa pelo ¹³⁵humanismo no sentido de inclusão, de todo mundo ser igual e tal, só que de tal forma, isso se conflita talvez no que somos como humanidade. Não é possível essa espécie sobreviver nesse planeta com essa forma de vida. Não adianta trazer todos para o mundo do consumo porque não dá certo, critico o humanismo como salvador que vai desde as utopias igualitárias até questões de caridade, as duas coisas são bacanas, mas no meio há uma pretensão de não conseguir analisar e desconstruir como chegamos até aqui e como somos como espécie hoje. Na minha trajetória de formação intelectual que foi rasa por ser uma faculdade de jornalismo, não me aprofundi em muita coisa de Filosofia, eram pensadores que estavam dispostos a desconstruir, estamos em um momento não apenas de explicar, mas entender.

Sim, mas no ¹³⁶automóvel como construção humana de super-herói no sentido de só mexo o meu pé e ando rápido, isso é um ciborg, você deu uma potência para o homem que está dentro de um carro, de ser um super-herói de força e velocidade. A nossa orientação ao consumo de forma geral na sociedade, a questão do automóvel é um bem de consumo paradigma do capitalismo mundial e mais do que isso, ele é um paradigma urbano, então as cidades pós-automóvel tecnológico-financeiro, está ancorado em outras coisas como informação, inteligência coletiva e outras coisas que não estão influenciando no espaço público ao contrário do automóvel que vem e rasga o espaço público.

Se você pensar, hoje ¹³⁷todo mundo tem celular, fica na internet toda hora essa humanidade não está transformando, não consegue entender o que isso está virando, desde as ficções científicas das utopias igualitárias, então tem-se uma reconfiguração do humano a partir dessa tecnologia, a tecnologia que o homem cria, acaba redefinindo ele, então estamos recolonizando essa tecnologia de informação outras camadas profundas do humano de sensibilidade, ansiedade, todas essas coisas que temos, isso que está mexendo, o automóvel é um estágio material, ele interfere nessas camadas de percepção, mas são camadas de percepção que influência o espaço urbano físico, assim como a saúde física e mental.

¹³⁸Toda tecnologia tem esse impacto, a revolução trouxe grande impacto na saúde da população, se colocar o cara que trabalhava no campo dentro de uma fábrica, por mais que as jornadas fossem de 12 a 16 horas e agora sejam de 6 a 8 horas, a passagem do artesanato ao industrial, esse avanço da tecnologia trouxe consequências de saúde física pela postura, não-exercício como de saúde mental em que o cara está confinado e não vê mais

plantas crescerem, ele está descolado da produção do trabalho dele, do fetiche da mercadoria, toda tecnologia influência e o automóvel sem dúvida.

¹³⁹A tecnologia digital, com a ponta dos dedos fazemos tudo, entender como chegamos aqui, que é um desejo humano, criar coisas que nos levem a outros patamares de entendimento e tal só que tem um descolamento dessa essência biológica, não é de ser uma coisa vamos voltar ao passado, não tem uma proposta, não é uma desconstrução de tudo, aquele termo luddita que o cara que organizou o livro. Ned Ludd era um general do exército inglês que na revolução industrial organizava motins para quebrar máquinas, ele via a tecnologia como regressão para a emancipação humana e ele achava que as máquinas a vapor que estavam sendo construídas iria foder a vida das pessoas, então ele começou a organizar motins e quebrar máquinas na Inglaterra, ninguém sabe se esse cara existiu ou não, mas a figura existiu como Joana D'arc.

¹⁴⁰A chegada da tecnologia na revolução industrial trouxe descontentamento e algumas pessoas começaram a se revoltar buscando sabotar e depois teve um movimento intelectual luddita de voltar as nossas raízes mais primatas que não é por aí, é interessante contestar a tecnologia, mas eu não consigo ver a humanidade diferente de uma hecatombe ambiental que devaste tudo, tudo que construímos veio abaixo e teremos de nos virar com os instintos mais básicos e só sobrarão os mais aptos para se virar e construir uma nova civilização, mas conscientemente é muito difícil nossa sociedade conseguir essa regressão que é o caminho de entender de como é primata a gente virou esse ser como a gente é.

Pegando a tecnologia como gancho é interessante, como o ambiente quando fala para mim, ¹⁴¹sinto dificuldade em aceitar a bicicleta como uma questão ecológica, aceito, mas com aprofundamento sobre o que é a essa questão porque durante muito tempo a questão ecológica ele era a Amazônia pulmão do planeta e foi uma grande mentira ela ser o pulmão, é salvar os ursos na Antártida, é salvar a última espécie de coala, então muito das organizações ecológicas associava a ecologia ao verde e aos bichos que não o ser humano, claro que a questão ecológica não é só isso, o discurso ecológico foi construído em cima disso. Mais recentemente, começamos a perceber que o meio ambiente é o nosso onde vivemos e como vivemos em cidade, não dá para dissociar a questão ecológica do ambiente, então esse entendimento é bacana, sobre os rios de São Paulo, das mudanças climáticas locais por causa da queima de combustível e também por causa de movimento, já vi, não são estudos, tem uma camada de suspensão da atmosférica a 5km acima em São Paulo por causa das emissões, mas também pelo movimento, está movimentando e levantando terra e tudo mais, tem outra camada que não é natural.

¹⁴²Trabalho em uma organização mundial com foco em São Paulo, então tem uma aproximação diferente das questões, a CICLOCIDADE é uma associação de base, o papel dela realmente é congregar pessoas que estejam interessados naquela causa, tem uma conexão direta com as pessoas e com a realidade, ela também produz conhecimento, faz estudos e tudo mais. O papel do ITDP, por ser uma organização mundial, trazer experiências e ajudar essas organizações locais com estudos e coisas que podem ser feitas, é uma organização com mais dinheiro e recursos que a CICLOCIDADE nesse momento, então isso facilita a realização de algumas coisas que, para a CICLOCIDADE precisa conseguir patrocínio, para o ITDP é mais fácil e acho que tem uma inserção em grau de política pública por ter especialistas de várias partes do mundo, esses caras conseguem dialogar com especialistas da prefeitura, algo que CICLOCIDADE tem dificuldade de fazer, não que não conhece os especialistas, é diferente, é outra escala de participação.

O ITDP é ONG a nível internacional, tem esse conhecimento, tem pessoas remuneradas para fazer aquele trabalho, a CICLOCIDADE tem poucas ainda, dá tempo de vida das pessoas, é diferente. ¹⁴³Eu não teria como, hoje com 36 anos, apesar de não ter mulher e filhos, dedicar o tempo que dedico sem alguma remuneração para pagar contas, tem essa escala que facilita, ter dinheiro, conhecimento, a reputação internacional que tende a ser escutada pelo poder público, mas principalmente o papel de intermediação dos ciclistas. Mas você fala, é o ITDP, mas tem mais organizações, ajuda a legitimar a sociedade civil, apesar de trabalharmos com o poder público, só trabalha em cidade onde o poder público dá abertura, em todos esses lugares buscar ter um apoio e participação da sociedade civil, faz essa ponte sim.

¹⁴⁴A bicicleta é uma antítese poética ao automóvel, a velocidade destruidora do automóvel, a bicicleta tem uma velocidade humana, o isolamento do automóvel, a bicicleta tem uma conexão, a questão da velocidade biológica com a bicicleta e o automóvel com a velocidade mecânica, a bicicleta é a antítese poética ao automóvel, mas isso é importante e está acontecendo em São Paulo que ela é parte em primeira instância da mobilidade como um todo, uma cidade do tamanho de São Paulo com a lógica de São Paulo ou seria uma ruptura muito radical do modelo de gente, que o Brasil não tem tradição pelos economicamente fortes e vigentes, tem rupturas quando esse modelo está sendo ameaçado, o modelo do automóvel não está sendo ameaçado e uma ruptura urbana de pensar o quanto a propriedade privada em São Paulo também dificulta isso, os guetos de ricos e os guetos de pobres, pegar os bairros de classe média que tem quatro prédios, quatro piscinas, quatro quadras, quatro campos e ninguém usa aquele espaço.

Voltando ¹⁴⁵a questão da mobilidade, com essas distâncias e doze milhões de habitantes em São Paulo, 18 milhões na região metropolitana, uma distribuição econômica na qual não haverá ruptura, ninguém vai tirar o seu

escritório na Berrigni e colocar ali na Vila Nova Cachoeirinha à toa, ninguém fará isso, eu digo empresários e tal, porque tem uma série de conveniências que favorece a pessoa, então como você vai fazer isso? Políticas levam tempo, tem uma política de expansão a partir do plano diretor para empregos na zona leste, só que isso é coisa de 5 anos fazer com que deixe de vir da zona leste ao centro para que elas consigam ter emprego lá, só falando de emprego que é algo que interessa ao capitalismo, vai falar de cultura e outras coisas também, tem um concentração muito grande e não vai mudar de uma hora para outra e mesmo que houvesse uma ruptura radical, não rola, não aconteceu na URSS e só rolou em Cuba porque é uma ilha, então uma ilha com pouca gente, mais fácil fazer isso lá, estou dizendo que esses processos por mais que a gente fosse para o outro extremo, levaria um tempo para acontecer, então a forma como temos para fazer isso acontecer é por meio de políticas e leva um tempo com algumas rupturas e tal.

¹⁴⁶A bicicleta é uma parte dessa mobilidade, ela contesta o carro de forma bacana, não que ela conteste mais, mas se pensar nas calçadas ou pedestres, talvez seja mais universal falar de pedestres e calçadas em São Paulo se houvesse um movimento das bicicletas e de pedestres, talvez fosse mais bem sucedido e universalizado dentro da cidade do que o movimento de ciclistas porque todo mundo anda, a bicicleta não importa a sociedade, mas se pensar numa cidade como São Paulo ela não será majoritária, em uma cidade como São Paulo você tem pedestre e transporte público. Primeiro, a bicicleta é parte da questão de mobilidade urbana, segundo, a bicicleta é parte do direito à cidade de conseguir ser mais bem distribuída e acessível para todos e daí começa a contestar outras coisas, começar a falar de habitação social em bairro rico, de mistura de comércio com residência, de coisas que não existe em São Paulo, mas vai na Europa e vê, tem política de habitação social forte em Paris, Amsterdã, misturar pobre com rico no mesmo bairro, aqui estamos muito longe de aceitar isso, a bicicleta pode levar a essas reflexões.

¹⁴⁷As coisas não são contraditórias, mas complementares, não tem posto de saúde, mas ciclovias, vai fazer ciclovias, pode ser que a ciclovias não seja tão importante, mas tenha potencial de transformação com custo menor que o posto de saúde, vale a pena fazer uma ciclovias, claro que tem de ter um posto de saúde, mas não vejo como excludente, a ideia é conseguir pensar o impacto dessas políticas e conseguir coloca-las de fato, não estou dizendo para fazer só o mais barato, fazer o mais caro.

¹⁴⁸Na periferia é onde morre mais pessoas de bicicleta, morre mais gente de tudo, então você pensa, tem que ter ciclovias na periferia também, talvez mais do que no centro, só que são potenciais diferentes, talvez no centro tem imediatamente mais pessoas usando porque estão com vontade de usar e descobrir isso, as coisas são mais próximas, as distâncias são menores, então talvez tenha impacto positivo, também não acho contraditório falar que é no centro ou na periferia são características com impacto diferentes, de segurança e social, de visibilidade da bicicleta, tem de ser pensado de forma estratégica.

Pelo prazer e conveniência a questão cognitiva. ¹⁴⁹Em Copenhague e Amsterdã, o alto índice de adesão no uso da bicicleta se deve pela conveniência e prazer. Essa antítese poética do seu deslocamento que passa a ser prazeroso, as pessoas começam a perceber isso porque é muito entediante estar dentro do carro, ainda é ruim estar dentro do ônibus, o prazer e aquilo que vai te trazer visualmente e tem outra escala de consciência que faz parte do discurso, uma consciência da coletividade, cidade melhor distribuída, diminuir o impacto da poluição e saúde, isso ajuda a legitimar uma coisa boa para a sociedade, mas o que fará a pessoa pegar a bicicleta não é isso, poucas pessoas no mundo que vivemos forçando o individualismo exacerbado, ninguém está pensando no mundo, no outro.

Isso não é apenas uma característica desse mundo, é um ¹⁵⁰instinto de sobrevivência nosso como ser biológico, buscamos nossa autopreservação e dos nossos, nossa família e amigos, talvez biologicamente ocorra dessa forma, aí a crítica ao humanismo que tem uma coisa de vamos salvar e preservar como humanidade, claro, vamos pensar, mais instintivamente é difícil alguém colocar a humanidade acima de si mesmo e de sua família. No discurso tem de ter o componente do prazer, condições para que as pessoas façam aquilo, de infraestrutura e informação e a conveniência, uma estrutura que faça ser mais conveniente pegar a bicicleta e ir pedalar do que pegar o carro e ir de carro porque se for mais conveniente pegar o carro, boa parte da população fará isso, por mais que a bicicleta tenha x motivos, as pessoas tem desculpa para tudo, vão arrumar desculpa e ir de carro, carro ainda é o meio mais conveniente para a maioria das pessoas, então é outra parte de política de mobilidade não muito a ver com esse discurso, um pouco que o carro já está se tornando um pouco ridículo no imaginário das pessoas.

Nos EUA se tornou um pouco ridículo que para eles sempre foi o ¹⁵¹padrão SUV, então tem uma tendência de pelo menos, é ridículo ter um carro desse tamanho e andar sozinho, pelo menos é um carro menor, o Smart, tendência de carro compartilhado, aqui estamos em um atraso de desenvolvimento capitalista que o máximo agora é ter um SUV, carro gigante que gasta muito combustível, ocupa muito espaço e que é igual a qualquer outro carro na mobilidade motorizada, mas além de ser ridículo, passa a ser desnecessário na visão de muitas pessoas a quantidade de gente que passa a entender que é mais importante morar perto do trabalho do que ter um carrão é cada vez maior, não é a maioria da população, eles acham que prefere morar em uma casa toda fudida, fazer um crediário de 96x no carro do ano, a família mora em uma casa fudida, filhos estudam em uma escola de

merda, mas ele tem o carro do ano, esse é o imaginário da população, mas começa a ter pessoas que pensam um pouco diferente, a casa é importante, a educação dos filhos também é importante, morar perto do trabalho também é importante e nos jovens isso é muito perceptível.

Isso vai mudando e esses ¹⁵²jovens são o exemplo indiretamente como geração, meus pais passaram a usar o transporte público, deslocamento deles é só de transporte público, não usa a bicicleta porque não tem segurança, mas meu pai tem vontade de usar a bicicleta para o trabalho, mora perto, mas não vai porque não tem uma segurança de que não vai morrer pelo caminho. Não é só questão da educação formal, deveria estar presente esses valores, mas de uma educação mais fora dos muros sem dúvida, falei da coisa da vida, ainda estamos, por mais que se esteja no capitalismo tecnológico, estamos em uma sociedade feudal e escravocrata, temos um descompasso por não ter passado pelas revoluções burguesas de igualdade que os muito ricos e os muito pobres, tem uma série de coisas que passamos, isso reflete no valor à vida, as pessoas se matam por muito pouco no Brasil, em São Paulo ou em qualquer cidade e eu acho que a educação no sentido mais profundo, daquilo que deveria ser é do valor a vida, na Inglaterra até a pouco tempo não se usava arma de fogo, agora estava usando os Teasers, não vê, na Alemanha também não, Rio de Janeiro andando com metralhadora, em São Paulo é uma coisa ostensiva pra caralho.

Então se tem uma ¹⁵³violência generalizada com relação a vida, a impunidade nos crimes de trânsito, o filho do Eike Batista que atropelou, qualquer um que mata no trânsito e tenha algum dinheiro no Brasil não se sabe se o cara vai pagar por aquilo, só que antes da punição, algo que deveria ser abolida numa utopia, você tem esses estágios antes de educação para criar uma estrutura que se valorize a vida e no trânsito isso é muito claro, na escola de incentivar e educar sobre valores em torno de andar a pé e de bicicleta no transporte público, é até legal, a bicicleta é bacana mas se tem uma desvalorização de todos os públicos no Brasil, uma relação público-privado enorme, o privado vale muito mais do que o público, então você mata porque se está no espaço privado do seu carro, você está protegido por uma justiça que serve a interesses privados, então tem que se estimular e incentivar a troca de valores, um filme bacana chamado Ser e Ter sobre as crianças na escola e os caras trabalhando, um filme sobre a desconstrução do mundo de propaganda que leva a criança ser individualista e que a escola acaba reproduzindo isso e um pouco desconstruir isso, ter não é você ser.

¹⁵⁴Toda experiência com a bicicletada sempre foi muito bacana, muitas das experiências desse movimento horizontal do meu começo nessa história elas foram muito marcantes, todos os ativismos e intervenções, então foi um período marcante, não sei dizer uma experiência marcante, colocar placa, pintar o chão, ver a coisa crescer de 5 para 200 pessoas, ter os roles muito bacanas, as mortes da Márcia Prado aqui na Paulista, uma puta potência, todas as vezes que várias pessoas se uniram do que tornou a bicicletada se resgatou um período longo.

QUADRO 11 – ANÁLISE IDEOGRÁFICA DISCURSO IV

Unidade de significado	Redução Fenomenológica
114. Usei a bicicleta quando criança em parques, ia dar roles com meu pai na USP um pouco mais velho, mas não usava como transporte (...) aos 18 anos tirei carta e passei a usar o carro, voltando a usar a bicicleta depois dos 25 anos (...) dia mundial sem carro, eu estava fazendo meu trabalho de conclusão de curso de Jornalismo na PUC (...) era a questão da mobilidade sob o ponto de vista do motorista (...) comecei a estudar em 1999 levava 15 a 20 minutos para ir até a faculdade e no último ano estava levando 45 minutos, no primeiro ano estacionava o carro de graça na rua, já nos últimos anos não tinha como estacionar o carro perto (...) desconforto do motorista, começamos a perceber a questão da mobilidade sofrendo como um motorista na cidade (...) resolvemos entrevistar pessoas que utilizavam vários meios de transporte.	114. Pedalava quando criança em parques com seu pai como forma de lazer e quando dos 18 anos com a posse da carteira de motorista passou a dirigir automóvel voltando a usar bicicleta depois dos 25 anos quando, no dia mundial sem carro realizando sua monografia de graduação em Jornalismo investigou a questão da mobilidade entrevistando pessoas que utilizavam vários modais de deslocamento.
115. (...) vídeo Sociedade do Automóvel (...) tínhamos professores mais progressistas que tocavam em questões de ativismo compensadores engajados (...) movimento na época em torno do transporte e o movimento que encontramos foi a bicicletada (...) movimento que não estava preso aos movimentos tradicionais de esquerda (...) geração anti-capitalista da década de 1990-2000 com direcionamento da horizontalidade (...) fui gravar o dia sem carro da bicicletada em 22 de setembro de 2004 e foi a primeira vez que peguei na vida adulta uma bicicleta para andar (...) Nessa época já estava indo de ônibus para a faculdade (...) começo de 2005 comprei uma bicicleta para mim e comecei a usar bicicleta direto.	115. Sua produção audiovisual Sociedade do Automóvel foi estimulada por professores progressistas que tocavam em questões de ativismo e que encontrou na Bicicletada uma forma de manifestação que não estava presa aos movimentos tradicionais de esquerda com direcionamento da horizontalidade e com o aprofundamento na temática passou a utilizar em seus trajetos o transporte coletivo e a bicicleta.
116. (...) experiência diferente com a cidade que fizesse bem, não apenas a experiência do tempo e dinheiro, mas a experiência de descobrir a cidade com outros olhos, essa experiência estética e sensorial (...) estava indeciso sobre o que iria fazer dali em diante (...) resolvi montar um blog apocalipse motorizado que trouxe muito da experiência de olhar diferente (...) andar a pé e a bicicleta (...) A segunda razão foi pelo engajamento político onde a partir dessa participação na bicicletada, da criação do blog e de conhecer pessoas engajadas (...) achei que tinha uma contestação da forma como a sociedade estava organizada, uma contestação política mesmo do capitalismo, da organização social e a bicicleta tinha uma potência (...) trilhei meu caminho pela bicicleta que nunca foi o caminho do esporte (...) a experiência da cidade como episódio e a experiência política de ver na bicicleta uma transformação.	116. Buscava uma experiência estética e sensorial diferente com a cidade no sentido de desvendá-la com outros olhos, o que fez criar o blog apocalipse motorizado pelo engajamento político motivado pela participação na bicicletada, passou a realizar uma contestação política percebendo a potência de transformação na bicicleta.
117. A experiência estética sensorial sobre a cidade é experiência de libertação assim de um modo pré-concebido de vida, nunca tive uma vida	117. Essa experiência é sobre libertação de um modo pré-concebido de vida como uma carreira, ficar rico, casar e ter filhos e comprar um carro,

tradicional no sentido, ah puta, preciso ter uma carreira, preciso ficar rico, casar, ter filhos, carro, minha família não vinha dessa tradição, não colocou pressão em que eu tinha de chegar lá (...) enquadrar nos padrões (...) associados a divisão capitalista do espaço urbano feito para o automóvel promove desperdício que é lucro (...) constrói uma cidade para o automóvel e aumenta as distâncias (...) criando uma cidade que desperdiça recursos, espaço, combustível, tempo de vida das pessoas e tudo mais (...) São Paulo ser uma cidade nó do capitalismo mundial, está sempre se expandindo e de alguma forma sempre gerando mais prejuízo (...) nosso paradigma de desenvolvimento.	algo que sua família não colocou como obrigação para ti no sentido de enquadrar em padrões de uma sociedade moldada para o automóvel que promove o aumento das distâncias, desperdício de recursos e tempo de vida das pessoas.
118. (...) sociedades americanas estão nesse paradigma desde a década de 50 que adotou como pilar da economia (...) argumento que gera divisas e recursos para o país, só que quando nessa conta essa indústria gera para o PIB do país, não se conta o desperdício, as externalidades, não se está colocando custos de saúde, tempo de vida das pessoas, não se coloca uma série de custos, é o paradigma de construção de uma cidade mercado num país que não é centro do capitalismo (...) EUA tiveram revezes de guerras, não tem mais petróleo, porque eles tem um exército a favor, tem petróleo.	118. As sociedades americanas se encontram nesse modelo de construção de uma cidade desde a década de 50 com o automóvel pilar da economia, só que quando nessa conta a indústria automobilística colabora para o PIB, não se coloca uma série de custos e externalidades, principalmente se falando de uma metrópole de um país que não é centro do capitalismo.
119. (...) periferia do capitalismo esse modelo está permanentemente em crise (...) para quem está no transporte público é muito mais grave, mas para quem está no transporte individual também é grave e se acentuou muito rápido (...) de 1999 a 2004, um período de estabilização da economia, de inserção do Brasil nesse estágio de capitalismo tecnológico e financeiro que vivemos foi esse período (...) vivi essa crise e era muito perceptível para quem se locomove em São Paulo de qualquer forma de transporte e a conclusão que cheguei era que a bicicleta era a menos pior das formas (...) faixas de ônibus começou a tornar o transporte atrativo assim como a bicicleta pela velocidade do ônibus que começou a andar melhor, ter mais regularidade, os ônibus ficaram melhores (...) modelo de cidade de isolamento é a privatização de tudo.	119. Na periferia do capitalismo, o modelo está em permanente crise, mas com o período de estabilização da economia, a oferta ao transporte motorizado individual foi elevada privatizando a mobilidade urbana, o que gera conflitos eminentes para quem se locomove na cidade tendo como possível saída o transporte coletivo atrativo e promoção do deslocamento ativo.
120. (...) não necessariamente uma pessoa que pega a bicicleta vai se transformar numa pessoa melhor, ela tem a possibilidade de e percebe-se em comportamentos individualistas de pessoas que utilizam a bicicleta, comportamento de motorista, desrespeito ao pedestre (...) o que eu vejo que se constituiu é de pessoas que estavam fora dos padrões sociais, de economia e tudo mais se encontrando e essas pessoas acabaram se envolvendo em laços de solidariedade muito importantes (...) pessoas que se conheceram na bicicletada e se casaram (...) tem pessoas de todas as idades que passaram a conviver (...) vejo nas pessoas pela cidade ser uma cidade privatizada, as	120. Não é uma regra para quem pedala se transformar numa pessoa melhor, pois percebe-se comportamentos individualistas de ciclistas similares aos motoristas. A visibilidade do tema ciclovias se deve a pessoas que estavam fora dos padrões sociais se encontrando e acabaram se envolvendo em laços de solidariedade muito importantes, seja quaisquer forem as idades, como reação a privatização do espaço público que faz com que os cidadãos deixem de conviver com o diferente, pois aquele que tem um carro, frequentará lugares com seus iguais tendo como efeito que a cidade deixa de existir e passa a ter uma sociabilidade pouco atraente em diversidade.

peessoas deixam de conviver com o diferente, então se você é classe média e tem um carro, você vai para os lugares onde você tem seus iguais (...) cidade deixa de existir e passa a ter uma sociabilidade pouco atraente porque ela não é diversa.	
121. A bicicleta tem essa possibilidade de encarar uma diversidade (...) organização social que permitiu através da bicicleta essas descobertas e continua existindo no andar de bicicleta pela bicicleta, a associação, as dinâmicas que rolaram no fim-de-semana (...) tudo quanto é background social se encontrando (...) não só pela simples bicicleta, o cara pode pegar a bicicleta e não ver nada (...) possibilidade de um contato direto com a realidade (...) estabelecer outros laços com morador de rua.	121. A organização social em torno da bicicleta permite a possibilidade de encarar a diversidade no contato direto com a realidade para estabelecer outros laços com a figura do marginalizado.
122. Duas razões, pela potência do próprio movimento, era um movimento em termos globais que não está preso a velhas estruturas de movimentos sociais (...) protesto do carro de som falando e todo mundo ouvindo, ele é mais horizontal (...) pessoas de estarem de corpo e alma naquilo que estava rolando (...) porque elas são vítimas diretas dessa opressão do trânsito (...) pedalando todo dia é sofrer (...) percebe que tem de ter essa organização e que ele faz parte daquilo.	122. Isto se deve pela potência do próprio movimento que não está preso a velhas estruturas de movimentos sociais por ser mais horizontal e por pedalar todo dia serem vítimas diretas da opressão do transporte motorizado e que tem de ser parte daquilo para exigir uma condição melhor no trânsito.
123. (...) ação de começar a transformar o espaço urbano é a própria crise do modelo anterior, a saturação do modelo privatista do automóvel (...) nível insustentável (...) o nível do carro blindado é tão tedioso quanto os outros ao nível de um motorista tentar se proteger da opressão do trânsito São Paulo teve essa característica o que ajudou muito na aceitação da pauta da bicicleta (...) ninguém consegue ser contra as bicicletas, as ciclovias, as pessoas conseguem ser contra da forma como está sendo implantadas (...) as pessoas podem achar que não precisa mais (...) achar alguém defendendo um discurso de que o ônibus não deve ter uma eficiência na mobilidade (...) potência do próprio movimento.	123. A ação de começar a transformar o espaço urbano é a própria crise do modelo privatista do automóvel que está saturado alcançando níveis insustentáveis de convivência social, refletido na figura do motorista que blindo o seu carro por medo de trafegar na cidade, por isso a legitimidade do movimento cicloativista se mostra como a saída na resolução de problemas de violência urbana no espaço da rua.
124. Está começando a influenciar havendo um diálogo (...) queremos um trânsito mais humano e o discurso de compartilhamento era que o movimento tocava na construção de ciclovias. Em uma cidade com 17mil km de ruas, nunca teremos 17mil km de ciclovias (...) queremos que diminua a velocidade, que o motorista seja educado.	124. Por querer um trânsito mais humano com o discurso do compartilhamento viário, o movimento começa a influenciar no diálogo sobre o problema da educação no trânsito que se estrutura na velocidade do automóvel nociva à vida humana.
125. (...) atual gestão entrou com o discurso de ciclovias, começou a entender a questão (...) a prefeitura fala ciclovias e o movimento fala, e o motorista de ônibus que anda em alta velocidade, e o motorista que fecha e dá fina (...) inevitável tratar a bicicleta por conta da organização social onde a pauta das bicicletas foi colocada da sociedade para o poder público (...) resultado de uma pressão e o governo assumiu isso com um	125. A atual gestão começa a entender o problema de forma ampla onde o poder público fala construção de ciclovias e o movimento retruca com o argumento da alta velocidade do motorista que fecha e dá fina, sendo inevitável a pauta das bicicletas ser tratada com sensibilidade.

mínimo de sensibilidade.	
126. A máquina pública é muito difícil, leva muito tempo para ser mudada, por isso que digo que é o começo de influência no planejamento urbano (...) CET de todos os seus funcionários, são poucos os que acreditam e estão trabalhando nisso e de alguma forma esses poucos estão lidando com as resistências internas (...) poder público em si é uma política que no máximo até agora ela é de governo, não se transformou em uma política de estado, a política que passará gestões, tem toda a chance de se transformar (...) cara da CET disse, não adianta construir mais vias para carros, diminuindo tempo de semáforo para pedestre, tirar os ciclistas da rua, tentei fazer isso durante 30 anos e só piorou.	126. A máquina pública leva tempo para ser mudada, no caso, a infraestrutura cicloviária é apenas o começo da influência no planejamento urbano, muito porque há forte resistência interna na CET por parte de funcionários, alguns inclusive já convencidos por sua experiência que diminuir tempo de semáforo e tirar os ciclistas da rua não é o melhor caminho, fato visível na forma como a questão é tratada que, no momento, é apenas uma política de governo diferente da política de estado que passa a ser uma prioridade independentemente do governo.
127. Tem de ser institucionalizado algumas coisas. A CET tem um departamento cicloviário, São Paulo é uma das poucas cidades que fez isso (...) Rio de Janeiro por exemplo, a bicicleta está dentro da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, então muitas cidades do Brasil não tratam a bicicleta como transporte na organização institucional (...) Quanto mais tem gente boa lá, institucionalmente não está segmentado, São Paulo já fez isso, tem um departamento cicloviário (...) tem um plano diretor e um plano de mobilidade que estão considerando a bicicleta, precisa ter uma continuidade e fiscalização para que na mudança de gestão esses planos não sejam deixados de lado (...) precisa pensar o financiamento institucional disso porque ainda hoje não há uma verba de orçamento anual destinada.	127. Para a questão avançar, ela deve ser institucionalizada, pois nas cidades em que não tratam a bicicleta como transporte na organização institucional, as ações não tem o efeito desejado pela continuidade e fiscalização, principalmente no financiamento das obras que não tem orçamento anual para sua aplicação.
128. (...) o que está sendo feito aqui em São Paulo é com fundos, Fundo do Meio Ambiente, Fundo de Desenvolvimento Urbano que são formas bacanas, mas precisa ter no orçamento mais claro isso, de onde vem o dinheiro (...) A legislação em São Paulo está na vanguarda em termos de legislação do sistema cicloviário (...) pensar em nível federal, tem um código de trânsito ultrapassado em muitos aspectos, tem o Ministério das Cidades que não tem uma continuidade no programa de bicicletas, já teve o programa Bicicleta Brasil, mas já morreu, precisa ter no Ministério das Cidades um departamento com pessoas que entendam, Governo do Estado a mesma coisa, ninguém cuida de bicicleta e você tem o município que está de melhor forma estruturado e somado a isso a participação e controle social.	128. As obras atuais estão sendo feitas a partir de Fundo do Meio Ambiente e Fundo de Desenvolvimento Urbano que são formas interessantes de financiamento, mas o orçamento deve ser melhor delineado para saber de onde virá os recursos financeiros e que apesar da legislação de São Paulo estar na vanguarda, se pensarmos a nível federal constatamos que temos um código de trânsito ultrapassado, o Ministério das Cidades não dá continuidade às políticas públicas, aspectos políticos que influenciam da forma como o programa cicloviário é executado no que diz a participação e controle social.
129. (...) só nos movemos para consertar algo depois que está tudo muito ruim, estraga tudo e conserta, isto está atrelado a um estágio do desenvolvimento capitalista (...) lógica estúpida e predatória de recursos (...) quando olhamos para uma cidade do interior, o caminho de São Paulo foi vamos explodir o modelo automobilístico para ter segregação e privatização (...) esgota tudo e	129. O ser humano só se move para consertar algo a partir do momento que está ruim e atrelado ao estágio atrasado de desenvolvimento capitalista no nosso país, seguimos a lógica predatória como no caso do modelo do automóvel que promove segregação viária e privatização dos recursos.

depois procura a saída.	
130. As cidades menores do interior, isso a nível federal, teriam uma facilidade de se precaver (...) década de 50 e 60, as pessoas de todas as classes sociais andavam de bicicleta em São Paulo e com essa inserção do automóvel relegou a bicicleta a isso, lazer, esporte ou veículo de quem não tem outra opção (...) própria sociedade enxerga a bicicleta como o cara rico que vai treinar, como a criança no parque ou como a bicicleta do cara que não tem grana e como a vida do cara que não tem grana, não vale nada no Brasil, a vida não vale nada de forma geral (...) a vida tem um valor muito baixo no Brasil e a vida de uma pessoa pobre tem muito menos valor (...) todo mundo quer comprar pelo menos uma moto em cidades pequenas (...) bicicleta ele não vê uma coisa legal por não ter nenhum estímulo (...) estímulo cultural de ver a bicicleta como algo bacana, nem o estímulo de segurança de condições para andar.	130. As cidades do interior teriam facilidade de se precaver desse modelo, mas devido a imagem da bicicleta como lazer da criança ou esporte do cara rico que treina, mas principalmente daquele que não tem opção e a vida dele não vale nada, conclui-se que o conceito vida tem baixo valor no Brasil, muito porque a bicicleta não é divulgada como interessante por não ter estímulo cultural o que reflete nas condições de segurança para pedalar.
131. (...) cidades menores tem muito mais facilidade pela condição de espaço (...) solucionar as coisas de engenharia de tráfego nessas cidades é muito mais simples (...) governo federal tenha responsabilidade nisso por essas cidades pequenas por estruturar programas de formação, conscientização, capacitação e infraestrutura (...) ter o PAC da mobilidade inteligente, de grana para calçada e ciclovias (...) estamos numa ascensão econômica, vamos gastar, fazer rodovia, estacionamento (...) precisamos distribuir e como é tudo muito abundante e estamos em momento econômico “bom”, ainda tem essa lógica de manter o desperdício.	131. As pessoas das cidades menores tem facilidade por pedalar devido a condição de espaço sendo responsabilidade do governo federal estruturar programas de formação, conscientização, capacitação e infraestrutura, por exemplo, o PAC da mobilidade inteligente com investimento em calçadas e ciclovias.
132. Aproxima a pessoa do espaço público (...) as pessoas em todas as cidades do Brasil estão cada vez mais isoladas, penso que ajuda na reorganização do espaço porque a pessoa começa a perceber que tem carros estacionados e poderia ter uma calçada maior ou ciclovia (...) transporte público cumprindo esse papel de forma plena (...) deslocamento que é o pedestre com bicicleta, isso dá acesso a cidade, o cara pode pegar a bicicleta e ir até o terminal de ônibus ou algum lugar perto da casa dele e também ela muda alguns paradigmas de tempo e velocidade (...) velocidade igual a tempo e distância muda isso de forma interessante na cabeça das pessoas e começa a perceber as distâncias (...) o tempo não é contínuo porque quando se está de carro acelera e freia, desvirtua o que de fato o tempo e espaço (...) percepção na bicicleta de velocidade contínua que é biológica, teu corpo que está fazendo (...) perceber as distâncias menores do que a pessoa de carro percebe, começa a valorizar melhor a energia que você gasta e não a distância (...) carregar alguma coisa pesada e vai pedalar numa subida (...) ajuda a perceber a estupidez que é a velocidade vendida para o automóvel.	132. Devido as pessoas nas cidades estarem cada vez mais isoladas, aproximá-las do espaço público ajuda em sua reorganização porque elas começam a perceber que no lugar de carros estacionados poderia ter uma calçada maior ou ciclovia, além do transporte público cumprir seu papel de forma plena, pois o deslocamento do pedestre e do ciclista possibilita acesso à cidade mudando paradigmas de tempo e velocidade de modo que se começa a entender melhor as distâncias em vista do tempo do motorista não ser contínuo porque dirigindo acelera e freia, ao contrário da percepção na bicicleta de velocidade contínua é biológica passando a valorizar a energia gasta e não distância como quando pedala em uma subida ou está carregando uma coisa pesada.
133. Quando o automóvel surgiu, ele reduziu	133. Com o surgimento do automóvel se reduziu

distâncias e tempo de deslocamento das pessoas porque a opção delas era a carroça, cavalo ou a pé, só que ao mesmo tempo que aumentamos a potência de velocidade do automóvel, essa potência passou a ser cada vez mais castrada no ambiente urbano (...) sentido de castração (...) castração de potência (...) carro que anda a 220 km/h, que vai de 0 a 100km/h em 5 segundos, você está aqui andando devagar vendo um ciclista ou pedestre passar.	distância e tempo, mas ao mesmo tempo que aumentamos sua potência, a velocidade é castrada no ambiente urbano por não poder usá-la plenamente ao contrário ver uma bicicleta passando devagar é frustrante para esse sujeito.
134. Nos reaproxima do que nós somos como ser biológico, não como ter filosófico (...) não necessariamente o que você tem ao redor (...) equipamento, motor (...) muda os valores (...) crítica ao humanismo como salvação e redenção da espécie (...) humanismo libertador, nós construímos pós-idade média uma coisa de que o ser humano é foda, é inteligente, é potente para transformar todas as coisas e colocamos em termos de potencialidade.	134. O transporte motorizado muda os valores ao passo que caminhar e pedalar nos aproxima do ser biológico, não o ter filosófico, por isso que colocamos tudo em termos de potencialidade, o que é um erro do humanismo libertador.
135. (...) humanismo no sentido de inclusão, de todo mundo ser igual (...) Não é possível essa espécie sobreviver nesse planeta com essa forma de vida (...) trazer todos para o mundo do consumo porque não dá certo (...) utopias igualitárias até questões de caridade (...) pretensão de não conseguir analisar e desconstruir como chegamos até aqui e como somos como espécie hoje (...) estamos em um momento não apenas de explicar, mas entender.	135. A ideia de humanismo no mundo atual deve ser de inclusão, pois não é possível sobreviver no planeta na forma de vida atual trazendo todos para o mundo do consumo é uma pretensão limitada de análise sobre nossa construção histórica como espécie até o momento, ou seja, mais do explicar devemos nos entender.
136. (...) automóvel como construção humana de super-herói no sentido de só mexo o meu pé e ando rápido (...) potência para o homem (...) super-herói de força e velocidade (...) automóvel é um bem de consumo paradigma do capitalismo mundial e mais do que isso, ele é um paradigma urbano (...) cidades pós-automóvel tecnológico-financeiro (...) informação, inteligência coletiva e outras coisas que não estão influenciando no espaço público.	136. Construímos a ideia mítica de potência humana pela figura do super-herói com força e velocidade, noção a qual o controle do automóvel assume no capitalismo mundial como paradigma urbano e que cidades pós-era tecnológica-financeira deverão se pautar pelo fluxo de informação e inteligência coletiva.
137. (...) todo mundo tem celular, fica na internet toda hora essa humanidade não está transformando (...) uma reconfiguração do humano a partir dessa tecnologia, a tecnologia que o homem cria, acaba redefinindo ele (...) recolonizando essa tecnologia de informação outras camadas profundas do humano de sensibilidade, ansiedade (...) automóvel é um estágio material, ele interfere nessas camadas de percepção, mas são camadas de percepção que influenciam o espaço urbano físico, assim como a saúde física e mental.	137. O celular está promovendo a reconfiguração do humano a ponto dessa tecnologia de informação recolonizar camadas profundas de sensibilidade e ansiedade junto ao automóvel como estágio material, influenciam na percepção do espaço urbano, assim como saúde física e mental.
138. Toda tecnologia tem esse impacto, a revolução trouxe grande impacto na saúde da população (...) a passagem do artesanato ao industrial (...) consequências de saúde física pela postura, não-exercício como de saúde mental em que o cara está confinado e não vê mais plantas crescerem (...) descolado da produção do trabalho dele, do fetiche da mercadoria,	138. A revolução tecnológica causou impacto na saúde do corpo humano pelo confinamento em locais fechados além da alienação ao produto do seu trabalho.

139. A tecnologia digital, com a ponta dos dedos fazemos tudo (...) desejo humano, criar coisas que nos levem a outros patamares de entendimento (...) descolamento dessa essência biológica (...) não é uma desconstrução de tudo (...) tecnologia como regressão para a emancipação humana.	139. A tecnologia digital como desejo humano nos fez criar coisas levando a outros patamares de entendimento descolando da essa biológica ao passo que nesse momento uma saída “saudável” para tecnologia deveria estar focada na regressão para a emancipação humana.
140. A chegada da tecnologia na revolução industrial trouxe descontentamento e algumas pessoas começaram a se revoltar (...) movimento intelectual luddita de voltar as nossas raízes mais primatas (...) não consigo ver a humanidade diferente de uma hecatombe ambiental que devaste tudo (...) só sobrarão os mais aptos para se virar e construir uma nova civilização (...) regressão que é o caminho de entender de como é primata a gente virou esse ser como a gente é.	140. O movimento intelectual luddita se revoltou com a tecnologia na revolução industrial com um pensamento utópico de regredir como a gente é, mas para chegar nesse momento, apenas uma hecatombe ambiental que devaste tudo poderá mudar o curso da humanidade onde sobrarão apenas os mais aptos para construir uma nova civilização.
141. (...) sinto dificuldade em aceitar a bicicleta como uma questão ecológica (...) questão ecológica ele era a Amazônia pulmão do planeta e foi uma grande mentira ela ser o pulmão (...) organizações ecológicas associava a ecologia ao verde e aos bichos que não o ser humano, claro que a questão ecológica não é só isso (...) começamos a perceber que o meio ambiente é o nosso onde vivemos e como vivemos em cidade (...) sobre os rios de São Paulo, das mudanças climáticas locais por causa da queima de combustível e também por causa de movimento.	141. A questão ecológica está muito além da ecologia ao verde e aos bichos que não o ser humano, pois assim começamos a perceber que o meio ambiente é o lugar onde vivemos e convivemos.
142. Trabalho em uma organização mundial com foco em São Paulo, então tem uma aproximação diferente (...) a CICLOCIDADE é uma associação de base, o papel dela realmente é congregar pessoas (...) conexão direta com as pessoas e com a realidade (...) O papel do ITDP (...) trazer experiências e ajudar essas organizações locais com estudos e coisas que podem ser feitas, é uma organização com mais dinheiro e recursos (...) a CICLOCIDADE precisa conseguir patrocínio (...) inserção em grau de política pública por ter especialistas de várias partes do mundo, esses caras conseguem dialogar com especialistas da prefeitura.	142. Trabalha no ITDP (Institute for Transportation and Development Policy), uma organização mundial com foco em São Paulo, ao passo que o CICLOCIDADE (Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo) é uma associação de base tendo como missão congregar pessoas em conexão direta com a realidade, portanto as duas organizações são complementares, mas a questão financeira é determinante na formação profissional, pois enquanto o CICLOCIDADE necessita de patrocínio, o ITDP contrata os especialistas para dialogar com os técnicos da prefeitura.
143. (...) Eu não teria como dedicar o tempo que dedico sem alguma remuneração (...) ter dinheiro, reconhecimento, a reputação internacional que tende a ser escutada pelo poder público, mas principalmente o papel de intermediação dos ciclistas (...) ajuda a legitimar a sociedade civil (...) apesar de trabalharmos com o poder público, só trabalha em cidade onde o poder público dá abertura (...) buscar ter um apoio e participação da sociedade civil, faz essa ponte sim.	143. Dedicar-se integralmente tendo dinheiro, reconhecimento e reputação internacional, o ativista que está dentro de uma organização internacional tende a ser escutado pelo poder público, como também na intermediação dos ciclistas ajudando na legitimação do tema dentro da sociedade civil.
144. A bicicleta é uma antítese poética (...) a velocidade destruidora do automóvel, a bicicleta tem uma velocidade humana (...) questão da velocidade biológica com a bicicleta e o automóvel com a velocidade mecânica (...) parte em primeira instância da mobilidade como um todo (...) seria uma ruptura muito radical do modelo de gente, que o Brasil não tem tradição	144. A bicicleta com sua velocidade humana é uma antítese poética à velocidade mecânica do automóvel que está organizada em primeira instância no entendimento da mobilidade. A ruptura urbana é condição para pensar o quanto a propriedade privada dificulta discussões sobre o espaço público sem ponderações a equidade social.

pelos economicamente fortes e vigentes (...) o modelo do automóvel não está sendo ameaçado e uma ruptura urbana de pensar o quanto a propriedade privada em São Paulo também dificulta isso (...) pegar os bairros de classe média que tem quatro prédios, quatro piscinas, quatro quadras, quatro campos e ninguém usa aquele espaço.	
145. (...) a questão da mobilidade, com essas distâncias e doze milhões de habitantes em São Paulo, 18 milhões na região metropolitana, uma distribuição econômica na qual não haverá ruptura, ninguém vai tirar o seu escritório na Berrigni e colocar ali na Vila Nova Cachoeirinha à toa (...) Políticas levam tempo, tem uma política de expansão a partir do plano diretor para empregos na zona leste, só que isso é coisa de 5 anos fazer com que deixe de vir da zona leste ao centro para que elas consigam ter emprego lá (...) concentração muito grande e não vai mudar de uma hora para outra (...) processos por mais que a gente fosse para o outro extremo, levaria um tempo para acontecer.	145. A relação da mobilidade com a distância e a distribuição econômica influencia o plano diretor em vista da concentração de empresas no centro, mas que as pessoas moram na zona leste promovendo fluxo urbano denso gerando externalidades negativas para a população e que incentivar mudanças de empresas é uma política de empregos nessa região requer tempo para acontecer.
146. A bicicleta é uma parte dessa mobilidade, ela contesta o carro de forma bacana (...) talvez seja mais universal falar de pedestres e calçadas em São Paulo se houvesse um movimento das bicicletas (...) a bicicleta é parte da questão de mobilidade urbana, segundo, a bicicleta é parte do direito à cidade de conseguir ser mais bem distribuída e acessível para todos (...) começar a falar de habitação social em bairro rico, de mistura de comércio com residência, de coisas que não existe em São Paulo, mas vai na Europa e vê, tem política de habitação social forte em Paris, Amsterdã, misturar pobre com rico no mesmo bairro, aqui estamos muito longe de aceitar isso, a bicicleta pode levar a essas reflexões.	146. A bicicleta é parte da mobilidade urbana na questão do direito à cidade contestando o automóvel de conseguir ser mais bem distribuída e acessível para todos no momento em que a sociedade começar a discutir habitação social em bairro rico e misturar comércio com residência.
147. As coisas não são contraditórias, mas complementares, não tem posto de saúde, mas ciclovia (...) potencial de transformação com custo menor que o posto de saúde (...) claro que tem de ter um posto de saúde, mas não vejo como excludente (...) pensar o impacto dessas políticas e conseguir coloca-las de fato.	147. Construção de ciclovias e posto de saúde são ações complementares a melhoria de condições de vida da população na periferia.
148. Na periferia é onde morre mais pessoas de bicicleta (...) tem que ter ciclovia na periferia também, só que são potenciais diferentes (...) centro tem imediatamente mais pessoas usando porque estão com vontade de usar e descobrir isso, as coisas são mais próximas, as distâncias são menores (...) são características com impacto diferentes, de segurança e social, de visibilidade da bicicleta, tem de ser pensado de forma estratégica.	148. Na periferia é onde morre mais pessoas de bicicleta, por isso da necessidade de construção de ciclovia nesses lugares, ao passo que como o centro tem mais pessoas utilizando da infraestrutura pela vontade de usar em que as coisas são mais próximas e as distâncias são menores, são ações de impacto distinto, mostrando que a visibilidade da bicicleta tem de ser pensada de forma estratégica.
149. Em Copenhague e Amsterdã, o alto índice de adesão no uso da bicicleta se deve pela conveniência e prazer. Essa antítese poética do seu deslocamento que passa a ser prazeroso, as	149. Em Copenhague e Amsterdã, o alto índice de adesão no uso da bicicleta se deve pela conveniência e prazer e com isso as pessoas começam a perceber o tédio de estar dentro do

peessoas começam a perceber isso porque é muito entediante estar dentro do carro (...) outra escala de consciência que faz parte do discurso, uma consciência da coletividade, cidade melhor distribuída, diminuir o impacto da poluição e saúde, isso ajuda a legitimar uma coisa boa para a sociedade (...) poucas pessoas no mundo que vivemos forçando o individualismo exacerbado, ninguém está pensando no mundo, no outro.	carro pela escala de consciência que a legitimar o discurso de consciência da coletividade e cidade melhor distribuída com a diminuição do impacto da poluição na saúde ambiental.
150. (...) instinto de sobrevivência nosso como ser biológico, buscamos nossa autopreservação e dos nossos, nossa família e amigos (...) difícil alguém colocar a humanidade acima de si mesmo No discurso tem de ter o componente do prazer, condições para que as pessoas façam aquilo, de infraestrutura e informação e a conveniência (...) se for mais conveniente pegar o carro, boa parte da população fará isso, por mais que a bicicleta tenha x motivos (...) carro ainda é o meio mais conveniente para a maioria das pessoas, então é outra parte de política de mobilidade (...) carro já está se tornando um pouco ridículo no imaginário das pessoas.	150. Devido ao nosso instinto de sobrevivência como ser biológico que busca a autopreservação, o componente do prazer no discurso de promoção do uso da bicicleta deve dar condições de infraestrutura para que as pessoas pedalem e por mais que a bicicleta tenha x motivos, o automóvel ainda é o meio mais conveniente para a maioria das pessoas.
151. (...) padrão SUV, então tem uma tendência de pelo menos, é ridículo ter um carro desse tamanho e andar sozinho, pelo menos é um carro menor, o Smart (...) atraso de desenvolvimento capitalista que o máximo agora é ter um SUV, carro gigante que gasta muito combustível, ocupa muito espaço e que é igual a qualquer outro carro na mobilidade motorizada (...) passa a ser desnecessário na visão de muitas pessoas (...) mais importante morar perto do trabalho do que ter um carrão (...) prefere morar em uma casa toda fudida, fazer um crediário de 96x no carro do ano, a família mora em uma casa fudida, filhos estudam em uma escola de merda, mas ele tem o carro do ano, esse é o imaginário da população (...) morar perto do trabalho também é importante e nos jovens isso é muito perceptível.	151. O padrão SUV é uma tendência de mercado, mas que ao mesmo tempo, é ridículo pensar um carro enorme estar sendo ocupado por apenas uma pessoa, fato evidente no atraso do desenvolvimento capitalista pelos custos de produção e manutenção, além do espaço ocupado, passando a ser desnecessário na visão de muitas pessoas que preferem morar perto do trabalho a ter um veículo desses. Como exemplo, muitas famílias brasileiras que investem em um automóvel do ano e moram em uma casa ruim e os filhos estudam em uma escola ruim.
152. (...) jovens são o exemplo indiretamente como geração, meus pais passaram a usar o transporte público (...) não usa a bicicleta porque não tem segurança (...) Não é só questão da educação formal, deveria estar presente esses valores, mas de uma educação mais fora dos muros sem dúvida (...) por mais que se esteja no capitalismo tecnológico, estamos em uma sociedade feudal e escravocrata (...) descompasso por não ter passado pelas revoluções burguesas de igualdade (...) isso reflete no valor à vida, as pessoas se matam por muito pouco (...) educação no sentido mais profundo, daquilo que deveria ser é do valor a vida, na Inglaterra até a pouco tempo não se usava arma de fogo.	152. O deslocamento ativo não é só uma questão de educação formal, mas como instrução para fora dos muros da escola no sentido mais profundo, daquilo que deveria ser do valor à vida.
153. (...) violência generalizada com relação a vida, a impunidade nos crimes de trânsito (...) qualquer um que mata no trânsito e tenha algum dinheiro no Brasil não se sabe se o cara vai pagar por aquilo (...) algo que deveria ser abolida numa	153. A violência generalizada com relação a vida reflete na impunidade nos crimes de trânsito em que qualquer um que mata dirigindo veículo motorizado e tenha dinheiro no Brasil, dificilmente pagará por seu erro, ou seja, a

utopia (...) estágios antes de educação para criar uma estrutura que se valorize a vida (...) a bicicleta é bacana mas se tem uma desvalorização de todos os públicos no Brasil (...) relação público-privado enorme (...) você mata porque se está no espaço privado do seu carro, você está protegido por uma justiça que serve a interesses privados (...) estimular e incentivar a troca de valores (...) desconstrução do mundo de propaganda que leva a criança ser individualista e que a escola acaba reproduzindo isso e um pouco desconstruir isso, ter não é você ser.	relação público-privado está deturpada porque se está no espaço privado do carro, está protegido por uma justiça que serve a interesses privados pela desconstrução do mundo de propaganda que leva a criança ser individualista e que a escola acaba reproduzindo.
154.Toda experiência com a bicicletada sempre foi muito bacana, muitas das experiências desse movimento horizontal (...) todos os ativismos e intervenções (...) colocar placa, pintar o chão, ver a coisa crescer de 5 para 200 pessoas (...) potência, todas as vezes que várias pessoas se uniram do que tornou a bicicletada se resgatou um período longo.	154. Toda experiência com a Bicicletada desse movimento horizontal, desde os ativismos e intervenções, é uma forma de união das pessoas que ganha cada vez mais valor no contexto da sociedade do automóvel.

QUADRO 12 – CONVERGÊNCIA DISCURSO IV

Convergência no Discurso	Unidade de Significado Interpretada
<u>A experiência transformativa do ser que pedala</u> Pedalava quando criança em parques com seu pai como forma de lazer e aos 18 anos com a posse da carteira de motorista passou a dirigir automóvel voltando a usar bicicleta depois dos 25 anos quando, no dia mundial sem carro realizando sua monografia de graduação em Jornalismo investigou a questão da mobilidade entrevistando pessoas que utilizavam vários modais de deslocamento. (114) O celular está promovendo a reconfiguração do humano a ponto dessa tecnologia de informação recolonizar camadas profundas de sensibilidade e ansiedade junto ao automóvel como estágio material, influenciam na percepção do espaço urbano e saúde física e mental. (137) A revolução tecnológica causou impacto no corpo humano pelo confinamento em locais fechados além da alienação ao produto do seu trabalho. (138) Dedicar-se integralmente tendo dinheiro, reconhecimento e reputação internacional, o ativista que está dentro de uma organização internacional tende a ser escutado pelo poder público, como também na intermediação dos ciclistas ajudando na legitimação do tema dentro da sociedade civil. (141) Devido as pessoas nas cidades estarem cada vez mais isoladas, aproximá-las do espaço público ajuda em sua reorganização porque elas começam a perceber que no lugar de carros estacionados poderia ter uma calçada maior ou ciclovia, além do transporte público cumprir seu papel de forma plena, pois o deslocamento do pedestre e do ciclista possibilita acesso à cidade mudando paradigmas de tempo e velocidade de modo que se começa a entender melhor as distâncias em vista do tempo do motorista não ser contínuo porque dirigindo acelera e freia, ao contrário da percepção na bicicleta de velocidade contínua é biológica passando a valorizar a energia gasta e não distância como quando pedala em uma subida ou está carregando uma coisa pesada. (132) Com o surgimento do automóvel se reduziu distância e tempo, mas ao mesmo tempo que aumentamos sua potência, a velocidade é castrada no ambiente urbano por não poder usá-la plenamente ao contrário ver uma bicicleta passando devagar é frustrante para esse sujeito. (133) O transporte motorizado muda os valores ao passo que caminhar e pedalar nos aproxima do ser biológico, não o ter filosófico, por isso que colocamos tudo em termos de potencialidade, o que é um erro do humanismo libertador. (134) Trabalha no ITDP (Institute for Transportation and Development Policy), uma organização mundial com foco em São Paulo, ao passo que o	<u>A experiência transformativa do ser que pedala</u> IV-1 Pedalava quando criança com seu pai no lazer e aos 18 anos passou a dirigir automóvel voltando a usar bicicleta depois dos 25 anos na monografia de graduação em Jornalismo investigou a questão da mobilidade entrevistando pessoas que utilizavam vários modais de deslocamento. IV-2 O celular está promovendo a reconfiguração do humano a ponto de recolonizar camadas profundas de sensibilidade e ansiedade que influenciam na percepção do espaço urbano e saúde física e mental no confinamento a locais fechados e alienação ao produto do seu trabalho. IV-3 Dedicar-se integralmente tendo dinheiro, reconhecimento e reputação internacional, o ativista que está dentro de uma organização internacional tende a ser escutado pelo poder público, como também na intermediação dos ciclistas ajudando na legitimação do tema dentro da sociedade civil. IV-29 Devido as pessoas nas cidades estarem cada vez mais isoladas, aproximá-las pela bicicleta ajuda em sua reorganização porque elas começam a perceber que no lugar de carros estacionados poderia ter uma calçada maior ou ciclovia, além do transporte público cumprir seu papel de forma plena onde o deslocamento do pedestre e do ciclista muda paradigmas de tempo e velocidade a ponto de entender melhor as distâncias porque o tempo do motorista não é contínuo, pois dirigindo acelera e freia, ao contrário da velocidade da bicicleta é contínua. IV-30 O transporte motorizado muda os valores ao passo que caminhar e pedalar nos aproxima do ser biológico, não o ter filosófico, por isso que colocamos tudo em termos de potencialidade, o que é um erro do humanismo libertador. IV-31 Trabalha no ITDP (Institute for Transportation and Development Policy), uma organização mundial com foco em São Paulo, ao passo que o CICLOCIDADE (Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo), na qual foi um dos fundadores, é uma associação de base tendo como missão congregar pessoas em conexão direta com a realidade, portanto as duas organizações são complementares, mas a questão financeira é determinante na formação profissional, pois enquanto o CICLOCIDADE necessita de patrocínio, o ITDP contrata os

CICLOCIDADE (Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo) é uma associação de base tendo como missão congregar pessoas em conexão direta com a realidade, portanto as duas organizações são complementares, mas a questão financeira é determinante na formação profissional, pois enquanto o CICLOCIDADE necessita de patrocínio, o ITDP contrata os especialistas para dialogar com os técnicos da prefeitura. (142) A bicicleta com sua velocidade humana é uma antítese poética à velocidade mecânica do automóvel que está organizada em primeira instância no entendimento da mobilidade.	especialistas para dialogar com os técnicos da prefeitura. IV-32 A bicicleta com sua velocidade humana é uma antítese poética à velocidade mecânica do automóvel que está organizada em primeira instância no entendimento da mobilidade.
<u>O direito de pedalar na cidade</u> Sua produção audiovisual Sociedade do Automóvel foi estimulada por professores progressistas que tocavam em questões de ativismo e que encontrou na Bicicletada uma forma de manifestação que não estava presa aos movimentos tradicionais de esquerda com direcionamento da horizontalidade e com o aprofundamento na temática passou a utilizar em seus trajetos o transporte coletivo e a bicicleta. (115) As sociedades americanas se encontram nesse modelo de construção de uma cidade desde a década de 50 com o automóvel pilar da economia, só que quando nessa conta a indústria automobilística colabora para o PIB, não se coloca uma série de custos e externalidades, principalmente se falando de uma metrópole de um país que não é centro do capitalismo. (118) Na periferia do capitalismo, o modelo está em permanente crise, mas com o período de estabilização da economia, a oferta ao transporte motorizado individual foi elevada privatizando a mobilidade urbana, o que gera conflitos eminentes para quem se locomove na cidade tendo como possível saída o transporte coletivo atrativo e promoção do deslocamento ativo. (119) Por querer um trânsito mais humano com o discurso do compartilhamento viário, o movimento começa a influenciar no diálogo sobre o problema da educação no trânsito que se estrutura na velocidade do automóvel nociva à vida humana. (124) A máquina pública leva tempo para ser mudada, no caso, a infraestrutura cicloviária é apenas o começo da influência no planejamento urbano, muito porque há forte resistência interna na CET por parte de funcionários, alguns inclusive já convencidos por sua experiência que diminuir tempo de semáforo e tirar os ciclistas da rua não é o melhor caminho, fato visível na forma como a questão é tratada que, no momento, é apenas uma política de governo diferente da política de estado que passa a ser uma prioridade independentemente do governo. (126) Para a questão avançar, ela deve ser institucionalizada, pois nas cidades em que	<u>O direito de pedalar na cidade</u> IV-4 O documentário Sociedade do Automóvel foi estimulado por professores que tocavam em questões de ativismo encontrando na Bicicletada uma forma de manifestação com direcionamento da horizontalidade e no aprofundamento à temática passou a utilizar em seus trajetos o transporte coletivo e a bicicleta. IV-5 As sociedades americanas se encontram nesse estrutura de cidade desde a década de 50 como automóvel pilar da economia, porém, a indústria automobilística colabora para o PIB sem levar em conta uma série de custos e externalidades em uma metrópole periférica do capitalismo com um modelo que está em permanente crise. IV-6 Com o período de estabilização da economia, a oferta ao transporte motorizado individual foi elevada, o que privatizou a mobilidade urbana gerando conflitos eminentes. IV-7 Por querer um trânsito mais humano com o discurso do compartilhamento viário, o movimento começa a influenciar no diálogo sobre o problema da educação no trânsito que se estrutura na velocidade do automóvel nociva à vida humana. IV-8 A máquina pública leva tempo para ser mudada em que a infraestrutura cicloviária é o começo da influência no planejamento urbano que encontra resistência interna na CET por parte de funcionários, alguns inclusive convencidos pela experiência de que diminuir tempo de semáforo e tirar os ciclistas da rua não é o melhor caminho. IV-9 Isto ocorre porque a questão é tratada como política de governo diferente de ser uma política de estado passando a ser prioridade com a institucionalização, já que cidades que não trata a bicicleta como modal de deslocamento na organização institucional, as ações não tem

não tratam a bicicleta como transporte na organização institucional, as ações não tem o efeito desejado pela continuidade e fiscalização, principalmente no financiamento das obras que não tem orçamento anual para sua aplicação. (127) As obras atuais estão sendo feitas a partir de Fundo do Meio Ambiente e Fundo de Desenvolvimento Urbano que são formas interessantes de financiamento, mas o orçamento deve ser melhor delineado para saber de onde virá os recursos financeiros e que apesar da legislação de São Paulo estar na vanguarda, se pensarmos a nível federal constatamos que temos um código de trânsito ultrapassado, o Ministério das Cidades não dá continuidade às políticas públicas, aspectos políticos que influenciam da forma como o programa cicloviário é executado no que diz a participação e controle social. (128) O ser humano só se move para consertar algo a partir do momento que está ruim e atrelado ao estágio atrasado de desenvolvimento capitalista no nosso país, seguimos a lógica predatória como no caso do modelo do automóvel que promove segregação viária e privatização dos recursos. (129) As cidades do interior teriam facilidade de se precaver desse modelo, mas devido a imagem da bicicleta como lazer da criança ou esporte do cara rico que treina, mas principalmente daquele que não tem opção e a vida dele não vale nada, conclui-se que o conceito vida tem baixo valor no Brasil, muito porque a bicicleta não é divulgada como interessante por não ter estímulo cultural o que reflete nas condições de segurança para pedalar. (130) As pessoas das cidades menores tem facilidade por pedalar devido a condição de espaço sendo responsabilidade do governo federal estruturar programas de formação, conscientização, capacitação e infraestrutura, por exemplo, o PAC da mobilidade inteligente com investimento em calçadas e ciclovias. (131) A ideia de humanismo no mundo atual deve ser de inclusão, pois não é possível sobreviver no planeta na forma de vida atual trazendo todos para o mundo do consumo é uma pretensão limitada de análise sobre nossa construção histórica como espécie até o momento, ou seja, mais do explicar devemos nos entender. (135) Construímos a ideia mítica de potência humana pela figura do super-herói com força e velocidade, noção a qual o controle do automóvel assume no capitalismo mundial como paradigma urbano e que cidades pós-era tecnológica-financeira deverão se pautar pelo fluxo de informação e inteligência coletiva. (136) A tecnologia digital como desejo humano nos fez criar coisas levando a outros patamares de entendimento descolando da essa biológica ao passo que nesse momento uma saída “saúdável” para tecnologia deveria estar focada na regressão para a emancipação humana. (139) O movimento	continuidade e fiscalização, principalmente no financiamento das obras que não tem orçamento anual para sua aplicação. IV-10 As obras atuais são feitas a partir de Fundo do Meio Ambiente e Fundo de Desenvolvimento Urbano que são formas interessantes de financiamento, mas que deve ser melhor delineado os recursos financeiros. IV-11 Apesar da legislação em São Paulo estar na vanguarda, à nível federal temos um código de trânsito ultrapassado e o Ministério das Cidades não dá continuidade às políticas públicas por brigas políticas que influenciam como o programa cicloviário é executado no que diz a participação e controle social, pois é notório que o ser humano só se move para consertar algo a partir do momento que está ruim e atrelado ao estágio atrasado de desenvolvimento capitalista no nosso país, seguimos a lógica predatória que promove segregação viária e privatização dos recursos. IV-12 As cidades do interior teriam facilidade de se precaver do modelo vigente, mas devido a imagem da bicicleta não ser valorizada e atrelada a quem não tem dinheiro e a vida dessa pessoa não vale nada, conclui-se que o conceito vida tem baixo valor no Brasil refletindo nas condições de segurança para pedalar. IV-13 As pessoas das cidades menores tem facilidade por pedalar devido a condição de espaço sendo portanto responsabilidade do governo federal estruturar programas de formação, conscientização, capacitação e infraestrutura, por exemplo, o PAC da mobilidade inteligente com investimento em calçadas e ciclovias. IV-14 A ideia de humanismo no mundo atual deve ser de inclusão, ou seja, não é possível sobreviver no planeta na forma de vida atual trazendo todos para o mundo do consumo construído pela ideia mítica de potência humana na figura do super-herói com força e velocidade, noção que o automóvel assume no capitalismo mundial como paradigma urbano. IV-15 A tecnologia digital como desejo humano nos fez criar coisas levando a outros patamares de entendimento descolando da essa biológica e que uma saída “saúdável” para esse estágio de desenvolvimento tecnológico deve estar focado na regressão para a emancipação humana, como exemplo, o movimento intelectual luddita que acreditam em apenas uma hecatombe ambiental que devaste tudo poderá mudar o curso da humanidade onde sobrarão apenas os mais aptos para construir uma nova civilização.
---	---

intelectual luddita se revoltou com a tecnologia na revolução industrial com um pensamento utópico de regredir como a gente é, mas para chegar nesse momento, apenas uma hecatombe ambiental que devaste tudo poderá mudar o curso da humanidade onde sobrarão apenas os mais aptos para construir uma nova civilização. (140) A questão ecológica está muito além da ecologia ao verde e aos bichos que não o ser humano, pois assim começamos a perceber que o meio ambiente é o lugar onde vivemos e convivemos. (143) A relação da mobilidade com a distância e a distribuição econômica influencia o plano diretor em vista da concentração de empresas no centro, mas que as pessoas moram na zona leste promovendo fluxo urbano denso gerando externalidades negativas para a população e que incentivar mudanças de empresas é uma política de empregos nessa região requer tempo para acontecer. (145) A bicicleta é parte da mobilidade urbana na questão do direito à cidade contestando o automóvel de conseguir ser mais bem distribuída e acessível para todos no momento em que a sociedade começar a discutir habitação social em bairro rico e misturar comércio com residência. (146) Construção de ciclovias e posto de saúde são ações complementares a melhoria de condições de vida da população na periferia. (147) O padrão SUV é uma tendência de mercado, mas que ao mesmo tempo, é ridículo pensar um carro enorme estar sendo ocupado por apenas uma pessoa, fato evidente no atraso do desenvolvimento capitalista pelos custos de produção e manutenção, além do espaço ocupado, passando a ser desnecessário na visão de muitas pessoas que preferem morar perto do trabalho a ter um veículo desses. Como exemplo, muitas famílias brasileiras que investem em um automóvel do ano e moram em uma casa ruim e os filhos estudam em uma escola ruim. (151) O deslocamento ativo não é só uma questão de educação formal, mas como instrução para fora dos muros da escola no sentido mais profundo, daquilo que deveria ser do valor à vida. (152) A violência generalizada com relação a vida reflete na impunidade nos crimes de trânsito em que qualquer um que mata dirigindo veículo motorizado e tenha dinheiro no Brasil, dificilmente pagará por seu erro, ou seja, a relação público-privado está deturpada porque se está no espaço privado do carro, está protegido por uma justiça que serve a interesses privados pela desconstrução do mundo de propaganda que leva a criança ser individualista e que a escola acaba reproduzindo. (153) Buscava uma experiência estética e sensorial diferente com a cidade no sentido de desvendá-la com outros olhos, o que fez criar o blog apocalipse motorizado pelo engajamento político motivado pela participação na bicicletada, passou a realizar	IV-16 A questão ecológica está muito além da ecologia ao verde e aos bichos que não o ser humano, pois o problema é o lugar onde vivemos e convivemos. IV-17 A relação da mobilidade com a distância e a distribuição econômica influencia o plano diretor em vista da concentração de empresas no centro, o que promove fluxo urbano denso para essa região gerando externalidades negativas para a população, tendo como saída incentivar mudanças de empresas na política de empregos, mas que requer tempo para acontecer. IV-18 A bicicleta é parte da mobilidade urbana na questão do direito em que o espaço da cidade consiga ser melhor distribuído e acessível para todos e que a construção de ciclovias e posto de saúde são ações complementares a melhoria de condições de vida da população na periferia. IV-19 O padrão SUV é uma tendência de mercado, mas é ridículo pensar um carro enorme estar sendo ocupado por apenas uma pessoa, além do espaço ocupado pelo veículo, como em muitas famílias brasileiras que investem em um automóvel do ano e moram em uma casa ruim e os filhos estudam em uma escola ruim. IV-20 O deslocamento ativo não é só uma questão de educação formal, mas instrução para fora dos muros da escola por aquilo que deveria ser do valor à vida. IV-21 A violência generalizada com relação à vida reflete na impunidade dos crimes de trânsito em que qualquer um que mata e tenha dinheiro no Brasil, dificilmente pagará por seu erro como prova na relação público-privado deturpada, pois está protegida por uma justiça que serve a interesses privados, bem como na desconstrução do mundo da propaganda que leva a criança ser individualista e que a escola reproduz. IV-22 Buscava uma experiência estética e sensorial diferente com a cidade no sentido de desvendá-la com outros olhos, o que fez criar o blog apocalipse motorizado no sentido de realizar uma contestação política percebendo a potência de transformação na bicicleta. IV-23 Essa experiência sobre libertação é de um modo pré-concebido de vida no enquadramento de padrões de uma sociedade moldada para o automóvel que promove o aumento das distâncias, desperdício de recursos e tempo de vida das pessoas. IV-24 Não é uma regra a pessoa que pedala se
---	--

uma contestação política percebendo a potência de transformação na bicicleta. (116) Essa experiência é sobre libertação de um modo pré-concebido de vida como uma carreira, ficar rico, casar e ter filhos e comprar um carro, algo que sua família não colocou como obrigação para ti no sentido de enquadrar em padrões de uma sociedade moldada para o automóvel que promove o aumento das distâncias, desperdício de recursos e tempo de vida das pessoas. (117) Não é uma regra para quem pedala se transformar numa pessoa melhor, pois percebe-se comportamentos individualistas de ciclistas similares aos motoristas. A visibilidade do tema ciclovias se deve a pessoas que estavam fora dos padrões sociais se encontrando e acabaram se envolvendo em laços de solidariedade muito importantes, seja quaisquer forem as idades, como reação a privatização do espaço público que faz com que os cidadãos deixem de conviver com o diferente, pois aquele que tem um carro, frequentará lugares com seus iguais tendo como efeito que a cidade deixa de existir e passa a ter uma sociabilidade pouco atraente em diversidade. (120) A organização social em torno da bicicleta permite a possibilidade de encarar a diversidade no contato direto com a realidade para estabelecer outros laços com a figura do marginalizado. (121) Isto se deve pela potência do próprio movimento que não está preso a velhas estruturas de movimentos sociais por ser mais horizontal e por pedalar todo dia serem vítimas diretas da opressão do transporte motorizado e que tem de ser parte daquilo para exigir uma condição melhor no trânsito. (122) A ação de começar a transformar o espaço urbano é a própria crise do modelo privatista do automóvel que está saturado alcançando níveis insustentáveis de convivência social, refletido na figura do motorista que blinda o seu carro por medo de trafegar na cidade, por isso a legitimidade do movimento cicloativista se mostra como a saída na resolução de problemas de violência urbana no espaço da rua. (123) A atual gestão começa a entender o problema de forma ampla onde o poder público fala construção de ciclovias e o movimento retruca com o argumento da alta velocidade do motorista que fecha e dá fina, sendo inevitável a pauta das bicicletas ser tratada com sensibilidade. (125) A ruptura urbana é condição para pensar o quanto a propriedade privada dificulta discussões sobre o espaço público sem ponderações a equidade social. (144) Na periferia é onde morre mais pessoas de bicicleta, por isso da necessidade de construção de ciclovias nesses lugares, ao passo que como o centro tem mais pessoas utilizando da infraestrutura pela vontade de usar em que as coisas são mais próximas e as distâncias são menores, são ações de impacto distinto, mostrando que a visibilidade da bicicleta tem de	transformar em alguém melhor, também se percebe comportamentos individualistas de ciclistas similares aos motoristas. IV-25 A visibilidade do tema ciclovias se deve a pessoas que estavam fora dos padrões sociais se envolvendo em laços de solidariedade muito importantes como reação a privatização do espaço público que faz com que os cidadãos deixem de conviver com o diferente e passa a ter uma sociabilidade pouco atraente em diversidade. IV-26 A organização social em torno da bicicleta permite a possibilidade de encarar a diversidade no contato direto com a figura do marginalizado, muito pela potência do movimento ser mais horizontal por pessoas que compartilham o sentimento de pedalar todo dia e serem vítimas diretas da opressão do transporte motorizado exigindo uma condição melhor no trânsito. IV-27 A ação de transformar o espaço urbano é a própria crise do modelo privatista do automóvel que reflete no motorista que blinda o seu carro por medo de trafegar na cidade e que a legitimidade cicloativista se mostra como a saída na resolução de problemas de violência no espaço público. IV-28 A atual gestão começa a entender o problema de forma ampla, mas se o poder público fala construção de ciclovias, o movimento tem o contra-argumento da alta velocidade do motorista que fecha e dá fina, ou seja, é uma pauta a ser tratada com sensibilidade. IV-33 A ruptura urbana é condição para pensar o quanto a propriedade privada dificulta discussões sobre a construção do território sem ponderações a equidade social, já que é na periferia é onde morre mais pessoas de bicicleta, por isso da necessidade de ciclovias nesses lugares, ao passo que como o centro tem mais pessoas utilizando da infraestrutura pela vontade de usar em que as coisas são mais próximas e as distâncias são menores, são ações de impacto distinto, mostrando a sua visibilidade ser pensada de forma estratégica. IV-34 Em Copenhague e Amsterdã, o alto índice de adesão no uso da bicicleta se deve pela conveniência e prazer e com isso as pessoas começam a perceber o tédio de estar dentro do carro, além de legitimar o discurso de consciência da coletividade com a diminuição do impacto da poluição na saúde ambiental. IV-35 Devido ao nosso instinto de sobrevivência que busca a autopreservação, o componente do prazer na promoção do uso da bicicleta é
---	--

ser pensada de forma estratégica. (148) Em Copenhagen e Amsterdã, o alto índice de adesão no uso da bicicleta se deve pela conveniência e prazer e com isso as pessoas começam a perceber o tédio de estar dentro do carro pela escala de consciência que a legitimar o discurso de consciência da coletividade e cidade melhor distribuída com a diminuição do impacto da poluição na saúde ambiental. (149) Devido ao nosso instinto de sobrevivência como ser biológico que busca a autopreservação, o componente do prazer no discurso de promoção do uso da bicicleta deve dar condições de infraestrutura para que as pessoas pedalem e por mais que a bicicleta tenha x motivos, o automóvel ainda é o meio mais conveniente para a maioria das pessoas. (150) Toda experiência com a Bicicletada desse movimento horizontal, desde os ativismos e intervenções, é uma forma de união das pessoas que ganha cada vez mais valor no contexto da sociedade do automóvel. (154)	responsabilidade do poder público em dar condições de infraestrutura para que as pessoas pedalem e por mais que a bicicleta tenha x motivos, o automóvel ainda é o meio mais conveniente para a maioria das pessoas. IV-36 Toda experiência com a Bicicletada, desde os ativismos e intervenções, é uma forma de união das pessoas que ganha cada vez mais valor no contexto da sociedade do automóvel.
--	---