

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
ESCOLA DE ARTES, CIÊNCIAS E HUMANIDADES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS DA ATIVIDADE FÍSICA

ROBERTO DO VALLE MOSSA

**A bicicleta na cidade: interfaces entre a saúde e bem-estar na Agenda 2030 da ONU com
a promoção da atividade física e o meio de transporte ativo em São Paulo**

São Paulo
2022

ROBERTO DO VALLE MOSSA

**A bicicleta na cidade: interfaces entre a saúde e bem-estar na Agenda 2030 da ONU com
a promoção da atividade física e o meio de transporte ativo em São Paulo**

Versão corrigida

Dissertação apresentada à Escola de Artes,
Ciências e Humanidades da Universidade de
São Paulo para a obtenção do título de Mestre
em Ciências pelo Programa de Pós-graduação
em Ciências da Atividade Física.

Área de concentração: Atividade Física e
Promoção da Saúde

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Ricci Uvinha

São Paulo

2022

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca da Escola de Artes, Ciências e Humanidades,
com os dados inseridos pelo(a) autor(a)
Brenda Fontes Malheiros de Castro CRB 8-7012; Sandra Tokarevicz CRB 8-4936

Do Valle Mossa, Roberto

A bicicleta na cidade: interfaces entre a saúde
e bem-estar na Agenda 2030 da ONU com a promoção da
atividade física e o meio de transporte ativo em São
Paulo / Roberto Do Valle Mossa; orientador,
Ricardo Ricci Uvinha. -- São Paulo, 2022.
173 p: il.

Dissertacão (Mestrado em Ciencias) - Programa de
Pós-Graduação em Ciências da Atividade Física, Escola
de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de
São Paulo, 2022.
Versão corrigida

1. Agenda 2030. 2. Atividade Física. 3. Promoção
da Saúde. 4. Bicicleta. 5. Mobilidade Urbana. I.
Uvinha, Ricardo Ricci, orient. II. Título.

Nome: MOSSA, Roberto do Valle

Título: “A bicicleta na cidade: interfaces entre a saúde e bem-estar na Agenda 2030 da ONU com a promoção da atividade física e o meio de transporte ativo em São Paulo”

Dissertação apresentada à Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de Mestre em Ciências pelo Programa de Pós-graduação em Ciências da Atividade Física.

Área de concentração: Atividade Física e Promoção da Saúde

Aprovado em: 05/04/2022

Banca Examinadora

Prof. Dr. Alex Antonio Florindo

Julgamento: Aprovado

Instituição: EACH/USP

Assinatura: _____

Prof.^a Dr.^a Simone Aparecida Rechia

Julgamento: Aprovado

Instituição: UFPR

Assinatura: _____

Prof.^a Dr.^a Roselene Crepaldi

Julgamento: Aprovado

Instituição: UAM

Assinatura: _____

À Tainá Melody Santos, atleta de Rugby em Cadeira de Rodas que nos deixou cedo demais, em março de 2021. Sua amizade, carisma, carinho, talento e esforço nos treinos e na vida, além das demonstrações de apreço, sempre serão lembrados.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço por toda proteção divina recebida ao longo de minha vida. Daqui, sigo o caminho pelo bem, com honestidade, responsabilidade e contribuindo a esse mundo da maneira que melhor posso, conforme a missão.

Agradeço a meus pais, Lindamar do Valle e José Carlos Mossa, pelo apoio sempre confiado e sem o qual nada teria sido possível.

Registro meus mais sinceros agradecimentos ao meu orientador, Prof. Dr. Ricardo Ricci Uvinha, pelo apoio, parceria e confiança a mim depositada durante todo esse período, desde o primeiro dia de conversa, em que fiz questão de o procurar pessoalmente na EACH-USP, em 2018, viajando de Curitiba a São Paulo para tratar de um pré-projeto que enfim resultou nessa pesquisa concluída. Muito obrigado por todas as ajudas e oportunidades a que me confiou! Todo o meu respeito e admiração pela pessoa e pelo trabalho que realiza em prol à Universidade e à Educação, sobretudo aos estudantes.

Agradeço muito a professora Simone Rechia e o professor Alex Florindo pelos apontamentos e direcionamentos construtivos que me ofereceram na banca de Qualificação, os quais foram significativos e essenciais para a conclusão dessa pesquisa.

Meus agradecimentos ao GIEL e todas as pessoas que o compõem, dentre professores, pesquisadores e acadêmicos que me receberam muito bem desde o primeiro dia em que conheci o grupo, ainda antes do meu ingresso no mestrado. Agradeço ao Prof. Reinaldo Pacheco pelas parcerias, transparência e momentos de conversas descontraídas em dias de trabalho na sala do grupo. Espero poder realizar mais projetos juntos e um dia ver a Conexão Cicloviária Inter-USP fora do papel, se tornando realidade em São Paulo. À Profa. Roselene Crepaldi pelos momentos tão divertidos durante os intervalos e cafés. Que sorte ter professores e professoras tão humanos e inspiradores! Meus agradecimentos ao Filipe Romano, amigo veterano ao qual busquei me espelhar como uma referência nesse período e que me auxiliou em diferentes momentos, bem assim como a todos demais veteranos e veteranas. Meu muito obrigado ao amigo Leandro Ribeiro da Silva, meu grande parceiro nessa jornada, por toda a companhia em diferentes atividades, disciplinas, momentos de lazer no Handebol e nos projetos, sobretudo na Pré-iniciação Científica, trabalho que foi muito gratificante ter contribuído! Também Luiz Pina, Rosangela Rodrigues e todos demais amigos e amigas que fiz no grupo.

Especialmente, em memória, registro os meus mais sinceros agradecimentos a José Augusto Honorato Vieira Júnior, o Guto, veterano de GIEL e amigo que me auxiliou e demonstrou receptividade desde meus primeiros dias no grupo, me ajudando inclusive através de videochamada com o processo de registro na Plataforma Brasil e Comitê de Ética. Apoio que não foi e não será esquecido. Eterna gratidão.

Agradeço ao GEPAF e todos os integrantes. Prof. Douglas Andrade por todos os momentos de construção da Etapa 1 do Temático, Prof. Alex pela confiança enquanto membro voluntário no grupo e enquanto bolsista Fapesp, que muito me foi importante como aprendizado em etapas de uma pesquisa tão grande e pelo financiamento a que fui contemplado em meses de trabalho diário, sempre com muita dedicação. Também ao Prof. Paulo Guerra, por sua simpatia e demonstrações de apoio a mim conferidas. Meu especial agradecimento à Michele Santos da Cruz por todos os momentos e conversas, praticamente diárias, no âmbito profissional e pessoal, que foram e são tão importantes a mim. Incontáveis momentos de trabalho e cafés juntos no grupo que não se esquecem. Você é meu exemplo a seguir! A todos amigos e amigas que fiz no grupo, Ana Carolina de Oliveira, Cicero Santos, Eduardo Quieroti, Evelyn Ribeiro, João Paulo Barbosa, Crislaine Santos. Amizades para a vida.

Agradeço ao Eder Brito, amigo da Gestão de Políticas Públicas, por todas as conversas sobre música e administração pública.

Em tempo, e com o imenso risco de não conseguir citar todas as incontáveis pessoas que foram e são importantes nessa jornada acadêmica, faço questão de registrar meus agradecimentos ao Prof. Flávio Pires e todas as pessoas que compõem o PPGCAF, bem assim como a toda a equipe técnica da EACH-USP, setor da biblioteca, secretarias, audiovisual, T.I., equipes do Restaurante Universitário, zeladoria, segurança, lanchonetes, e todos que fazem acontecer e são essenciais ao ambiente acadêmico.

Minha imensa gratidão a todas as pessoas que apoiam e acreditam no meu trabalho e que atuam pelo meio ambiente, pela atividade física e pela promoção do uso da bicicleta em todos os domínios.

— Mas qual é a pedra que sustenta a ponte? — pergunta Kublai Khan. *— A ponte não é sustentada por esta ou aquela pedra — responde Marco —, mas pela curva do arco que estas formam.* Kublai Khan permanece em silêncio, refletindo. Depois acrescenta: *— Por que falar das pedras? Só o arco me interessa.* Polo responde: *— Sem pedras o arco não existe”.* Diálogo entre o viajante Marco Polo com o imperador Kublai Khan, em As Cidades Invisíveis. (CALVINO, 1990, p. 79)

RESUMO

MOSSA, Roberto do Valle. **A bicicleta na cidade:** interfaces entre a saúde e bem-estar na Agenda 2030 da ONU com a promoção da atividade física e o meio de transporte ativo em São Paulo. 173 f. Dissertação (Mestrado em Ciências da Atividade Física) – Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

O presente estudo busca discutir o uso da bicicleta na cidade de São Paulo a partir do ODS 3 da Agenda 2030, que se refere à saúde e bem-estar das populações e que pode ser considerado um dos mais transversais entre todos os 17 ODS. Havendo crescimento do uso da bicicleta nos últimos anos, em diferentes domínios, o direito a sua circulação nos espaços públicos ainda sevê diante de condições adversas que podem desencorajar a adoção dessa forma ativa de transporte. Nesse sentido, o estudo propõe como objetivo geral verificar se os ODS da Agenda 2030 correlacionados aos usos da bicicleta, com ênfase ao ODS 3, estão em consonância com os programas e ações realizados pelo Poder Público em São Paulo. Os objetivos específicos se concentram em analisar documentos, leis, planos e indicadores que permeiam as ações de fomento ao uso da bicicleta na cidade; examinar como e se o uso da bicicleta é mencionado no discurso de lideranças dos setores público, privado e da sociedade civil organizada; examinar o discurso de lideranças internacionais atuantes na promoção do ODS 3 quanto as relações entre o uso da bicicleta e a Agenda 2030; refletir sobre as potencialidades, necessidades e avaliação de programas e ações realizados pelo Poder Público na cidade correlacionados ao ODS 3 e aos usos da bicicleta. Para isso, optou-se por uma pesquisa qualitativa de caráter exploratório, embasada por uma tríade que compôs a pesquisa, sendo: análise bibliográfica e documental a partir de leis, dados e indicadores que permeiam o uso da bicicleta, entrevistas com lideranças de diferentes setores da cidade de São Paulo e por fim entrevistas com lideranças internacionais ligadas à promoção do ODS 3 no mundo. Como resultados, foram identificados planos, ações e políticas de fomento ao uso da bicicleta na cidade de São Paulo, com execução principalmente na última década, os quais ainda pouco atendem a população das áreas externas ao Centro Expandido, em principal dos extremos. Em relação aos discursos das lideranças, foram identificadas sete principais dimensões nas falas, sendo: caminhabilidade, fomento ao uso da bicicleta, atividade física e saúde, segurança no trânsito, lazer, igualdade e direitos para todos, sustentabilidade e meio ambiente. Dentre as ideias centrais registradas, foram apontadas necessidades determinantes que envolvem as dimensões, com destaque a mudanças no desenho de ruas, segurança das mulheres e avaliações mais amplas sobre as diferentes necessidades da população. As participações internacionais apontaram para os benefícios e vantagens do uso da bicicleta pela população relacionado à saúde e bem-estar, indicando sua substancialidade para o atingimento das metas do ODS 3 nas cidades. Acredita-se que por meio do estudo seja possível contribuir sobretudo como uma oferta de embasamento qualitativo registrado por vozes de diferentes setores da sociedade, com foco no amplo e total cumprimento das metas da Agenda Municipal 2030 em benefício à população e suas diferentes necessidades em todas as regiões da cidade.

Palavras-chave: Agenda 2030; Atividade Física; Promoção da Saúde; Bicicleta; Mobilidade Urbana.

ABSTRACT

MOSSA, Roberto do Valle. **The bicycle in the city:** interfaces between health and well-being in the UN 2030 Agenda with the physical activity promotion and active means of transport in Sao Paulo. 173 f. Dissertation (Master in Sciencies) – Schools of Arts, Sciences and Humanities, University of Sao Paulo, Sao Paulo, 2022.

The present study aims to discuss the use of bicycles in Sao Paulo city based on SDG 3 of the UN 2030 Agenda, which refers to population's health and well-being and can be considered one of the most transversal among all the 17 SDGs. With the growth of bicycle use in recent years, in different places, the right to its circulation in public spaces is still faced with adverse conditions that can discourage the adoption of this active form of transport. Therefore, this study proposes as a general objective to verify if the SDGs of the 2030 Agenda correlated to the use of bicycles, with emphasis on SDG 3, are in accord with the programs and actions conducted by the public authority in Sao Paulo. The specific objectives focus on analyzing documents, laws, plans and indicators that permeate actions to encourage the use of bicycles in the city; examine how and if the use of bicycles is mentioned in the leaders from the public's, private's and organized civil society sectors' discourse; examine international leaders' discourse working in the promotion of SDG 3 regarding the relationship between bicycle use and the 2030 Agenda; ponder about the potential, needs and evaluation of programs and actions, conducted by the Government in the city, related to SDG 3 and the use of bicycles. In this regard, a qualitative exploratory research was chosen, based on a triad that composed the research, namely: bibliographic and documentary analysis from laws, data and indicators that permeate the use of the bicycle, interviews with leaders from different sectors of Sao Paulo city and, finally, interviews with international leaders linked to the promotion of SDG 3 in the world. As a result, plans, actions and policies have been identified to encourage the use of bicycles in the city mentioned above, and they have mainly been implemented in the last decade, which still barely serve the population in areas outside the Expanded Center, specially in the extreme areas of the city. In relation to the leaderships' speeches, seven main dimensions were identified in the speeches, namely: walkability, promotion of bicycle use, physical activity and health, traffic safety, leisure, equality and rights for all, sustainability and the environment. Among the central ideas recorded, determining needs involving dimensions were pointed out, with emphasis on changes in street design, women's safety and broader assessments of the different population needs. The International participation has pointed to benefits and advantages of cycling by the population related to health and well-being, indicating its substantiality for achieving the goals of SDG 3 in cities. It is believed that through the study it is possible to contribute, above all, as an offer of qualitative basis registered by voices from different society sectors, focusing on the broadest and total achievement of set goals of the Municipal Agenda 2030 for the benefit of the population and its different needs in all zones of the city regions.

Keywords: Agenda 2030; Physical Activity; Health promotion; Bicycle; Urban Mobility.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030	34
Figura 2: Mapa da construção e participação da Agenda 2030	36
Figura 3: Adequação das metas globais à realidade brasileira	48
Figura 4: Tríade de composição da pesquisa	58
Figura 5: Mapa das estações do sistema Bike Sampa	131
Figura 6: Plano Cicloviário 2021-2024	133
Figura 7: Infraestrutura cicloviária atual da cidade de São Paulo com indicador da falta de conectividade entre Zona Leste e demais regiões	134
Figura 8: Acesso a infraestrutura cicloviária em raio de 300 metros do domicílio	135
Figura 9: Vias mais perigosas para pedestres e ciclistas (2016-2020)	136

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Viagens, usuários de bicicletas e valores totais de população e viagens - Município de São Paulo, 2007 e 2017	85
Tabela 2: Indicadores de sinistros e mortes envolvendo ciclistas	105
Tabela 3: Comparaçao do número de viagens coletadas pelas CET	118
Tabela 4: Metas do Plano Cicloviário 2019-2028	121
Tabela 5: Viagens por regiões da cidade - Município de São Paulo, 2007 e 2017	138

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – Agenda 2030	37
Quadro 2: Metas para o ODS 3	38
Quadro 3: Câmaras Temáticas Agenda Municipal 2030	51
Quadro 4: Metas Municipais e ações de Implementação da Agenda Municipal 2030 em São Paulo correlacionadas ao fomento de uso da bicicleta	51
Quadro 5: Questões às lideranças participantes do SPHWF 2020	58
Quadro 6: Questões para discussão e declaração de consenso	67
Quadro 7: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 01	74
Quadro 8: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 02	75
Quadro 9: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 03	76
Quadro 10: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 04	78
Quadro 11: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 05	80
Quadro 12: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 06	81
Quadro 13: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 07	83
Quadro 14: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 08	86
Quadro 15: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 09	88
Quadro 16: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 10	91
Quadro 17: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 11	94
Quadro 18: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 12	98
Quadro 19: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 13	100
Quadro 20: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 14	103
Quadro 21:Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 15	106
Quadro 22: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 16	107
Quadro 23: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 17	111
Quadro 24: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 18	113

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Implantação anual de estrutura cicloviária (em metros) no município de São Paulo, classificada por tipologia	26
Gráfico 2: Frequência das dimensões enunciadas pelas lideranças participantes	72
Gráfico 3: Dimensões identificadas e apontamentos fornecidos no discurso das lideranças participantes do estudo ISA – Atividade Física e Ambiente	73
Gráfico 4: Percentual de uso das formas de transporte diário ou quase diário	119

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CEBRAP	Centro Brasileiro de Análise e Planejamento
CET	Companhia de Engenharia de Tráfego
CMBD	Catálogo Municipal de Bases de Dados
CMTT	Conselho Municipal de Trânsito e Transporte
CNT	Código Nacional de Trânsito
DSC	Discurso do Sujeito Coletivo
EACH	Escola de Artes, Ciências e Humanidades
FUNDURB	Fundo de Desenvolvimento Urbano
GIEL	Grupo Interdisciplinar de Estudos do Lazer
GTSC A2030	Grupo de Trabalho da Sociedade Civil para a Agenda 2030
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPAQ	International Physical Activity Questionnaire
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
ISA	Inquérito de Saúde de São Paulo
METRÔ	Companhia Paulista do Metropolitano de São Paulo
ObservaSampa	Observatório de Indicadores da Cidade de São Paulo
OD	Origem e Destino
ODM	Objetivos de Desenvolvimento do Milênio
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PBB	Programa Bicicleta Brasil
PDE	Plano Diretor Estratégico
PLANMOB/SP	Plano de Mobilidade de São Paulo
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PNUD	Programa das Ações Unidas para o Desenvolvimento
PPGCAF	Programa de Pós-graduação em Ciências da Atividade Física
RNDH	Relatório Nacional de Desenvolvimento Humano
RNSP	Rede Nossa São Paulo
SCO	Sociedade Civil Organizada
TCLE	Termo de Consentimento e Livre Esclarecido
USP	Universidade de São Paulo

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	16
1.1 PROBLEMA DE PESQUISA	19
1.2 O CAMINHO TRILHADO PELA BICICLETA NA CIDADE DE SÃO PAULO	20
2 CENÁRIOS PARA OS USOS DA BICICLETA ASSOCIADOS À ATIVIDADE FÍSICA E SAÚDE	27
2.1 O ESPAÇO, O TERRITÓRIO E A CIDADE	28
3 A AGENDA 2030 DA ONU: A ATIVIDADE FÍSICA, SAÚDE E LAZER	34
3.1 A AGENDA 2030 E QUALIDADE DE VIDA ASSOCIADA AO CAMPO DO LAZER	42
3.2 A AGENDA 2030 E AS ADEQUAÇÕES AOS CONTEXTOS	47
4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	57
4.1 AS LIDERANÇAS E AS VOZES EM ANÁLISE	62
4.2 A SELEÇÃO DAS VOZES	63
4.3 SAO PAULO HEALTH AND WELLNESS FORUM 2020	66
4.4 OS INDICADORES EM ANÁLISE	67
5 ANÁLISE DE DADOS DAS LIDERANÇAS	72
5.1 AS LIDERANÇAS PARTICIPANTES DO ESTUDO ISA: ATIVIDADE FÍSICA E AMBIENTE	73
5.2 AS LIDERANÇAS PARTICIPANTES DO SPHWF 2020	116
6 DISCUSSÃO	128
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	141
LIMITAÇÕES DA PESQUISA	144
REFERÊNCIAS	146
ANEXO A - INQUÉRITO LIDERANÇAS. ISA: ATIVIDADE FÍSICA E AMBIENTE	159
ANEXO B - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO	165
APÊNDICE A - DISCURSOS DAS LIDERANÇAS PARTICIPANTES DO SPHWF 2020	167

1 INTRODUÇÃO

A partir do Código Nacional de Trânsito – CNT, promulgado em 1997 (BRASIL, 1997), a bicicleta no Brasil deixa de ser vista perante a lei como um brinquedo ou aparelho comumente utilizado a práticas de lazer, sendo então identificada oficialmente como um meio de transporte, detentora de direitos e sujeita a deveres em sua condução, assim como os demais veículos.

Atualmente, com o alto número de veículos nas ruas dos centros urbanos, resultando em congestionamentos, agravos em saúde nas populações, questões ambientais e outros fatores problemáticos, se vê instalada uma crise de mobilidade urbana, abrindo debates e fazendo surgir proposições de alternativas que buscam diminuir os impactos, buscando melhorar o bem-estar e a qualidade de vida dos cidadãos nas cidades.

A partir de políticas públicas que buscam fomentar as formas ativas de transporte, somado a sujeitos que têm passado a usar a bicicleta, é possível identificar uma transformação gradativa do cenário urbano. Com uma maior ocupação do espaço público por pessoas utilizando a bicicleta, surgem maiores demandas e necessidade de mais abrangentes e efetivas políticas públicas, além da ampliação da infraestrutura cicloviária na cidade de forma qualitativa, considerando sua abrangência territorial e sociodemográfica.

A cidade de São Paulo possui 12.396.372 habitantes estimados (IBGE, 2021a) e área total de 1.521 km². A atual rede viária (dezembro de 2021) possui 20.180 km, sendo 663,1 km de ciclovias e ciclofaixas, sendo, até o ano de 2020, percentual de 2,95% do viário dedicado a ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas (CET, 2021a). Em crescente, conforme os dados do Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo¹, a cidade conta com 8.994.859 veículos automotores registrados.

O fato de se morar perto de ciclovias e ciclofaixas aumenta em 154% a chance do uso da bicicleta como meio de transporte (FLORINDO et al., 2018, FLORINDO et al., 2021a). Isso leva a inferir que a garantia do espaço exclusivo pode encorajar a adoção dessa modalidade de transporte, além da máxima de que quanto maior a ocupação dos espaços por pessoas usando bicicletas, mais pessoas poderão se sentir atraídas ao uso desse meio de transporte.

¹ Estatísticas de Trânsito do DETRAN-SP. Disponível em <https://www.detran.sp.gov.br/wps/portal/portaldetran/detran/estatisticastransito>, acesso em 01 out. de 2020.

Há vasto número de evidências na literatura científica quanto aos benefícios da prática regular de atividade física à saúde (CRUZ et al., 2018), sendo essa uma das variáveis populacionais mais importantes na área da saúde pública.

À prática regular de atividade física, é possível associar a prevenção e diminuição de doenças (LIM et al., 2012; LEE et al., 2012), diminuição de custos em saúde (DING et al., 2016; REZENDE et al., 2015) e apropriação dos espaços públicos junto a percepção de melhora na qualidade de vida nos domínios físico, psicológico e social (PUCCI et al., 2012).

A atividade física nos domínios do lazer e a caminhada ou o uso da bicicleta como forma ativa de transporte são hábitos importantes para o contexto da cidade, sendo fatores associados a ambientes mais saudáveis (DIAS et al., 2020; FLORINDO et al., 2009; FLORINDO et al., 2017). Todavia, em relação ao uso da bicicleta, a motivação inicial, ou encorajamento, enfrenta uma diversidade de problemáticas e condições adversas, sendo São Paulo uma cidade que, historicamente, teve seu desenho urbano modificado e ampliado buscando atender demandas para uso de veículos automotores particulares (CAMPOS, 2002; OSELLO, 1983; ROLNIK, 1997; LEME, 1999).

A expansão e construção de mais vias voltadas à utilização de veículos automotores foram vistas em grandes cidades como uma imagem de progresso, sendo incentivadas pela indústria automotiva e gestores públicos, que em São Paulo tratavam publicamente problemáticas como congestionamentos e aumento de carros particulares nas ruas como sinais de desenvolvimento (NORTON, 2011; AUGUSTO, 1996). O Plano de Avenidas, projeto urbanístico do prefeito Prestes Maia, com execução iniciada no final da década de 1940, surgiu buscando atender exigências por mais espaços para os automóveis, priorizando-os, em uma concepção que possivelmente foi o início dos problemas de mobilidade urbana e correlacionados que se enfrentam hoje na cidade (BONDUKI, 1997).

Para além dos problemas causados por congestionamentos e da poluição ambiental gerada, o excesso de automóveis pode afetar o bem-estar e qualidade de vida da população, promover maior sedentarismo e um consequente possível aumento de comorbidades, visto que a inatividade física é um dos principais fatores de causa de doenças crônicas não transmissíveis (GUTHOLD et al., 2018; REZENDE et al., 2015; WHO, 2020; SUN et al., 2020).

No entanto, mesmo com evidências sobre os benefícios da promoção da atividade física que transitam em diferentes domínios (físico, psicológico, social e ambiental), ainda é alto o número de pessoas que têm dificuldade em iniciar ou permanecer regularmente engajados em

programas de atividade física e assim iniciar e/ou manter um comportamento ativo no cotidiano (CRUZ et al., 2018).

Fatores como a falta de infraestrutura cicloviária, segurança e respeito no trânsito, violência, integração da bicicleta com outros meios de transporte, locais de estacionamento e de manutenção, dentre outros, são associados como adversos ao uso da bicicleta na cidade (PUCHER; DILL; HANDY, 2010; FRASER; LOCK, 2011; TORRES-FREIRE; CALLIL; CASTELLO, 2018). Para Bauman et al. (2012), são mais de 70 fatores que estão relacionados à prática de atividade física em países de baixa e média renda, como o Brasil, fato que consideravelmente dificulta um desenvolvimento mais sustentável e eficiente das formas ativas de transporte na cidade, impactando negativamente no bem-estar e na saúde na população.

Apesar de o Brasil estar legislando em benefício e prioridade às formas ativas de transporte, como a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU (BRASIL, 2012) e o Plano Cicloviário do Município de São Paulo (CET, 2021a), indicando se preocupar com a temática, melhorando oportunidades para as pessoas optarem pelos deslocamentos ativos, as ações e instalação de infraestrutura distribuída na cidade podem ser consideradas mais quantitativas do que qualitativas, pouco contemplando parcela da sociedade, sobretudo das regiões de periferias e de pouca visibilidade política.

Em contexto mundial, a Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU), foi criada a partir dos resultados dos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio (ODM), desenvolvidos entre os anos de 2000 e 2015. Com enfoques nas áreas social, econômica e ambiental, a Agenda 2030 busca atingir as 169 metas dos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), até o ano em que a nomeia, com os governos de cada um dos países-membros sendo responsáveis pelos planos, execuções, elaboração de indicadores, avaliação das metas e consequente progressos.

No presente estudo, é abordado como principal objeto de enfoque o ODS número 3 (ODS 3), que trata da saúde e bem-estar das populações, relacionando-o aos usos da bicicleta.

Considerando as metas do ODS 3, um dos mais transversais dentre todos os 17 ODS, sendo um dos que mais se associa aos demais e um dos mais interligados ao conceito de atividade física (SALVO et al., 2021), o estudo busca discutir as implicações desse importante e complexo determinante de saúde em perspectiva ao uso da bicicleta, considerando os diferentes domínios (meio de transporte, lazer e forma de trabalho), nas ações realizadas pelo Poder Público no cenário a cidade.

Neste sentido, se destaca a importância da bicicleta como um importante elemento no cenário da cidade, havendo em seu uso relações diretas ao ODS 3 e manifestando diferentes benefícios como um todo, em diferentes domínios, conforme discorrido com base em evidências, porém ainda sendo um veículo passível de problemáticas que podem inibir o seu uso.

1.1 PROBLEMA DE PESQUISA E OBJETIVOS

Havendo crescimento do uso da bicicleta nos últimos anos, em diferentes domínios, o direito a sua circulação nos espaços públicos ainda se vê diante de condições adversas que podem desencorajar a adoção dessa forma ativa de transporte.

Neste sentido, se destaca a importância desse veículo ativo como um importante elemento no cenário da cidade, havendo em seu uso relações diretas ao ODS 3 e manifestando diferentes benefícios como um todo, em diferentes domínios, conforme discorrido com base em evidências, porém ainda sendo passível de problemáticas que podem inibir o seu uso.

Considerando as metas do ODS 3, um dos mais transversais dentre todos os 17 ODS, sendo um dos que mais se associa aos demais e um dos mais interligados ao conceito de atividade física (SALVO et al., 2021), o estudo busca discutir as implicações desse importante e complexo determinante de saúde em perspectiva ao uso da bicicleta, considerando os diferentes domínios (meio de transporte, lazer e forma de trabalho), nas ações realizadas pelo Poder Público no cenário a cidade.

Como objetivo geral, o estudo propõe verificar se os ODS da Agenda 2030 correlacionados aos usos da bicicleta, com ênfase ao ODS 3, estão em consonância com os programas e ações realizados pelo Poder Público em São Paulo.

Os objetivos específicos se concentram em analisar documentos, leis, planos e indicadores que permeiam as ações de fomento ao uso da bicicleta na cidade; examinar como e se o uso da bicicleta é mencionado no discurso de lideranças dos setores público, privado e da sociedade civil organizada; examinar o discurso de lideranças internacionais atuantes na promoção do ODS 3 quanto as relações entre o uso da bicicleta e a Agenda 2030; refletir sobre as potencialidades, necessidades e avaliação de programas e ações realizados pelo Poder Público na cidade correlacionados ao ODS 3 e aos usos da bicicleta.

1.2 O CAMINHO TRILHADO PELA BICICLETA NO DESENVOLVIMENTO VIÁRIO URBANO DE SÃO PAULO

Políticas públicas são políticas sistematizadas ou formuladas em leis, programas e projetos que orientam ações, geralmente envolvendo recursos públicos e construídas de forma participativa, buscando garantia de direitos sociais dos cidadãos (RECHIA et al., 2015; CARVALHO, 2002).

Na cidade de São Paulo, as primeiras legislações para a regularização urbana se dão a partir da promulgação da Lei de Terras, de 1850, e tinham como meta maior estipular regras para as edificações e para os traçados de ruas sob uma ótica segregacionista, separando classes sociais (ROLNIK, 1997). A partir da segunda década do século XX, delineiam-se tendências nítidas e crescentes de ênfase ao sistema viário, sobretudo ao transporte particular em automóveis e ônibus para transporte coletivo, em detrimento a outras demandas, como estéticas urbanísticas e de lazer (CAMPOS, 2002).

Contemporaneamente, a política urbana é tratada no documento máximo do Brasil: a Constituição Federal de 1988. No Capítulo II do Título VII, o artigo 182 indica os objetivos da política de desenvolvimento urbano executada pelos poderes municipais, sendo “Ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes” (BRASIL, 1988, s/p).

Para Lefebvre (2001), a cidade moderna é o resultado de uma urbanização acelerada, desencadeada pelo processo de industrialização. Para Tschoke et al. (2011, p. 118), “As grandes cidades surgiram e trouxeram consigo, entre outras coisas, a aglomeração de pessoas num só lugar, a fim de encontrar trabalho e melhores condições de vida”. Conforme Rechia (2005), o processo do planejamento urbano contemporâneo teve início a partir do planejamento urbano modernista, pautado quase sempre por um zoneamento monofuncional onde a circulação de pessoas por meio de artérias artificiais se torna a principal preocupação dos planejadores e tomadores de decisão.

Para a regulamentação dos artigos da Política Urbana na Constituição Federal, foi sancionada em 2001 a Lei 10.257, denominada “Estatuto da Cidade” (BRASIL, 2001). Dentre as providências ao longo de 58 artigos, a infraestrutura urbana e o transporte são diretrizes essenciais da política urbana expressada, bem assim como o planejamento do desenvolvimento das cidades “De modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente”. (BRASIL, 2001, s/p). O artigo 40 institui o Plano Diretor

das cidades, prevendo a elaboração de um plano de transporte urbano integrado para todos os municípios com mais de 500 mil habitantes.

A Lei Orgânica do Município de São Paulo (SÃO PAULO, 1990a), instituindo providências para o desenvolvimento do município, trata da política urbana com garantias de acesso de todos os cidadãos a condições adequadas de, dentre mais aspectos, infraestrutura viária. No artigo 149 há previsão de combate a todas as formas de poluição ambiental, e no artigo 174, determinação de um sistema local de transporte planejado, estruturado e operado de acordo com o Plano Diretor vigente. Ao priorizar a circulação de pedestres e transporte coletivo sobre demais meios de transporte, não é mencionado o uso da bicicleta.

O mais recente Plano Diretor Estratégico (PDE) vigente na cidade de São Paulo foi sancionado por meio da Lei 16.050 de 2014 (SÃO PAULO, 2014) e, conforme o artigo 4º, os objetivos descritos ao longo dos 393 artigos devem ser alcançados até o ano de 2029. Destaca-se a Função Social da Cidade e o Direito à Cidade como princípios que regem tanto a Política de Desenvolvimento Urbano quanto o PDE.

Dentre toda a composição do PDE de 2014, há 34 artigos com diretas menções a providências ao fomento e prioridade da bicicleta como meio de transporte frente aos modos motorizados: dentre tornar o sistema viário mais seguro, integrações de modais, implantações de infraestrutura e malha cicloviária, com seção exclusiva no PDE (seção VII – Do Sistema Cicloviário), à garantia de recursos por parte do Fundo de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB) para investimentos no sistema cicloviário. Frisa-se substanciais avanços ao fomento do transporte ativo frente aos motorizados considerando o PDE anterior, de 2002 (SÃO PAULO, 2002), que ao longo de todo o documento fez única menção a construção de ciclovias somente ao longo de parques lineares, indicando baixa relevância.

Conforme mencionado, a partir da Constituição Federal de 1988, são garantidas as práticas de lazer (Art. 6º, 7º, 217 e 227) e as de esporte (Art. 24 e 217). Complementarmente, a Lei 12.864/2013 (BRASIL, 2013) inclui a atividade física como um fator determinante e condicionante para a promoção, proteção e recuperação da saúde das pessoas.

Na cidade de São Paulo, os primeiros estudos oficiais de elaboração de ciclovias datam a partir de 1980, entretanto a primeira ciclovia, denominada “pista para bicicletas”, foi construída no ano de 1976, na então recém-inaugurada Av. Juscelino Kubitschek (CET, 2021a). Esses estudos, de autoria da Companhia de Engenharia de Trânsito (CET) e embasados por diretrizes advindas do Ministério dos Transportes, resultaram na publicação de uma coletânea de cinco manuais com instruções de projetos e planejamentos cicloviários e deram origem a um

plano que previu a construção de uma rede de 185 km de vias exclusivas para bicicletas, incluindo instalações no viário já existente e também em novas vias a serem construídas (MALATESTA, 2012).

Históricos da construção de mais consolidadas políticas públicas que buscaram fomentar a mobilidade a partir do uso da bicicleta remetem à década de 1990, considerando o surgimento das primeiras leis e programas oficiais sobre a temática, e a escala de formulação e implementação dessas políticas se acentuou somente a partir da segunda metade dos anos 2000 (ITDP, 2015).

Na cidade de São Paulo, o ano de 1990 foi um marco para o início do reconhecimento da bicicleta como um meio de transporte eficiente, para além de seus usos ao lazer e esporte. Ainda anterior ao CNT (Lei 9.503/1997), o qual reconhece oficialmente em todo o território nacional a bicicleta como um meio de transporte, a Lei Municipal 10.907, a partir de sua promulgação, estabelece importantes providências de fomento ao uso da bicicleta. A lei impõe obrigatoriedade de demarcação e instalação de espaço exclusivo para circulação de bicicletas em todas as novas avenidas construídas na cidade e a implementação de ciclofaixas aos sábados e domingos nas avenidas de acesso a parques públicos (SÃO PAULO, 1990b).

No ano de 1993 surgiu o primeiro Grupo de Trabalho no município de São Paulo, comissão formada por uma equipe multidisciplinar envolvendo técnicos de diferentes Secretarias além da participação de integrantes da Sociedade Civil Organizada (SCO), havendo objetivos de realizar estudos sobre o uso de bicicletas como forma de transporte urbano (ITDP, 2015).

Em 2007, por meio da Lei 14.266, foi criado o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, sendo um início de uma política mais ampla e efetiva para o fomento e efetivação da mobilidade por bicicletas na cidade. A lei dispõe sobre ações que vão além da instalação de faixas exclusivas: conectividade de infraestruturas com estacionamentos e outros sistemas de transporte público, e ações educacionais e de fomento ao lazer a partir do uso da bicicleta (SÃO PAULO, 2007).

No ano de 2009, por meio da criação do Departamento de Planejamento Cicloviário, instalado dentro da gerência de planejamento da CET, a bicicleta foi definitivamente consolidada como um meio de transporte em São Paulo. O departamento, criado para atender as demandas do Sistema Cicloviário de 2007, foi o responsável por projetar e instalar 55 km de infraestrutura cicloviária na cidade, e desde então desenvolve e coordena os projetos relacionados (MALATESTA, 2012).

Em 2013, a Prefeitura de São Paulo divulgou o Programa de Metas 2013-2016. O documento, de divulgação obrigatória após três meses de posse de uma nova gestão, conforme a Lei Orgânica do Município (SÃO PAULO, 1990a), apresentou 123 metas. A meta número 97 previu a implantação de 400 km de infraestrutura cicloviária de circulação (SÃO PAULO, 2013a).

Também em 2013, por meio do Decreto nº 54.058, foi criado o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT), no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, um órgão, conforme o Artigo 2º, “colegiado de caráter consultivo, propositivo e participativo em questões relacionadas às ações de mobilidade urbana” (SÃO PAULO, 2013b), com presença de representantes de diversos setores do transporte, Secretarias e SCO, incluindo representação eleita por associações de ciclistas.

Em 2015 foi estabelecida a Câmara Temática de Bicicleta, uma câmara técnica específica criada para auxiliar o CMTT, composta por 22 nomes da sociedade civil ligados às associações de ciclistas. O objetivo da Câmara é monitorar ações já existentes relacionadas à mobilidade por meio de bicicletas, além de contribuir para definir e ajudar a construir novas políticas cicloviárias para a cidade. Sendo um importante espaço de diálogo entre sociedade civil e gestão municipal, com presença do Secretário de Mobilidade e Transportes e de técnicos da CET, a criação da Câmara foi uma importante medida participativa do poder público para a construção de políticas públicas integrais e representativas (MALATESTA, 2012).

Em 2014, por meio da Portaria nº 376, foi criado o Grupo de Trabalho Intersecretarial para desenvolver o processo de construção do Plano de Mobilidade (SÃO PAULO, 2015a). Um dos resultados do processo foi o Plano de Mobilidade de São Paulo – Modo Bicicleta (PlanMob/SP), por meio do Decreto Municipal nº 56.834/2016, que especificou diretrizes, metas e ações para o Plano Cicloviário, que previu, dentre outros, a elaboração de sistema de bicicletas compartilhadas na cidade (SÃO PAULO, 2016).

Em abril de 2018 foi sancionada a Lei 16.885 (SÃO PAULO, 2018b), que expandiu o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, criado por lei anterior (nº 14.266/2007), a qual possuía texto mais curto e menos abrangente, sendo automaticamente revogada a partir a nova. A partir da Secretaria de Mobilidade e Transportes, foi divulgada a Proposta de Plano Cicloviário do Município de São Paulo, a qual propôs o aumento da conectividade para mais de 90% da rede existente e a instalação de outros 1.420 km de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas na cidade.

Em 2004, a partir da Portaria nº 399/2004, foi lançado o Programa Bicicleta Brasil (PBB), com o objetivo de integrar a bicicleta nos sistemas de transportes, com equidade no uso dos espaços e segurança para os ciclistas e demais agentes da circulação urbana (BRASIL, 2004). Em 2007, o Ministério das Cidades (fundido em janeiro de 2019 com o Ministério da Integração Nacional, resultando no Ministério do Desenvolvimento Regional) produziu o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (BRASIL, 2007), uma parte integrante da Coleção Bicicleta Brasil – Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta. O objetivo da publicação foi fornecer subsídios aos municípios na implantação de planos cicloviários, buscando integrar a bicicleta a outros meios de transporte existentes e assim formar redes de transporte.

Em 2012 foi sancionada a Lei Federal 12.587 (BRASIL, 2012) instituindo a PNMU, que, dentre outras conceituações, discorreu sobre os modos não motorizados, incluindo o andar a pé. Além, estabeleceu prioridades a serem seguidas nas políticas dos municípios, como a prioridade dos modos não motorizados sobre todos os motorizados. A PNMU, também um fruto do inciso V do artigo 3º da Lei Federal 10.257/2001, é um importante marco no fomento ao transporte ativo no país, que dá respaldo em termos de novas políticas aos municípios para reorganizarem seus espaços públicos, visando o benefício das pessoas.

O PlanMob/SP é o instrumento de planejamento e gestão do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana e foi preparado buscando atender a PNMU e Política Municipal de Mobilidade Urbana estipulada pelo PDE (SÃO PAULO, 2015b). No documento é expresso a prioridade aos meios de transporte ativo frente aos motorizados.

Em agosto de 2018, o projeto de lei que propôs o PBB (PLC 83/2017), que trata do incentivo ao uso da bicicleta na melhoria da mobilidade urbana no país, foi aprovado pela Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado e assim transformado na Lei 13.724/2018 (BRASIL, 2018). Conforme a ementa, o PBB busca incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte a ser implementado em todas as cidades com mais de 20.000 habitantes, visando a melhoria das condições de mobilidade urbana, financiado, dentre outros, por parcela da arrecadação de multas de trânsito. Além, o PBB integrará a PNMU e será financiado por 15% do total arrecadado com multas de trânsito.

Ainda no âmbito do município de São Paulo, em maio de 2019, buscando consonância com a Lei Federal 13.724/2018, e também considerando as diretrizes estabelecidas no PDE, assim como o disposto no PlanMob/SP, foi lançado o Plano Cicloviário do Município de São Paulo. O plano constitui parte integrante da política de planejamento da cidade e busca consolidar o uso da bicicleta

como veículo de transporte na cidade, em caráter inclusivo, universal e objetivando a garantia da segurança dos cidadãos em seus deslocamentos (CET, 2021a).

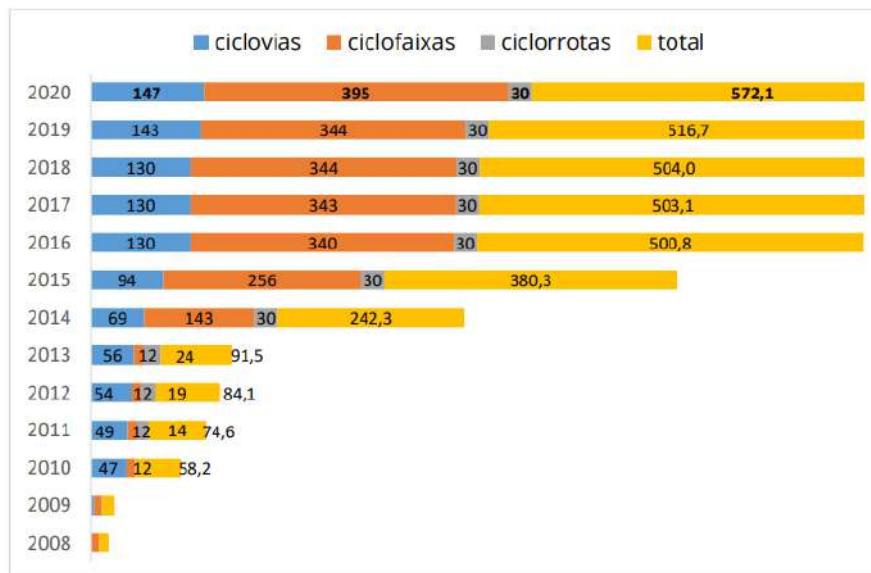
Conforme a CET (2021a), o Plano de Mobilidade do Município de São Paulo propõe, em consonância com outras políticas, a construção de um modelo de mobilidade que priorize o incentivo aos modos de transporte ativo, esses que promovem ganhos ambientais, econômicos, sociais e de saúde, tanto aos usuários quanto à cidade. No Plano de Mobilidade do Município, o fomento ao uso de bicicleta como meio de transporte deverá ser “Propiciado pela implementação de um Sistema Cicloviário, que vise ganhos aos usuários do modo bicicleta e aos demais usuários da via, gerando benefícios econômicos, sociais, urbanos, ambientais e à saúde” (CET, 2021a, p. 32). No mais, O Sistema Cicloviário do município de São Paulo, parte da Política de Mobilidade do Município, busca a efetivação dos princípios da PNMU, da Política Municipal de Mudança do Clima de São Paulo (Lei Municipal 14.933, de 2009) e do PDE.

Até agosto de 2021, a cidade de São Paulo registra 684 km de infraestrutura cicloviária permanente, sendo 651,9 km de ciclovias e ciclofaixas e 32,1 km de ciclorrotas, e planeja implementar 1.800 km de infraestrutura até o ano de 2028 (CET, 2021a). Para que se cumpra a meta divulgada pela Prefeitura de São Paulo, será necessária a construção de 162 km por ano de infraestrutura permanente até 2028.

De acordo com o Gráfico 1, a partir da gestão municipal que se iniciou em janeiro de 2017, a cidade não realizou nenhuma significativa ampliação até o ano de 2020. Em números atualizados e divulgados² em reunião técnica da Câmara Temática de Bicicleta do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, junto a técnicos da Prefeitura de São Paulo, Secretaria de Mobilidade e Transportes e a CET, até outubro de 2020 foram concluídas 24,6 km novas ciclovias/ciclofaixas, sob promessa de 173,4 km da gestão.

2 Apresentação da Prefeitura de São Paulo, Secretaria de Mobilidade e Transportes e Companhia de Engenharia de Tráfego disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1ghBDfGRbkmzSbMN9nSe2Cz-3F1jFxyjk/view?usp=sharing>, acesso em 08 out. 2020.

Gráfico 1: Implantação anual de estrutura cicloviária (em metros) no município de São Paulo, classificada por tipologia



Fonte: CET, 2021a.

Em âmbito internacional, a Agenda 2030 surge como um documento que pode nortear todas as políticas públicas relacionadas à temática do fomento ao uso da bicicleta. A Lei Municipal 16.817/2018 adota a Agenda 2030 como uma diretriz para políticas públicas na cidade de São Paulo, buscando integrar a agenda urbana da cidade aos ODS (SÃO PAULO, 2018a). Além, a lei instituiu um programa de implementação da Agenda 2030 e autorizou a criação da Comissão Municipal para o Desenvolvimento Sustentável, iniciativa regulamentada pelo Decreto Municipal 59.020/2019, que, dentre as providências, instituiu as participações e representações da Comissão (SÃO PAULO, 2019a).

Em dezembro de 2019 a Prefeitura de São Paulo publicou edital de convocação para seleção pública de representantes da Sociedade Civil para composição da Comissão Municipal para o Desenvolvimento Sustentável (SÃO PAULO, 2019b), buscando atender as diretrizes do Decreto 59.020/2019, tendo sido os representantes designados por portaria sem número³ publicada em 21 de julho de 2020. A Comissão gerou o documento Agenda Municipal 2030, tratada em item específico adiante (3.1).

3 Portaria municipal sem número, de julho de 2020, que designa os representantes da sociedade civil e do poder público, titulares e suplentes, na Comissão Municipal para o Desenvolvimento Sustentável - Agenda 2030. Disponível em https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/documento_consulta_externa.php?id_acesso_externo=433331&id_documento=33771533&infra_hash=eda6f27e152766abead74321b082f642. Acesso em 22 fev. 2022.

2 CENÁRIOS PARA OS USOS DA BICICLETA ASSOCIADOS À ATIVIDADE FÍSICA E SAÚDE

A importância que as formas de transporte possuem no meio urbano é reconhecida pela ONU no relatório *Mobilizing Sustainable Transport for Development* (ONU, 2016a). Fornecendo orientações e apontamentos sobre formas de transporte sustentável que os países devem seguir até 2030, o documento aponta que o transporte não é uma finalidade em si, mas um meio que permite às pessoas acesso a qualquer necessidade básica, como consumos diários em mercados e comércios, bens, interações social, educação, trabalho e outros aspectos que contribuem para o atingimento e manutenção do bem-estar das pessoas.

O relatório alinha-se a tendências globais de urbanização e às mudanças demográficas, bem assim como a progressos da tecnologia. “Há uma necessidade urgente de ação para lidar com os enormes custos sociais, ambientais e econômicos associados aos negócios como de costume” (ONU, 2016a, p. 7).

O documento frisa que todos os anos, em média, 1,24 milhão de pessoas morrem em acidentes viários e 3,5 milhões de pessoas morrem prematuramente devido a poluição do ar, incluindo a poluição gerada pelos meios de transporte. Em relação a números, o relatório registra que 23% das emissões de gases que contribuem na formação do efeito estufa estão relacionados a energia que vem do transporte. Congestionamentos de veículos automotores representam grande dificuldade para a economia, correspondendo, conforme o documento, a 0,7% do PIB dos Estados Unidos, 2% do PIB Europeu, de 2 a 5% do PIB da Ásia, e até mais do que 10% do PIB em algumas cidades de economias emergentes, incluindo São Paulo.

De acordo com o discurso apresentado pelo relatório, “O conceito de um plano de mobilidade urbana sustentável deve ser construído em torno de uma abordagem holística ao transporte e ao planejamento urbano” (ONU, 2016a, p. 21). Na visão da ONU, em muitos casos de grandes cidades no mundo, os planos incluem metas quantitativas ambiciosas de compartilhamento modal, ou seja, reestruturação viária para contemplar modos ativos de transporte, para atingir um equilíbrio mobilidade local sustentável, o que pode indicar as tendências globais de urbanização de acordo com mudanças demográficas que ocorrem e que ocorrerão mais.

Os benefícios da prática regular de atividade física apontados na literatura científica são diversos (CRUZ et al., 2018), e as cidades atentas a fomentar a bicicleta como meio de

transporte obtém uma diversidade de benefícios para suas populações em diferentes domínios (FLORINDO et al., 2018; PUCCI et al., 2012), indo ao encontro às evidências.

Jacobs (2011), ao discutir sobre a natureza peculiar das cidades, conceitua bairros bem-sucedidos como aqueles “Que se mantém razoavelmente em dia com seus problemas, de modo que eles não o destruam. Um bairro malsucedido é aquele que se encontra sobrecarregado de deficiências e problemas e cada vez mais inerte” (JACOBS, 2011, p. 123). Como exemplo, a autora indica que não basta contar com boas escolas para que um bairro se recupere de más condições, ou não basta a instalação de conjuntos habitacionais bem estruturados para que o local se livre de criminalidade. No mesmo sentido, é possível inferir que não basta a instalação de uma infraestrutura cicloviária em uma localidade sem que se planeje outros atributos que envolvam seu uso, como conectividades, pontos de interesse, segurança dentre outros determinantes.

Dessa forma, é premissa que a visão de conjunto deve caminhar junto à construção de programas e ações para o fomento à atividade física. Para Villaça (2001), uma frágil visão de conjunto, incapaz de ajudar a construção de uma base teórica mais ampla sobre o espaço intra-urbano foi apresentada nos estudos que permeiam a temática, pouco se avançando nas investigações sobre o conjunto da cidade. Segundo o autor, a semântica do conceito de intra-urbano diz respeito à articulação entre as várias áreas funcionais de uma cidade, incluindo possibilidades de controle por parte de classes dominantes, o que gera segregação sócio-espacial e controle do tempo de deslocamentos e localizações, em detrimento sobretudo à parcela da sociedade residente em áreas periféricas da cidade, afastada dos centros comerciais e opções de lazer.

2.1 O ESPAÇO, O TERRITÓRIO E A CIDADE

O ser humano vive situações de necessidade de locomoção, sob diferentes intuições, como os mais básicos desde o início de sua existência, possibilitando, por exemplo, a busca por alimentos, migração a novos ambientes, procura por melhores condições ambientais e climáticas, e necessidades de sobrevivência em geral.

Em processo de crescimento ao longo dos séculos, considerando a elevação da expectativa de vida das pessoas - podendo ser justificado por fatores como o avanço da medicina, maiores preocupações e melhores condições e informações sobre saúde pública,

dentre outros, é relevante a reflexão sobre o aumento das concentrações populacionais nas grandes metrópoles.

Para Brito e Souza (2005), a partir da década de 1970, os dados censitários revelaram uma população urbana superior à rural, com massas buscando principalmente Rio de Janeiro e São Paulo, estados onde a economia mais expandia, visando oportunidades para a melhoria de vida. Segundo o autor, até 1980 já havia 43 milhões de pessoas provenientes do campo, contando com os filhos nascidos na cidade, concentradas nas regiões urbanas do Brasil.

Consequentemente os espaços das cidades vão gradativamente se tornando mais disputados, em diferentes âmbitos: moradias, áreas de lazer, vias de transporte, tornando-se territórios construídos a partir dos contextos e processos históricos. As grandes avenidas e políticas rodoviárias nas grandes cidades são exemplos de espaços públicos que se tornam territórios dedicados ao transitar de veículos automotores, conforme descrito por Norton (2011), vistos como uma imagem de progresso, incentivados pela indústria automotiva e em detrimento aos demais meios de ocupação e deslocamentos.

De acordo com Oliveira (2002), o debate frente ao desenvolvimento local, analisado em sua polissemia, é complexo e comporta tantas quantas sejam as dimensões em que se exerce a cidadania, e qualquer tentativa de transformá-lo em um modelo paradigmático estará fadado ao fracasso. O campo de estudos relacionados ao território, sob suas criações e desaparecimento, pauta-se por diferentes esferas epistemológicas, de sua análise técnica a partir da geografia, às ciências sociais preocupadas com as dimensões espaciais da sociedade, essas com associação ao presente estudo. Segundo Ribeiro & Milani (2009):

O território é um lugar compartilhado no cotidiano, criador de raízes e laços de pertencimento e símbolos. É através do conhecimento desses símbolos que podemos restituir toda a riqueza de valores que dão sentido aos lugares e aos territórios de vida (RIBEIRO & MILANI, 2009, p. 213).

Em um entendimento crítico, à ótica da autora, o conceito de território é abordado como um “campo de forças, uma teia, uma rede de relações sociais que, apesar de sua complexidade interna, define ao mesmo tempo um limite, uma alteridade: a diferença entre nós e os outros” (RIBEIRO & MILANI, 2009, p. 26).

Segundo descrito por Ribeiro & Milani (2009), apoiada por Santos (1978), o espaço e o modo de produção do espaço é indissociável e interdependente da formação socioeconômica da sociedade, atingindo uma abordagem complexa e multidisciplinar para o entendimento dos sentidos do território, necessitando diálogos epistemológicos com diferentes áreas do conhecimento: construções sociais que permeiam os campos das ciências políticas, sociologia, economia, geografia, arquitetura e urbanismo e outras disciplinas acadêmicas, bem assim como

as próprias vozes da sociedade civil que integram saberes e contribuem na compreensão de dinâmicas que formaram e formam os territórios.

Em “Urbanização Desigual”, Santos (2018), menciona a Revolução Industrial e suas correlações com os processos de urbanização nos países subdesenvolvidos e desenvolvidos, reconhecendo que os processos de evolução urbana foram diferentes nos países industrializados e nos países subdesenvolvidos. O êxodo rural é importante fator para se compreender o crescimento demográfico e a ocupação de regiões até a concepção em territórios.

Conforme Santos (2018), historicamente, a população mundial nos países desenvolvidos esteve inclinada ao êxodo rural devido a evolução da economia geral e urbana no século XIX, com a criação de numerosas indústrias aumentando a oferta e procura de empregos nas cidades. Segundo o autor, transportes modernos foram fundamentais para o desenvolvimento dos países, entretanto considera-se a dominação que representaram em detrimento de outras demandas da sociedade em benefício a seus atores, como a qualidade de vida em si. Ainda para o autor, em relação a territórios colonizados, como o Brasil, houve interesses de exploração coloniais na instalação de transportes anteriores à industrialização do país, assim historicamente prejudicando fatores urbanísticos que atuam em problemáticas até os dias de hoje: inicialmente com a instalação de vias férreas e posteriormente o desenho urbano voltado a rodovias e vias arteriais para o tráfego de automotores.

Na obra “Pobreza Urbana”, Santos (2013) não atribui o que chamou de pobreza urbana somente ao crescimento demográfico das cidades, consequentemente ao fenômeno do êxodo rural e falta de empregos para todos, apesar de consideráveis fatores, tampouco a outras condições que considerou inquietantes, como condições climáticas de determinadas regiões.

Discorrendo sobre motivações da pobreza urbana, o qual considera um problema complexo que foge da ordem de definição estática ou matemática, o autor aponta as raízes do problema para o sistema mundial. Sem entender como satisfatório o conceito de pobreza associado a circunstâncias econômicas das populações ou outras abordagens, o autor inclina o conceito a questões amplas que estruturam a sociedade como um todo, em problemas dinâmicos que analisou na década de 1970 e que ainda podem ser observados nos dias de hoje.

A abordagem do problema da pobreza através da tese da marginalidade não nos parece satisfatória. Da mesma forma, não nos parece satisfatória qualquer outra abordagem que não leve em consideração os efeitos da modernização, a nível internacional e local, sobre a economia urbana dos países pobres, ou o funcionamento da economia urbana pobre e sua relação com a economia moderna. (SANTOS, 2013, p. 42).

Com base no conceito de pobreza urbana, é possível estendê-lo e observar sinais do entendimento de cidade a partir da lógica segregacionista de cidade projetada e mantida para o

tráfego veículos automotores em detrimento de outros interesses da sociedade, lógica a qual pode ser compreendida e reproduzida por parte da sociedade.

Na obra *As Regras do Método Sociológico*, Durkheim (2012) discorre sobre o conceito de Fato Social, sendo os modos de agir e interagir dos indivíduos de um determinado grupo ou sociedade em geral. Segundo o autor, os Fatos Sociais são como forças externas que moldam formas de agir, pensar e sentir dos indivíduos, o que torna factível a se adaptarem às normas da sociedade em que vivem e compreenderem determinados comportamentos ou ações como indubitáveis ou categóricas.

Esses tipos de conduta ou de pensamento não são apenas exteriores ao indivíduo, mas são dotados de um poder imperativo e coercitivo em virtude do qual se impõem a quem quer que seja, querendo-o ou não. Sem dúvida, quando eu me conformo por vontade própria, essa coerção não se faz ou pouco se faz sentir, sendo inútil, mas ela não passa de uma característica intrínseca a esses fatos, prova disto é que a coerção se afirma tão logo eu tente lhe resistir (DURKHEIM, 2012, p. 32).

Fatos Sociais na sociedade contemporânea podem ser observados na leitura feita por indivíduos dos espaços públicos de uso coletivo, como as ruas. O planejamento historicamente voltado aos veículos automotores, sobretudo nas grandes cidades brasileiras, tende a fornecer a lógica de território voltado a veículos de uso particular, em detrimento a outras demandas. O fenômeno é descrito por Norton (2011), ao tratar sobre o processo de urbanização e expansão viária em cidades estadunidenses. Naquele contexto, a lógica de espaço público voltado exclusivamente a automotores foi embasada por campanhas publicitárias realizadas pelos governos de cidades, apoiados financeiramente pela indústria automobilística, sob ótica de crescimento e desenvolvimento da sociedade.

Conforme Santos (2013), o crescimento em uma sociedade deve ser acompanhado por transformações das estruturas sociais e mentais, acrescido da necessidade de que o desenvolvimento seja também humano e de maior aumento do bem-estar das massas.

Diante da realidade, que está sob nossos olhos, não se pode pensar em crescimento que não seja acompanhado por transformações estruturais frequentemente profundas, mas se esse crescimento, considerado como uma condição prévia, termina por se tornar um obstáculo ao desenvolvimento “humano”, devido aos bloqueios de estruturas que ele provoca por toda parte. (SANTOS, 2013, p. 30).

Os territórios das cidades, interpretados como para uso exclusivo de veículos automotores, podem ser apontados, questionados e ressignificados, se assim necessitarem, dotados de entendimento de um uso dinâmico do espaço como forma humanizada, para as pessoas, em uma transformação social, adotando os conceitos de território e de espaço em uma unicidade, seguindo a lógica de Santos (2000), de que não serve falar de território em si mesmo, mas de território usado, de modo a incluir todos os atores, buscando prezar pelo bem-estar

coletivo, sem detrimenos, buscando sim o crescimento de um país, havendo também o desenvolvimento desse (SANTOS, 2013).

Assim, é imperativo considerar o papel do poder público na mudança de cenários, buscando o crescimento junto ao desenvolvimento descrito por Santos (2013). Aponta-se a dúvida sobre a preparação das cidades de países em desenvolvimento, como o Brasil, para a adoção de soluções sustentáveis que tangem os sistemas de transporte e espaços públicos para uso das pessoas com ênfase na funcionalidade e bem-estar. Aqui, merece destaque as barreiras enfrentadas à adoção de políticas públicas para a promoção de ações correlacionadas a esse escopo, como a promoção dos sistemas cicloviários nas cidades.

Dado o histórico da construção dos sistemas viários, historicamente voltados aos veículos automotores conforme outrora discorrido, uma barreira enfrentada é o não reconhecimento da bicicleta como uma forma efetiva de transporte (MIRANDA et al., 2021; JONES; AZEVEDO, 2013). A narrativa da bicicleta como forma destinada unicamente a lazer ou desporto, suprimindo sua importância à mobilidade urbana, em especial à forma sustentável de transporte, pode ser identificada a partir de um Fato Social, descrito por Durkheim (2012) construído por multifatores que a diminuem, sobretudo ligado a interesses da própria indústria automotiva, segundo descrito por Norton (2011).

A partir do que discorre Tennøy et al. (2015), o conhecimento técnico está distante dos processos de tomada de decisão ao se pensar na priorização e fomentos aos meios de transporte não motorizados nos espaços urbanos. Conforme os autores, conhecimentos desatualizados e objetivos centrados em interesses de minorias são barreiras para se desenvolver projetos transformadores. Para Lyons e Davidson (2016), essa constatação é resultante de limitada maturidade política, que vem a ser uma barreira para a elaboração e aplicação de políticas públicas de longa duração.

Entretanto, para a cidade de São Paulo, assim como antes discorrido, os caminhos da bicicleta vêm ganhando espaço nos últimos dez anos, após seu planejamento urbano voltado aos automotores em vias arteriais.

Segundo Florindo et al. (2017), São Paulo é uma megacidade que, no século passado, teve uma abordagem orgânica de planejamento, resultando em expansão urbana significativa, e em 2014 aprovou um novo plano que inclui ações para melhorar os espaços públicos abertos, o que

pode ser observado a partir de avanços na expansão de vias permanentes e exclusivas para a circulação de bicicletas (ciclovias e ciclofaixas⁴).

Os “territórios” para a circulação de bicicletas, porém, necessitam de variadas ações que englobam outros fatores em paralelo a expansão de vias exclusivas permanentes. Harms et al. (2016) discorrem sobre a forte correlação entre o uso da bicicleta nos espaços públicos e o desenvolvimento de políticas flexíveis e de longo prazo desenvolvidas por múltiplos atores: uso do solo, desenvolvimento urbano, habitação, meio ambiente, estacionamentos, restrições de circulação de automóveis em determinados espaços, dentre outras ações de fomento.

Conforme Miranda et al. (2021), diversos autores vêm mostrando que intervenções sobre um único elemento não devem ser suficientes. Para Bertolini (2017), as políticas públicas de fomento ao uso da bicicleta nos espaços devem considerar intervenções coerentes sobre amplo conjunto de componentes, incluindo para além da oferta de vias exclusivas, mas também um sistema de infraestrutura e contextos, o que vem a convergir com diferentes interesses e necessidades que dialogam entre si, tendo meios sustentáveis como um plano geral em benefício às populações.

Dessa forma, partindo da lógica da necessidade de um sistema de infraestrutura, que vise a eficiência e significativo investimento destinado à sociedade atual e das próximas gerações, a transformação do espaço público, após décadas moldado aos veículos automotores, pode ser considerada como um desafio contemporâneo para a cidade de São Paulo que requer dedicação por parte dos tomadores de decisão. Enfrentamento a desafios contemporâneos, com desfechos à saúde e bem-estar da população, não são exclusivos da cidade de São Paulo, havendo em todo o mundo a necessidade urgente de compromissos a ações voltadas ao desenvolvimento sustentável do planeta, em diferentes dimensões: social, econômica, ambiental e institucional.

⁴ Conforme a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET, 2021), há distinção entre as terminologias “ciclovia” e “ciclofaixa”, sendo: Ciclovia: pista de uso exclusivo de bicicletas e outros ciclos, com segregação física do tráfego comum. Ciclofaixa: parte da pista de rolamento, calçada ou canteiro destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

3 A AGENDA 2030 DA ONU E REPRESENTAÇÕES DE ATIVIDADE FÍSICA E SAÚDE

Conforme a ONU (2020a), desenvolvimento sustentável é definido como aquele que procura satisfazer as necessidades da geração atual, sem comprometer a capacidade das futuras gerações de satisfazerm as suas próprias necessidades. Além, “Demanda um esforço conjunto para a construção de um futuro inclusivo, resiliente e sustentável para todas as pessoas e todo o planeta” (ONU, 2020a, s/p).

A Agenda 2030, plano de ação da ONU, o qual o Brasil é signatário, apresenta 17 ODS (Figura 1) e 169 metas mundiais de desenvolvimento; sustentável a serem cumpridas até o ano de 2030. O plano, que entrou em vigor em janeiro de 2016, com o nome oficial “Transformando Nossa Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável”, foi elaborado na Cúpula de Desenvolvimento Sustentável, realizada na sede da ONU em Nova York, em setembro de 2015, com presença dos 193 representantes dos estados-membros. Hoje é a principal referência de compromisso mundial em benefício ao desenvolvimento sustentável do planeta, consequentemente às populações.

Figura 1: Os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030



Fonte: <https://sustainabledevelopment.un.org>. Acesso em 30 mar. 2020.

O intuito da elaboração dos ODS foi abordar mais prioridades e desafios para o desenvolvimento do mundo, fechando lacunas deixadas pelos ODM: os novos objetivos

abrangem os três pilares da sustentabilidade, sendo o desenvolvimento econômico, social e ambiental (DE MAN, 2019).

A construção da Agenda foi realizada ao longo de três anos e de forma inédita: ao contrário dos ODM, para alcançar os 17 ODS e suas 169 metas, foi construída de forma participativa (Figura 2) e é contínua, junto a todas as partes interessadas, dentre a sociedade civil, setor privado, tomadores de decisão e outros atores (ALVES, 2015; LOMBARD, 2015; POLLONI; CATALÁN, 2017).

O intuito, como um todo, é erradicar a pobreza e promover vida digna para todos, dentro dos limites do planeta, levando em conta diferentes realidades nacionais, capacidades e níveis de desenvolvimento, bem como respeitando políticas e prioridades nacionais (ONU, 2020a).

Foi baseada nos êxitos e em uma continuidade dos ODM, os quais foram adotados no ano 2000 e orientaram as ações de desenvolvimento desde o ano de sua publicação (ONU, 2015). Os ODM provaram que objetivos globais podem tirar milhões de pessoas da pobreza, e que o estabelecimento de objetivos é o melhor mecanismo para alcançar melhores resultados de desenvolvimento (ONU, 2020a). Dessa forma, é justificada a estratégia de criação de 17 objetivos complementares, de forma mais abrangente e global.

O Grupo de Trabalho da Sociedade Civil para a Agenda 2030 (GTSC A2030) é um órgão criado visando a participação e é composto por mais de 40 organizações de diferentes setores, cobrindo todas as áreas da Agenda 2030 (GTSC A2030, 2019). Outra proposta participativa é o *Unleash*, evento que anualmente reúne 1.000 jovens de todo o mundo, em edições até 2030, com intuito de encontrar soluções inovadoras para o cumprimento dos 17 ODS. Em sua primeira edição, em 2017, recebeu estudantes da Faculdade de Saúde Pública da USP, sendo os únicos representantes de uma instituição de ensino da América Latina (BURALLI, 2018).

O Pacto Global (*UN Global Compact*) é uma iniciativa da ONU criada em 2005 para incentivar organizações a adotarem políticas de responsabilidade social e sustentabilidade, alinhadas a princípios universais sobre direitos humanos, trabalho, meio ambiente, anticorrupção e ações que promovam objetivos em prol da sociedade (UN GLOBAL COMPACT, 2020). O Pacto Global busca que corporações e governos se comprometam voluntariamente buscando o cumprimento das metas dos ODS. Atualmente a iniciativa reúne ao todo 638 organizações acadêmicas no mundo, sendo 27 brasileiras, estando inclusas grandes instituições, como a Universidade de São Paulo - USP e a Universidade Federal do Paraná – UFPR.

Instituições públicas de ensino superior demonstram alinhamento aos ODS. Eventos acadêmicos que reúnem especialistas, estudantes e a comunidade discutem temáticas que vão ao encontro dos 169 termos da Agenda 2030, como a Semana Nacional do Meio Ambiente e o Dia Mundial dos Oceanos, eventos promovidos pela USP. Como medida ainda mais incisiva, a USP estuda contratação de docentes capacitados em temas da Agenda 2030, com reserva de vagas destinadas a professores que lecionem sobre desenvolvimento sustentável em meio a suas áreas de especialização (JORNAL DA USP, 2019).

No âmbito municipal, a cidade de São Paulo tornou os ODS, por meio da Lei 16.817/2018, uma diretriz obrigatória de política pública (SÃO PAULO, 2018a).

Figura 2. Mapa da construção e participação da Agenda 2030.



Fonte: <http://www.agenda2030.org.br/acompanhe>. Acesso em 30 mar. 2020

De acordo com o modelo de Polloni e Catalán (2017), os 17 ODS, descritos no Quadro 1, podem ser agrupados em três dimensões, de acordo com uma bioética envolvida, sendo: dimensão econômica, ambiental e social. Focando na dimensão social, estão inseridos os objetivos: 1 (Erradicação da pobreza), 2 (Fome zero e agricultura sustentável), 3 (Saúde e bem-estar), 4 (Educação de qualidade), 5 (Igualdade de gênero), 7 (Energia limpa e acessível) e 11 (Cidades e comunidades sustentáveis).

Quadro 1. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – Agenda 2030

Objetivo 1. Acabar com a pobreza em todas as suas formas, em todos os lugares
Objetivo 2. Acabar com a fome, alcançar a segurança alimentar e melhoria da nutrição e promover a agricultura sustentável
Objetivo 3. Assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades
Objetivo 4. Assegurar a educação inclusiva e equitativa e de qualidade, e promover oportunidades de aprendizagem ao longo da vida para todos
Objetivo 5. Alcançar a igualdade de gênero e empoderar todas as mulheres e meninas
Objetivo 6. Assegurar a disponibilidade e gestão sustentável da água e saneamento para todos
Objetivo 7. Assegurar o acesso confiável, sustentável, moderno e a preço acessível à energia para todos
Objetivo 8. Promover o crescimento econômico sustentado, inclusivo e sustentável, emprego pleno e produtivo e trabalho decente para todos
Objetivo 9. Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação
Objetivo 10. Reduzir a desigualdade dentro dos países e entre eles
Objetivo 11. Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis
Objetivo 12. Assegurar padrões de produção e de consumo sustentáveis
Objetivo 13. Tomar medidas urgentes para combater a mudança do clima e seus impactos
Objetivo 14. Conservação e uso sustentável dos oceanos, dos mares e dos recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável
Objetivo 15. Proteger, recuperar e promover o uso sustentável dos ecossistemas terrestres, gerir de forma sustentável as florestas, combater a desertificação, deter e reverter a degradação da terra e deter a perda de biodiversidade
Objetivo 16. Promover sociedades pacíficas e inclusivas para o desenvolvimento sustentável, proporcionar o acesso à justiça para todos e construir instituições eficazes, responsáveis e inclusivas em todos os níveis
Objetivo 17. Fortalecer os meios de implementação e revitalizar a parceria global para o desenvolvimento sustentável

Fonte: <https://nacoesunidas.org/pos2015/agenda2030>. Acesso em 30 mar. 2020.

O ODS 3 trata da saúde e bem-estar, sob discurso de assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades (ONU, 2020b). São propostas 13 metas integradas que abordam a promoção da saúde e bem-estar como essenciais ao fomento das capacidades humanas. Entendendo que o hábito do uso do transporte ativo é benéfico à saúde devido à inerente atividade física vinculada, a promoção do uso da bicicleta no espaço público pode se enquadrar diretamente no objetivo e suas metas.

Dentre as 13 estipuladas, conforme descritas no Quadro 2, é possível diretamente associar as metas 3.4, 3.6 e 3.9 ao uso da bicicleta como meio de transporte.

Quadro 2. Metas para o ODS 3.

Meta 3.1. Até 2030, reduzir a taxa de mortalidade materna global para menos de 70 mortes por 100.000 nascidos vivos
Meta 3.2. Até 2030, acabar com as mortes evitáveis de recém-nascidos e crianças menores de 5 anos, com todos os países objetivando reduzir a mortalidade neonatal para pelo menos 12 por 1.000 nascidos vivos e a mortalidade de crianças menores de 5 anos para pelo menos 25 por 1.000 nascidos vivos
Meta 3.3. Até 2030, acabar com as epidemias de AIDS, tuberculose, malária e doenças tropicais negligenciadas, e combater a hepatite, doenças transmitidas pela água, e outras doenças transmissíveis
Meta 3.4. Até 2030, reduzir em um terço a mortalidade prematura por doenças não transmissíveis via prevenção e tratamento, e promover a saúde mental e o bem-estar
Meta 3.5. Reforçar a prevenção e o tratamento do abuso de substâncias, incluindo o abuso de drogas entorpecentes e uso nocivo do álcool
Meta 3.6. Até 2020, reduzir pela metade as mortes e os ferimentos globais por acidentes em estradas
Meta 3.7. Até 2030, assegurar o acesso universal aos serviços de saúde sexual e reprodutiva, incluindo o planejamento familiar, informação e educação, bem como a integração da saúde reprodutiva em estratégias e programas nacionais
Meta 3.8. Atingir a cobertura universal de saúde, incluindo a proteção do risco financeiro, o acesso a serviços de saúde essenciais de qualidade e o acesso a medicamentos e vacinas essenciais seguros, eficazes, de qualidade e a preços acessíveis para todos
Meta 3.9. Até 2030, reduzir substancialmente o número de mortes e doenças por produtos químicos perigosos, contaminação e poluição do ar e água do solo
Meta 3.a. Fortalecer a implementação da Convenção-Quadro para o Controle do Tabaco em todos os países, conforme apropriado
Meta 3.b. Apoiar a pesquisa e o desenvolvimento de vacinas e medicamentos para as doenças transmissíveis e não transmissíveis, que afetam principalmente os países em desenvolvimento, proporcionar o acesso a medicamentos e vacinas essenciais a preços acessíveis, de acordo com a Declaração de Doha, que afirma o direito dos países em desenvolvimento de utilizarem plenamente as disposições do acordo TRIPS sobre flexibilidades para proteger a saúde pública e, em particular, proporcionar o acesso a medicamentos para todos
Meta 3.c. Aumentar substancialmente o financiamento da saúde e o recrutamento, desenvolvimento e formação, e retenção do pessoal de saúde nos países em desenvolvimento, especialmente nos países menos desenvolvidos e nos pequenos Estados insulares em desenvolvimento
Meta 3.d. Reforçar a capacidade de todos os países, particularmente os países em desenvolvimento, para o alerta precoce, redução de riscos e gerenciamento de riscos nacionais e globais de saúde

Fonte: <https://nacoesunidas.org/pos2015/ods3>. Acesso em 30 mar. 2020.

Considerando as três dimensões do modelo de Polloni e Catalán (2017) para os 17 ODS, é possível compreender o ODS que trata da saúde e bem-estar como um dos mais transversais a todos os demais, ou seja, estando associado e possuindo correlações com todos os demais 16.

Segundo Salvo et al. (2021), possíveis benefícios da promoção da atividade física são identificados de forma mais robusta em 15 dos 17 ODS, havendo forte sinergia entre esses. No estudo, os autores demonstram diferentes estratégias em caráter multidisciplinar para a promoção da atividade física. Tais proximidades e conexões são convenientes e importantes, justificadas e apoiadas por crescentes evidências e apontamentos científicos recentes, como os oportunamente já citados diretamente e indiretamente na presente pesquisa.

Metas transversais à saúde e bem-estar, associadas aos ODS de educação de qualidade; indústria, inovação e infraestrutura; igualdade de gênero; redução das desigualdades; cidades e comunidades sustentáveis; combate às alterações climáticas; paz, justiça e instituições fortes – 4, 5, 9, 10, 11, 13 e 16, respectivamente –, podem também contribuir na melhora dos níveis de atividade física ao passo de que estratégias de promoção da atividade física tem o potencial de reduzir as desigualdades (SALVO et al., 2021).

Fisiologicamente, a prática de atividade física pode beneficiar aspectos antropométricos e neuromusculares (diminuição da gordura corporal, incremento da força e da massa muscular,

da densidade óssea e da flexibilidade), metabólicos (volume sistólico, aumento da potência aeróbica, aumento da ventilação pulmonar, melhora do perfil lipídico, diminuição da pressão arterial, diminuição da frequência cardíaca em repouso, dentre outros), psicológicos (melhora da autoestima, de funções cognitivas, de socialização, diminuição do estresse e ansiedade), dentre outros possíveis benefícios (MATSUDO; MATSUDO, 2000; FLORINDO; ANDRADE, 2015).

No Relatório Nacional Voluntário (BRASIL, 2017), documento de acompanhamento e revisão do progresso dos ODS no Brasil, é explicitada a ligação entre a promoção de uma vida saudável e do bem-estar com a preocupação de cuidados relacionados ao aumento de vida da população e de fatores de risco, como obesidade, sedentarismo e estresse, fatores esses que contribuem para o aumento contínuo da incidência de doenças crônicas, como a hipertensão e o diabetes. No documento, é demonstrada a preocupação com a oferta de atividade física à população junto a outros fatores, como a educação em saúde e modos de vida saudáveis através de profissionais capacitados no programa Academia da Saúde (BRASIL, 2017).

Em relação a doenças crônicas no mundo, 6% a 10% são atribuídas à inatividade física e 5,3 milhões de mortes por ano poderiam ser evitadas, sendo esse o quarto maior motivo causador de mortes do planeta (GUTHOLD et al., 2018; LEE et al., 2012; WHO, 2020). Segundo estimativas do ano de 2012, cerca de 38 milhões de mortes por ano, representando 68% de todas as mortes no mundo, foram atribuídas a doenças crônicas não transmissíveis (ONU, 2016b).

Os riscos mais iminentes de causa de doenças não transmissíveis incluem pressão alta, altas concentrações de colesterol no sangue, ingestão inadequada de frutas e vegetais, obesidade, inatividade física e uso de tabaco, sendo a maioria desses fatores de risco diretamente ligados à inatividade física (WHO, 2004). Mais de três quartos das mortes prematuras no mundo são causadas por doenças cardiovasculares, câncer, diabetes e doenças respiratórias crônicas (ONU, 2016b). Em 2016, o número de mortes no mundo causadas por doenças não transmissíveis, apesar de ainda muito elevado, caiu para 32 milhões (ONU, 2018), sendo ainda o principal problema de saúde global, que gera um elevado número de mortes prematuras e perda de qualidade de vida (MALTA et al., 2017).

Condições ambientais não saudáveis aumentam o risco de doenças não transmissíveis e infecciosas: em 2012, a poluição do ar doméstica e ambiental resultou em cerca de 6,5 milhões de mortes, e em 2016 cerca de 7 milhões (ONU, 2016c; ONU, 2018).

A atividade física está associada à prevenção, reabilitação e à diminuição da progressão de diferentes tipos de câncer, em especial o de mama (HOJMAN, 2017; MILLS, 2017; WU; ZHANG; KANG, 2013; DETHLEFSEN; PEDERSEN; HOJMAN, 2017; MILES; WILSON; YEOMAN, 2019; LEE et al., 2019). Destaca-se também os benefícios da atividade física para a saúde mental das pessoas. Estudos indicam que maiores níveis de sedentarismo podem estar associados a maiores chances de desenvolver depressão, doença que vem obtendo aumentos significativos nas duas últimas décadas e que podem levar ao suicídio (KANDOLA et al., 2020; ADAM et al., 2017; FLORINDO; ANDRADE, 2015). Em 2018 houve progresso na redução da taxa global de suicídios, no entanto essa continua sendo a maior causa de morte em pessoas de 15 a 29 anos em todo o mundo (ONU, 2018).

Estudos epidemiológicos vêm indicando que a atividade física moderada e regular é benéfica para a promoção da saúde, principalmente para indivíduos em fase escolar, devido aos ganhos à fase de crescimento e ao costume, que dessa forma incentivados poderão persistir a toda vida (GUERRA et al., 2020; BARTLETT; DUGGAL, 2020; SCHWEITZER et al., 2020; LIMA; LEVY; LUIZ, 2014). Além da morbidade e mortalidade prematura, a inatividade física é responsável por uma carga econômica substancial. Até 2013, o custo à economia mundial superou a marca de US\$ 67,5 bilhões por meio de gastos com assistência médica e perdas de produtividade (DING et al., 2016).

Nesse sentido, considera-se que o transporte ativo – andar a pé ou usar bicicleta – pode proporcionar benefícios à vida das pessoas. Cidades que fomentam e apoiam o uso da bicicleta como meio de transporte proporcionam muitos benefícios à saúde de suas populações, em diferentes âmbitos: redução do risco das doenças crônicas, menores taxas de obesidade, menos acidentes e lesionados no trânsito, menos gastos com o sistema de saúde, além de menores níveis de poluição do ar (GILES-CORTI et al., 2016; STEVENSON et al., 2016; SA et al., 2016; BERGER; QUIAN; PEREIRA, 2017). Trocar viagens curtas de carro pelo transporte ativo pode aumentar entre dois a até 25 anos de vida, sendo que cada ano de rotina ativa pode representar um ano adicional de vida saudável (MIZDRAK et al., 2019).

Buscando amenizar tamanhos efeitos colaterais da inatividade física no mundo, instituições governamentais e de interesse público vêm elaborando e publicando recomendações de atividade física para as populações. Esses documentos, além de atingir a população, buscam servir como guia de metas aos tomadores de decisão. Assim, apesar de apresentar divergências quanto a organização estrutural de tempo de prática de atividade física (HASSELL et al., 2007), as diferentes recomendações parecem indicar um objetivo norteador,

que busca, além de atingir as populações, guiar os gestores públicos e auxiliar os profissionais de saúde. Destacando os documentos, menciona-se: recomendações do *American College of Sports Medicine*, recomendações do *Institute of Medicine*, recomendações do comitê do *International Physical Activity Questionnaire* (IPAQ) e, por fim, as recomendações da Organização Mundial da Saúde (OMS).

No Brasil, destacam-se as recomendações da OMS (WHO, 2020b), que possuem como meta diminuir a inatividade física em 15% até o ano de 2025 e em 30% até 2030. Para isso, é recomendado: crianças e adolescentes de 5 a 17 anos: mínimo de 60 minutos diários de atividade física moderada a vigorosa; adultos de 18 a 64 anos: mínimo 150 minutos de atividade física semanal de intensidade moderada, considerando no mínimo 300 minutos semanais para benefícios adicionais à saúde; adultos com mais de 65 anos, as mesmas recomendações para pessoas adultas ou pelo menos 75 minutos de atividade física aeróbica de intensidade vigorosa, com ênfase a atividades que promovam fortalecimento muscular, a saúde óssea, a capacidade cardiorrespiratória e também cognitiva.

Considerando o Relatório Nacional de Desenvolvimento Humano (RNDH), mover-se é uma capacidade valorosa para o desenvolvimento humano e se expressa por meio de diversos funcionamentos, como caminhar, dançar, praticar esporte, brincar e pedalar (PNUD, 2017). Conforme o documento, há diferentes significados associados ao movimento para as pessoas em suas vidas, como por exemplo o lazer, a estética corporal, os cuidados com a saúde e também a própria locomoção. O transporte ativo, podendo ser considerado como a locomoção realizada a partir da propulsão do próprio corpo para que haja o deslocamento, tem no caminhar e no pedalar as suas principais faces.

O RNDH apresenta diversos fatores que confirmam a relevância das atividades físicas como uma “capacidade básica para o desenvolvimento nacional e para o desenvolvimento humano das cidadãs e dos cidadãos brasileiros” (PNUD, 2017, p. 334). Dentre os fatores, são elencados: a intensidade da presença das atividades físicas na vida concreta das pessoas em nossa sociedade; o reconhecimento das atividades físicas (e esportivas) como um direito constitucional; o entendimento do papel das atividades físicas como aliadas importantes na promoção de relações que fomentam a amizade e a paz entre grupos, povos e nações; a importante participação das atividades físicas no lazer e seu potencial impacto na saúde, educação e economia; a realidade nacional de baixo grau de democratização das atividades físicas com número total de praticantes abaixo do desejável e grandes desigualdades de acesso determinadas pela classe social, sexo, cor da pele e idade.

Os quatro primeiros fatores mencionados traduzem, consideravelmente, a importância das atividades físicas na vida dos sujeitos. Entretanto, o último fator registra uma barreira ao acesso das atividades físicas, as quais podem esbarrar e se verem diminuídas no contexto de cada sujeito, assim ainda sendo consideradas pouco democratizadas.

Em relação a ação de pedalar, o cenário urbano, nem sempre convidativo e muitas vezes hostil, principalmente nas grandes cidades, pode afastar do tráfego, ou substancialmente prejudicar, os sujeitos que buscam o uso da bicicleta, independente do intuito – lazer ou locomoção –, forçando-os a manter a rotina em outros modais passivos.

3.1 A AGENDA 2030 E QUALIDADE DE VIDA ASSOCIADA AO CAMPO DO LAZER

Com amplo campo de estudos, o lazer, na sociedade moderna, é um fenômeno decorrente dos efeitos da revolução industrial e ampliado pelo processo de urbanização das cidades (BRAMANTE, 1998; MARCELLINO, 2003), fator que pode ter contribuído para o levar a ser um direito social garantido pela Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, redigido no artigo 6º, sendo um direito garantido que não ocorre na carta máxima de muitos outros países (ÓCIO, 2020).

O lazer desempenha importante papel no que diz respeito à qualidade de vida, sendo fenômeno de singular importância para uma maior plenitude e aumento da expectativa dos anos de vida das pessoas (SILVA et al., 2013; RECHIA; BELTRÁN, 2010; MOORE et al., 2012; PUCCI et al., 2012).

Outros artigos da Constituição Federal indicam a importância diretamente ou indiretamente do lazer como um direito, como o artigo 7º, tratando do salário mínimo, indicando que esse deve ser capaz de atender necessidades básicas dos trabalhadores, sendo o lazer uma delas; o artigo 217, que garante incentivos ao lazer como forma de promoção social; e o artigo 227, que registra que é dever da família, da sociedade e do Estado em assegurar às crianças e adolescentes diversos direitos, como o lazer.

Além da Constituição Federal, o lazer aparece como direito em outros marcos legais, como no artigo 24 da Declaração Universal dos Direitos Humanos, de 1948: “Toda a pessoa tem direito ao repouso e aos lazeres” (ONU, 1948), e outros, como a Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão (1936), Pacto Internacional Relativo aos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (1966), Estatuto da Criança e do Adolescente (1990), Lei do Desporto (1998) e Estatuto do Idoso (2003). Entretanto, as políticas públicas brasileiras ainda demonstram pouco avanço em

relação às experiências de lazer, possuindo foco assistencialista e baixa percepção de reais demandas da população, sendo discutidas de forma isolada e não intersetorial, sem haver necessária conjugação de políticas públicas em distintas áreas que são correlatas (ÓCIO, 2020; CHEMIM, 2007; MARCELLINO, 2018, UVINHA et al., 2017).

O lazer está diretamente vinculado à qualidade de vida, como outros direitos sociais, e, se concretizado, pode contribuir para melhoria da promoção da saúde das pessoas, para isso devendo existir eficiente política de desenvolvimento urbano nas cidades e sensibilização por parte do poder público (CHEMIM, 2007). Conforme Marcellino (2002), pensando no lazer no dia a dia das pessoas, o espaço principal em que ocorre, o urbano, vem sofrendo retrocessos devido ao crescimento pensado nas funcionalidades para a economia, prejudicando as paisagens da cidade, o que afeta a qualidade de vida das populações.

Sendo um elemento constitutivo das atividades físicas, o lazer tem íntima relação com a qualidade de vida e está ligado à promoção da saúde, resultando em bem-estar e desenvolvimento humano, o que, consequentemente, possibilita uma vida mais saudável (CHEMIM, 2007; PNUD, 2017). No Brasil, as práticas físicas ao ar livre estão entre as atividades favoritas das pessoas nos momentos de lazer, com destaque ao caminhar e ao andar de bicicleta (PRONOVEST, 2011; CAMARGO, 2018; BRASIL, 2016).

Dentre os principais objetivos das pessoas que realizam atividades físicas no tempo de lazer, estão a busca do bem-estar e a promoção da saúde (MELO; ALVES JÚNIOR, 2003), entretanto, no Brasil, a maioria da população pouco usufrui do lazer fisicamente ativo, havendo maioria de práticas de lazer de forma sedentária, considerando-se as diferenças entre homens e mulheres, entre faixas etárias e entre níveis de escolaridade (FLORINDO et al., 2009).

Em São Paulo, a partir do ano de 2006, houve aumento de cerca de 8% na prática de exercícios físicos ou esportes no lazer em adultos em comparação com os anos anteriores, com destaque a participação de mulheres até os 54 anos de idade, com indicações de que a população adulta de São Paulo e do Brasil vem aumentando os níveis de atividade física no tempo de lazer (DIAS et al., 2020).

O fator pode estar associado com o uso da tecnologia, ou tempo de tela, em *smartphones*, televisão e *games*. Para Marcellino (2002), as oportunidades de lazer da população, em sua maioria, têm ocorrido dentro das residências, o que tem favorecido meios

eletrônicos utilizados a fins de lazer, como a televisão e smartphones, consequentemente favorecendo o comportamento sedentário⁵.

No contexto pós 2020, dados indicam que mais de 55% da população no Brasil se manteve insuficientemente ativa, considerando o período de quarentena devido à pandemia. Conforme os autores do estudo, fatores como escolaridade, condições de trabalho e relação direta com o atendimento hospitalar foram associados à diminuição da prática de atividade física da população, principalmente do sexo feminino (SANTANA et al., 2022).

Fatores como escolaridade, condições de trabalho e relação direta com o atendimento à Covid-19 foram associados à diminuição da prática de AF, impactando diretamente 57,6% da amostra, principalmente do sexo feminino. Pessoas com menor escolaridade, aquelas que possivelmente mudaram suas rotinas para trabalhar de

casa, e aqueles que estavam diretamente ligados a casos de Covid não conseguiram manter uma rotina diária de atividade física

Afirmando as atividades físicas e esportivas como elemento constitutivo do lazer moderno, o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) elenca três fatores condicionantes para que as pessoas as exerçam: o tempo livre disponível; a necessidade de condições materiais e financeiras, envolvendo recursos para usufruir de equipamentos privados e condições de equipamentos públicos; e, por fim, o poder simbólico e cultural (PNUD, 2017), estes que podem ser representados pelas dinâmicas culturais locais instaladas, podendo impactar e limitar a prática de outras atividades físicas alternativas a um contexto, vindo a ser pouco valorizadas ou mesmo, a partir de um ciclo de impopularidade, tornando-se desconhecidas.

A partir do cruzamento dos três fatores condicionantes mencionados, o PNUD indica que as atividades físicas vêm a ser um vetor de desenvolvimento e de mudança social do sujeito quando suas práticas têm por base uma “decisão livre e consciente, que não seja limitada por falta de recursos financeiros, de tempo disponível e/ou de oportunidades” (PNUD, 2017, p. 336).

De acordo com a Constituição da OMS, de 1946, saúde é “O completo bem-estar físico, mental e social, e não apenas a ausência de doenças ou outros agravos” (OMS, 1946). Para a Constituição do Brasil, artigos 6º e 196, a saúde é, acima de tudo, um direito social, um direito de todos e um dever do Estado, “Garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem

⁵ Para Guerra, Farias Junior e Florindo (2016), “Comportamento sedentário representa atividades de pequena movimentação, que ocorrem com o corpo na posição sentada ou reclinada, e têm gasto energético próximo ao observado no estado de repouso”.

à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação” (BRASIL, 1988). Para Bruss (2000, p. 174), “A nova concepção de saúde importa uma visão afirmativa, que a identifica com bem-estar e qualidade de vida, e não simplesmente com ausência de doença”.

Conforme a Carta de Ottawa, promoção da saúde é o nome dado ao processo de capacitação da comunidade para atuar na melhoria de sua qualidade de vida e saúde, não sendo responsabilidade exclusiva do setor saúde, e indo para além de um estilo de vida saudável na direção de um bem-estar global (OTTAWA, 1986). Para o Ministério da Saúde, “A promoção da saúde compreende a ação individual, a ação da comunidade e a ação e o compromisso dos governos na busca de uma vida mais saudável para todos e para cada um” (BRASIL, 2002, s/p).

O conceito de qualidade de vida “Está relacionado ao saciamento de necessidades básicas das pessoas, de modo que possam desenvolver otimamente suas potencialidades” (CHEMIM, 2007, p. 115) e “É diferente de pessoa para pessoa e tende a mudar ao longo da vida de cada um... são múltiplos os fatores que determinam a qualidade de vida das pessoas ou comunidades” (NAHAS, 2017, p. 15). Estudos vem indicando a relação positiva entre a participação em atividades de lazer e a melhoria da qualidade de vida das pessoas (CRACOLICI; CUFFARO; NIJKAMP, 2010; LLOYD; AULD, 2002).

Em consonância às metas do ODS número 3, o ODS número 11 trata das cidades e comunidades sustentáveis, trazendo como objetivo tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.

Em 2014, 54% da população mundial vivia em áreas urbanas, com projeção de crescimento para 66% em 2050. Em 2030, são estimadas 41 megalópoles com mais de 10 milhões de habitantes. [...] Transformar significativamente a construção e a gestão dos espaços urbanos é essencial para que o desenvolvimento sustentável seja alcançado. Temas intrinsecamente relacionados à urbanização, como mobilidade, gestão de resíduos sólidos e saneamento, estão incluídos nas metas do ODS 11. (AGENDA 2030, 2020, s/p)

Dentre as dez metas elencadas para se cumprir o objetivo número 11, o transporte ativo pode estar associado na meta número dois, prevendo, até 2030, o estabelecimento de acessos a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos. Outras metas, tratando do aumento de urbanização inclusiva e sustentável (meta 11.3), do impacto ambiental negativo e qualidade do ar nas cidades (meta 11.6), do acesso universal a espaços públicos (11.7), e da implementação de políticas, construções sustentáveis (11.b), também podem se associar a medidas de fomento ao transporte ativo nas cidades.

Diretamente associado ao ODS número três, implementações relacionadas às metas do ODS número onze podem progredir para a melhoria da qualidade do ar e para a diminuição de

acidentes de trânsito. Desde 2000, as mortes no trânsito aumentaram cerca de 13% no mundo. Em 2013, cerca de 1,31 milhão de pessoas morreram no mundo vitimadas por acidentes de trânsito, número elevado a 1,35 milhão em 2016, sendo a principal causa de morte de homens entre 15 e 29 anos de idade (ONU, 2016c).

Temática de amplos estudos na área das políticas públicas, a avaliação (*evaluations*) das ações do poder público na personificação de seus tomadores de decisão se faz essencial para que se acompanhe e mensure o desenvolvimento dos planos.

A avaliação das ações deve gerar dados e informações que sejam pertinentes para o acompanhamento do progresso das metas de cada ODS para que se cumpra-o. Conhecida sob diferentes formas, as avaliações devem ser vistas como mecanismos de melhoria no processo de tomada de decisão, a fim de garantir melhores informações aos governantes, sobre as quais eles possam fundamentar suas decisões e melhor prestar contas sobre as políticas e os programas públicos (ALA-HARJA; HELGASON, 2014).

As estratégias mais eficientes e eficazes para aumentar a atividade física e alcançar as metas dos ODS são multicomponentes e multisectoriais, devendo se basear em diálogo, comunicação e transparente participação da sociedade civil (SALVO et al., 2021; PROROK et al., 2019; OOSTERHOF, 2018). Assim entende-se que as ações devam ser interdisciplinares, sincronizadas e cruzadas, reduzindo o planejamento de ações isoladas que podem gerar consequências não intencionais, ruidosas e com lacunas, impactando na eficiência geral.

O Comitê Intersecretarial de Governo Aberto da Cidade de São Paulo, instituído pelo Decreto nº 54.794/2014, tem como um de seus objetivos integrar e articular as ações e políticas públicas voltadas para a melhoria da prestação de serviços públicos e da eficiência administrativa, dentre outros fomentos à participação social e aprimoramentos da gestão pública.

Ainda tratando da avaliação e construção dos indicadores que tornam possível o acompanhamento das ações e suas efetividades, conforme Henry (2001), o mais adequado ao poder público é tornar as decisões transparentes e identificar os participantes para as tomadas de decisão, além da transparência, os resultados das avaliações devem ser amplamente disponíveis, com descrição da metodologia e os procedimentos.

Sem tornar as avaliações transparentes, somos forçados a argumentos que não podem ganhar força por causa da assimetria de informação; isto é, aqueles que usaram as abordagens têm controle total sobre quais informações estão disponíveis para aqueles que estão considerando o uso ou adaptação das abordagens. (HENRY, 2001, p. 425).

Para que a Agenda 2030 seja efetivamente implementada, os governos têm a responsabilidade primária de realizar acompanhamento e revisão, tanto em âmbito nacional

quanto regional e global, do progresso alcançado na implementação dos Objetivos e metas até 2030 (BRASIL, 2017).

A partir das avaliações, são gerados indicadores, que tornam possível o monitoramento das ações para que se cumpra as metas dos ODS. Segundo o Relatório Nacional Voluntário (2017), em menos de dois anos após o firmamento do compromisso da Agenda 2030, o Brasil apresentou o primeiro relatório expondo à sociedade o comprometimento e primeiras ações, como a criação em 2016 da Comissão Nacional para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, mecanismo institucional de coordenação essencial para o alcance dos ODS no País (BRASIL, 2017).

As Nações Unidas reconhecem que o acompanhamento e a revisão do progresso na implementação dos Objetivos e suas metas dependem não apenas dos esforços multissetoriais e da coordenação interinstitucional - liderada, no caso do Brasil, pela Presidência da República - como também da definição de indicadores e disponibilidade de dados. Essas são as principais ferramentas de aferição do alcance do progresso, e a disponibilidade de dados desagregados é condição básica para que as pessoas e grupos mais vulneráveis sejam priorizados no caminho do desenvolvimento sustentável. (BRASIL, 2017, p. 10).

3.2 A AGENDA 2030 E AS ADEQUAÇÕES AOS CONTEXTOS

Buscando o alcance dos ODS até 2030, o Governo Federal buscou bases necessárias para a implementação. O Relatório Nacional Voluntário Sobre os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável é resultado do trabalho entre o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e o Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, consistindo em esforços sistemáticos de avaliação para o cumprimento da Agenda 2030 no Brasil.

Implementá-los requer um esforço de estruturação e coordenação de ações integradas refletido nas estratégias de internalizar e interiorizar a Agenda 2030 no País. Considerando os desafios para a internalização da Agenda Global à realidade nacional, o Brasil definiu como essenciais as seguintes etapas: Governança Nacional; Adequação das Metas; Definição de Indicadores Nacionais. (BRASIL, 2017, p. 20)

No Brasil, para a implementação dos ODS e atingimento das metas vinculadas, foram construídas estratégias de adequação ao contexto (Figura 3), considerando as diferentes características regionais, econômicas, sociais e ambientais, objetivando alcançar todos os brasileiros (BRASIL, 2017). Dessa forma, a partir dos esforços entende-se que as políticas dos governos locais no Brasil devem dialogar com as estratégias de ação da Agenda 2030, mantendo alinhamento e engajamento visando resultados significativos.

Figura 3: Adequação das metas globais à realidade brasileira



Fonte: Relatório Nacional Voluntário Sobre os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.

Entende-se que a adequação das metas globais à realidade brasileira deve considerar a diversidade regional, as prioridades do governo brasileiro, os planos nacionais de desenvolvimento, a legislação vigente e a conjuntura socioeconômica vivida no país.

Levando em conta os diferentes contextos regionais, econômicos, sociais e ambientais, faz-se necessário que os ODS alcancem todos os brasileiros. As políticas locais devem, portanto, dialogar com a estratégia de ação da Agenda 2030 e observar nesta uma oportunidade para enfrentar as históricas desigualdades. Nesse sentido, os governos locais exercem um papel fundamental na adequação das metas e indicadores nacionais à realidade local, com ações que considerem as metas dos ODS em seus planejamentos e orçamentos, incluindo participação e engajamento da sociedade civil. (BRASIL, 2017, p. 21)

Seguindo recomendações da própria ONU e buscando adequar as metas à realidade e contexto brasileiro, o IPEA, lançou as Metas Nacionais dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (IPEA, 2018). No documento, o transporte ativo é diretamente mencionado no complemento ao ODS número 11, incluindo, dentre outros pontos, a priorização de modos de transporte não motorizados no país, de modo que siga as diretrizes da PNNU.

Até 2030 melhorar a segurança viária e o acesso à cidade por meio de sistemas de mobilidade urbana que sejam ambientalmente mais sustentáveis, socialmente mais inclusivos e economicamente mais eficientes, acessíveis e justos, com especial atenção para o transporte público de massa, para o transporte ativo e para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, em especial àquelas com deficiência e com mobilidade reduzida, mulheres, crianças e pessoas idosas [...] A nova redação da meta visa deixar mais explícita a relevância da promoção do transporte ativo para promoção de sistema de transporte inclusivos e sustentáveis, o que já é reconhecido pelos documentos oficiais do Ministério das Cidades e por órgãos internacionais como e a Organização Mundial de Saúde e UN Habitat. (IPEA, 2018, p. 274)

De modo a monitorar o progresso das metas nacionais, o IBGE detém a responsabilidade de reunir o conjunto de indicadores.

Em âmbito municipal, São Paulo articula-se para o progresso da Agenda Municipal 2030, que se trata de uma comissão de trabalho que visa a melhor participação da comunidade nas ações que buscam o desenvolvimento sustentável na cidade em consonância aos ODS, com inspiração direta no documento do IPEA que adaptou ao contexto e necessidades prioritárias brasileiras.

A cidade assumiu o compromisso em 2 de fevereiro de 2018, por meio da Lei Municipal nº 16.817, que, em principal no texto, adota a Agenda 2030 como diretriz das políticas públicas em âmbito municipal. Em novembro de 2018 o compromisso foi reforçado com a assinatura do Memorando de Entendimento juntamente à ONU. Dentre demais providências no texto, a Lei Municipal nº 16.817 prevê a instalação da Comissão Municipal para o Desenvolvimento Sustentável, ou Comissão Municipal ODS, instituída pelo Decreto nº 59.020/2019.

A Comissão Municipal para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável é instância colegiada paritária, de natureza consultiva, orientada para a articulação, a mobilização e o diálogo com a estrutura integral do governo municipal, a iniciativa privada e a sociedade civil. A Comissão Municipal para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável será integrada por: I – 25 representantes, titulares e suplentes, de cada uma das Secretarias Municipais e Especiais, mais a Controladoria Geral do Município. II – 25 (vinte e cinco) representantes, titulares e suplentes, da sociedade civil. (SÃO PAULO, 2017)

A comissão é configurada como um órgão colegiado que tem como função internalizar, difundir e dar transparência ao processo de implementação da Agenda 2030 na cidade. Com natureza consultiva e deliberativa, a proposta do governo municipal é articular, mobilizar e dialogar com a iniciativa privada e a sociedade civil, configurando uma tríade somada ao meio acadêmico. Dessa forma, “A implementação da Agenda Municipal 2030 representa o esforço coletivo entre as diversas esferas da Administração Pública, em conjunto com atores da sociedade civil organizada, do setor privado e da academia” (SÃO PAULO, 2020).

A publicação, intitulada Agenda Municipal 2030, reúne o conjunto de objetivos, metas e indicadores para o Município de São Paulo propostos pela Comissão Municipal ODS.

Para monitoramento das ações que tangem os 17 ODS e o total de 169 metas na cidade de São Paulo, um dos compromissos da Agenda Municipal 2030 é a criação de 26 órgãos públicos municipais que subsidiam a Comissão Municipal e que atuam em uma ou mais Câmaras Temáticas, sendo: Educacional, Econômica, Ambiental, Saúde e Bem-estar, Sociais Urbanas e Fortalecimento Institucional, conforme indicado no Quadro 3.

Entende-se que o monitoramento do cumprimento da Agenda 2030 deve dialogar com os processos de produção de informações já existentes, fortalecendo a atuação dos órgãos que compõem a Prefeitura e contribuindo para a integração das políticas setoriais. Isto posto, o Diagnóstico de Indicadores para o Monitoramento dos ODS em São Paulo é resultado de quase um ano de discussões sobre a relação de cada uma das 169 metas com as competências da Prefeitura de São Paulo e dos órgãos que a integram. (SÃO PAULO, 2020)

Contemplando a participação social, entre outubro e novembro de 2020 houve consulta pública de metas e indicadores da Agenda Municipal 2030, com registros para análise das Câmaras Temáticas e que virão a direcionar o planejamento das políticas públicas para os próximos dez anos, até o prazo da Agenda.

Segundo a Prefeitura de São Paulo (2021a), para que seja possível implementar a Agenda Municipal 2030 em São Paulo, a Comissão Municipal ODS, órgão colegiado composto pela Sociedade Civil e pelo Poder Público Municipal, propôs um Plano de Ação para Implementação da Agenda Municipal 2030. Em outubro de 2021, a Prefeitura de São Paulo abriu consulta pública para escutar a população sobre as ações propostas, realizada através da plataforma online “Participe Mais”. Nela, interessados podem manter a proposta de ação para cada meta municipal, revisá-la, editando a proposta, ou propor outra integralmente nova, ainda não incluída no plano.

O documento é organizado em 17 capítulos, cada qual direcionado a um ODS, sendo divididos nos tópicos comparativos: Meta Global (original da Agenda 2030), Meta Municipal (adequação a São Paulo conforme a Comissão Municipal 2030), Contextualização (apontamentos e motivos da adequação municipal), Indicadores (descrição dos indicadores municipais para monitoramento) e Desafios Remanescentes (apontamentos sobre desafios para que se alcancem as metas).

Quadro 3 – Câmaras Temáticas Agenda Municipal 2030

Câmara Temática (Nome 2020)	Câmara Temática (Nome 2021)	Coordenação 2021	Demais Secretarias que compõem	Divisão das metas da Agenda Municipal 2030
Ambiental	SP Sustentável	SVMA	AMLURB, SMSU, SMSUB, SGM, SMRI	23 metas
Urbana	SP Segura, Bem Cuidada e Ágil	SMUL	SMSUB, SIURB, SGM, SEHAB, SMC, SMT	24 metas
Saúde e Bem Estar	Saúde e Bem Estar	SMS	SGM, SEME	12 metas
Eduacional	Eduacional	SME	SGM, SMDET, SVMA	10 metas
Social	SP Justa e Inclusiva	SMADS	SMDHC, SGM	21 metas
Fortalecimento Institucional	SP Eficiente, Inovadora e Criativa	SGM	CGM, SF, SMIT, SMDET, SMRI	45 metas
Econômica				

Fonte: Prefeitura de São Paulo (SÃO PAULO, 2021a)

A elaboração do Plano de Ação para implementação da Agenda Municipal 2030 foi proposta para o quadriênio de 2021 a 2024, em alinhamento direto com os compromissos do Programa de Metas 2021-2024 e com o Plano Plurianual 2022-2025.

No documento, os usos da bicicleta são apontados nos ODS 3, 9 e 11, tratando da Saúde e Bem-estar, Indústria, Inovação e Infraestrutura e Cidades e Comunidades Sustentáveis, respectivamente, como descrito no Quadro 4.

Quadro 4: Metas Municipais e ações de Implementação da Agenda Municipal 2030 em São Paulo correlacionadas ao fomento de uso da bicicleta

Meta Municipal 3.6

Até 2030, reduzir as mortes por acidentes de trânsito para o máximo de 3 mortes para cada 100 mil habitantes

3.6.1. Ação 3.6-A

Implantar 10 projetos de redesenho urbano para promoção da segurança viária em centralidades ou grandes avenidas com grande ocorrência de sinistros de trânsito; (SMT - Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito)

3.6.2. Ação 3.6-B

Realizar campanhas de comunicação anuais para promoção da segurança viária; (SMT; SECOM)

3.6.13. Ação 3.6-M

Implantar 2 projetos de ruas completas com o objetivo de democratizar o uso do espaço urbano por todos os modos de transporte ativos e coletivos (em especial a pé, por bicicleta e por transporte público) e respeitando as vocações de cada região objeto das intervenções (SMT - Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito)

3.6.15. Ação 3.6-O

Implantar 300 quilômetros de estruturas ciclovárias (SMT - Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito)

3.6.16. Ação 3.6-P

Incorporar projetos de acalmamento de tráfego e segurança viária aos projetos de Urbanismo Social (SMUL; SMT)

3.6.17. Ação 3.6-Q

Reducir a velocidade em 10 vias com maior índice de acidentes de trânsito (SMT - Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito)

Meta Municipal 9.1

Desenvolver infraestrutura de qualidade, confiável, sustentável e resiliente, incluindo infraestrutura viária, para apoiar o desenvolvimento econômico e o bem-estar humano, com foco no acesso equitativo e a preços acessíveis para todos.

9.1.1. Ação 9.1-A

Implantar 300 quilômetros de estruturas cicloviárias (SMT - Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito)

9.1.11. Ação 9.1-K

Incorporar projetos de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas) aos projetos de Urbanismo Social (SMUL; SMT)

Meta Municipal 11.2

Até 2030, proporcionar o acesso para todos a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preços módicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, idosos, pessoas com deficiência, pessoas negras e de regiões periféricas, notadamente por meio da expansão do transporte público, de forma que 70%* das viagens realizadas por veículos motorizados sejam em modos coletivos, e do transporte ativo, de forma que as viagens por bicicleta cheguem a pelo menos 3,2%* do total.

11.2.3. Ação 11.2 -C

Implantar 300 quilômetros de estruturas cicloviárias (SMT - Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito)

11.2.7. Ação 11.2 -G

Assegurar que mais de 80% das Subprefeituras tenham estruturas cicloviárias conectadas com a rede cicloviária do centro expandido da cidade (SMT - Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito)

11.2.8. Ação 11.2 -H

Implantar seis transposições cicloviárias por pontes sobre os rios Pinheiros e Tietê (SMT - Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito)

11.2.9. Ação 11.2 -I

Implantar biciletários em todos os terminais urbanos de ônibus municipais (SMT - Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito)

11.2.16. Ação 11.2 -P

Implantar 2 projetos de ruas completas com o objetivo de democratizar o uso do espaço urbano por todos os modos de transporte ativos e coletivos (em especial a pé, por bicicleta e por transporte público) e respeitando as vocações de cada região objeto das intervenções (SMT - Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito)

11.2.17. Ação 11.2 -Q

Incorporar projetos de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas) aos projetos de Urbanismo Social (SMUL; SMT)

11.2.20. Ação 11.2 -T

Construir um indicador para percentual de terminais e estações de média e alta capacidades com biciletários com zeladoria (%) (SMT - Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito)

Fonte: São Paulo, 2021a

Considerando um desafio remanescente à Meta Global 9.1: “Desenvolver infraestrutura de qualidade, confiável, sustentável e resiliente, incluindo infraestrutura regional e transfronteiriça, para apoiar o desenvolvimento econômico e o bem-estar humano, com foco no acesso equitativo e a preços acessíveis para todos”.

Mais um desafio a ser enfrentado pela Prefeitura durante a vigência dos ODSs se refere à viabilização de transposições por pontes, viadutos e passarelas para o transporte ativo (a pé e por bicicleta), em especial no contexto de uma cidade cortada por dois grandes rios (como o Pinheiros e o Tietê) e por algumas rodovias e outras vias de grande capacidade (SÃO PAULO, 2020).

Relacionado à Meta Global 11.2: “Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos”, prevendo-se que a participação do modo de transporte por bicicleta em relação aos demais atinja pelo menos 3,2%.

Até 2030, proporcionar o acesso para todos a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preços módicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, idosos, pessoas com deficiência, pessoas negras e de regiões periféricas, notadamente por meio da expansão do transporte público, de forma que 70%* das viagens realizadas por veículos motorizados sejam em modos coletivos, e do transporte ativo, de forma que as viagens por bicicleta cheguem a pelo menos 3,2%* do total. (SÃO PAULO, 2020)

Também no ODS 11, a ampliação do percentual do viário da cidade com vias dedicadas a bicicletas, sendo ciclofaixas, ciclovias e ciclorrotas (meta 11.2.9), o aumento de Percentual de terminais e estações de média e alta capacidades com bicicletários com zeladoria (meta 11.2.10) e a ampliação do percentual dos distritos da cidade abrangidos por estações ou áreas de operação de sistemas de bicicletas compartilhadas (meta 11.2.11).

Frisa-se o apontamento da Agenda Municipal 2030 relacionado ao ODS 3, destacado na meta 3.6 tratando de “Até 2030, reduzir as mortes por acidentes de trânsito para o máximo de 3 mortes para cada 100 mil habitantes”, onde se registra a priorização na organização do viário urbano a pedestres e à circulação de bicicletas, sendo os modos ativos de deslocamento, em alinhamento ao preconizado no próprio Plano Diretor Estratégico do Município, como uma ação e norte essencial para a redução de mortes em sinistros de trânsito⁶.

Seguindo o proposto, a meta 3.6.9 prevê a redução na participação de bicicletas em sinistros fatais no trânsito, com percentual ainda em estudo. Conforme o documento, os índices apontaram para 2,9% de envolvimento de bicicletas em mortes no trânsito no ano de 2015, com aumento chegando a 3,7% em 2019.

Adequar o documento global ao contexto local, buscando as melhores estratégias para que se atinja as metas dos ODS de acordo com as demandas e necessidades de cada região, se faz necessário e encaminha com propriedade e sentidos buscando a participação social. Assim

⁶ Em novembro de 2020, a Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT publicou a revisão da norma (NBR) 0697/2018 e redefiniu os termos técnicos usados na preparação e execução de pesquisas elativas e na elaboração de relatórios estatísticos e operacionais a incidentes de trânsito. A norma corrige a expressão “acidente de trânsito”, substituída por “sinistro de trânsito”, e suprime o entendimento de sinistro “não premeditado”. Uma das bandeiras da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego - ABRAMET, a adoção do termo sinistro e a requalificação dessa norma é uma vitória importante para as ações e políticas voltadas a preservação da vida no trânsito (ABRAMET, 2021).

se justifica o formato de governo aberto e gestão participativa, fundamentada inclusive por artigos Lei Orgânica do Município de São Paulo, Lei maior que rege a municipalidade, que guiou a criação de leis para a composição de Conselhos compostos por representantes da sociedade civil nas decisões.

O conceito de Governo Aberto refere-se a projetos e ações que visam a promoção da transparência e fomento à participação social, buscando tornar as gestões públicas mais abertas, efetivas, responsivas e detentora de sentidos mais amplos em atenção às necessidades da sociedade (BRASIL, 2021). Em consonância ao preconizado pela Lei Orgânica do Município de São Paulo, através da Participação Cidadã, os governos buscam mobilizar a sociedade para debater, colaborar e propor contribuições.

Proporcionar o acompanhamento e participação mais ativa da sociedade na gestão pública pode ser encarado como uma identidade da prática democrática na contemporaneidade, em formato já ocorrido em séculos passados. De acordo com Stiglitz (1999), processos abertos, transparentes e participativos são ingredientes importantes na transformação do desenvolvimento, tanto para o desenvolvimento econômico sustentável quanto para o desenvolvimento social, que devem ser vistos como um fim em si mesmo e como um meio para crescimento econômico.

A sociedade brasileira se urbanizou principalmente no século XX, em contexto inicial com 10% da população vivendo em cidades e, nos dias atuais, havendo cerca de 85% vivendo em áreas urbanas (IPEA, 2006; IBGE, 2021b). Reflexos de uma tardia participação social nas gestões podem ser enxergados nos processos de urbanização das cidades e suas consequências vistas nos dias de hoje. A concepção de planejamento urbano modernista pautada por zoneamentos monofuncionais dotados a avenidas artificiais, veículos particulares e regras para edificações que encarecem áreas centrais, em óticas segregacionistas que separam classes sociais (RECHIA, 2005; ROLNIK, 1997; CAMPOS, 2002), são exemplos do baixo diálogo e decisões coletivas visando o bem-estar coletivo e cenários futuros.

Diante das problemáticas de grandes cidades, tais como o acúmulo de veículos particulares automotores, grandes avenidas que pouco priorizam o transporte ativo e custos residenciais maiores nas áreas centrais que obrigam a ocupação de áreas periféricas afastadas dos centros, fatores que contribuem para a pandemia de inatividade física descrita por Salvo et al. (2021), dentre outras demandas sociais que evidenciam a urgência de ações, nota-se a necessidade do poder público em modificar o modo de operação.

Segundo Milani (2008), as formas de gestão empregadas para enfrentar os dilemas das cidades tendem a incluir estratégias de descentralização, a adoção de mecanismos de responsabilização dos gestores (*responsiveness e accountability*), a gestão pública por resultados, o incremento do controle social, além de dispositivos de participação social que visam chamar cidadãos e organizações cívicas para atuarem como atores políticos da gestão pública.

Desde o início dos anos 1990, no bojo desse processo de reforma da administração pública na América Latina e alhures, a participação social vem sendo construída como um dos princípios organizativos centrais, declarado e repetido em foros regionais e internacionais, dos processos de deliberação democrática no âmbito local. Fazer participar os cidadãos e as organizações da sociedade civil (OSC) no processo de formulação de políticas públicas foi transformado em modelo da gestão pública local contemporânea. A participação social, também conhecida como dos cidadãos, popular, democrática, comunitária, entre os muitos termos atualmente utilizados para referir-se à prática de inclusão dos cidadãos e das OSCs no processo decisório de algumas políticas públicas, foi erigida em princípio político-administrativo. (MILANI, 2008)

Em São Paulo, as discussões sobre a participação popular e descentralização do poder municipal se deram décadas atrás, conforme relata Di Giuseppe (1998). Um dos nortes para os quais rumaram as reformas administrativas implementadas a partir da década de 1980, se dá pela implementação de políticas públicas que preveriam ou facilitaram a intervenção de grupos interessados na formulação de planos e ações, buscando assim ampliar a atenção, eficiência e resultados em prol ao coletivo e à sociedade (GRAU, 2004). Como uma das metas e uma das grandes bandeiras da gestão de 1989 a 1992, figurou a criação de Conselhos Populares e participação mais próxima e com maior interação da população, assim sendo criados os Núcleos Regionais de Planejamento.

Atualmente, em âmbito municipal, a participação popular ocorre por meio dos Conselhos Participativos Municipais, que são organismos autônomos da sociedade civil, reconhecidos pelo Poder Público Municipal como espaços consultivos e de representação da sociedade. Os Conselhos foram criados pela Lei Municipal 15.764/2013, sendo regulamentada pelo Decreto 59.023/2019. A representação social é constituída através de candidaturas às vagas, sob requisitos estipulados em edital, para gestão a cada biênio⁷.

Visto as complexidades dos problemas públicos que afetam as populações, em principal se tratando de cidades com a magnitude da capital paulista, intervenções e decisões coletivas se fazem convenientes e necessárias. Nesse sentido, a participação social se apresenta como uma estratégia de atuação otimizada para interesses e ações, atendendo as demandas

⁷ EDITAL Nº 001/2021/CMPU, publicado no Diário Oficial de São Paulo no dia 21 de julho de 2021, páginas 43, 44, 45 e 46.

contemporâneas para além da administração pública tradicional, centralizada e com baixa participação popular (MEDAUAR, 2016).

Governos que fomentam e promovem a participação da sociedade nos diálogos, formulação e implementação de políticas públicas tornam-se mais eficientes do que os governos centralizados, logrando sentido em seus programas de ação, em principal inserindo os 17 ODS para o planeta, de modo a torná-los significativos em sua construção, além de promover um Estado mais democrático, transparente e facilitar a administração (BENTO, 2003; GALLIGAN, 1997; BAPTISTA, 2018).

4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

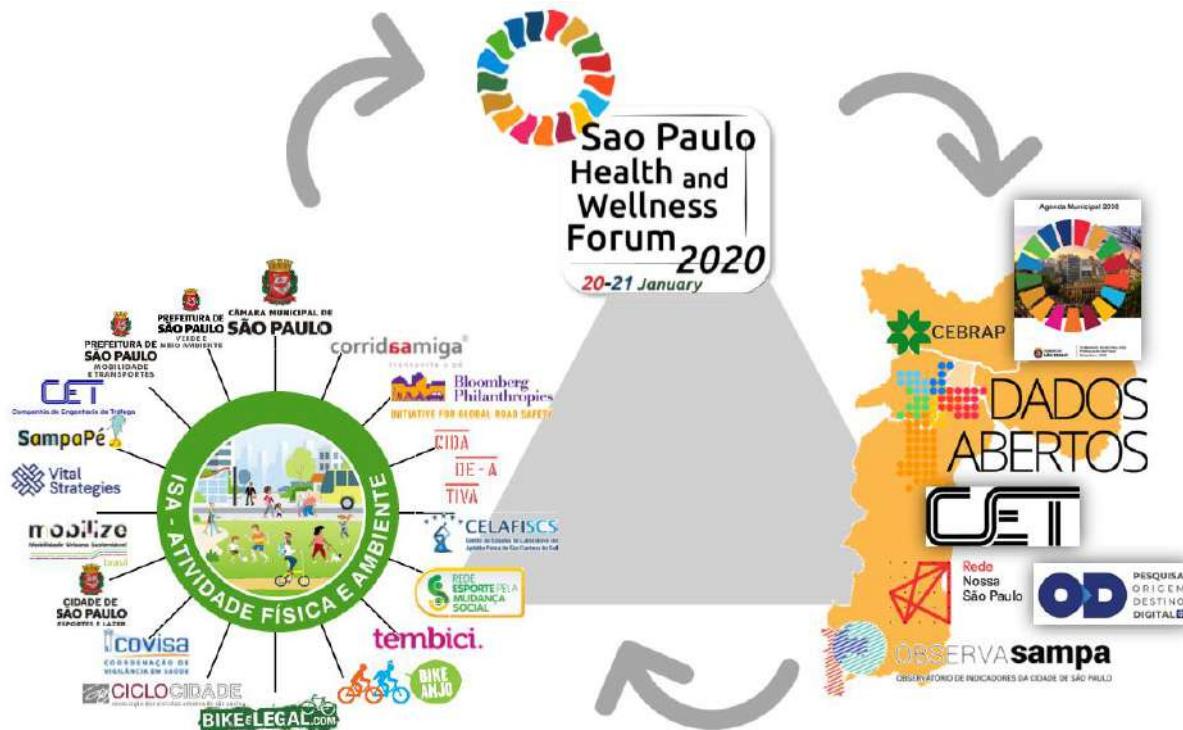
Para atingir os objetivos propostos, a pesquisa utilizou a metodologia qualitativa. Para Thomas, Nelson e Silverman (2012, p. 35), a pesquisa qualitativa, com frequência, envolve a observação intensiva e prolongada em um ambiente natural, o registro preciso e detalhado do que acontece nesse ambiente, a interpretação e a análise dos dados, utilizando descrições, narrativas, citações, gráficos e tabelas.

A amostragem é composta por três grupos: primariamente, dados de pesquisas de relevâncias à temática abordada, sequencialmente, lideranças provenientes do setor público, privado e da SCO participantes do estudo ISA: Atividade Física e Ambiente e, por fim, lideranças nacionais e internacionais ligadas à constituição do ODS 3 da Agenda 2030, participantes do Fórum *Sao Paulo Health and Wellness 2020* (*SPHWF 2020*).

Embasado também por documentos, leis, programas, metas e agendas internacionais, o estudo é construído a partir de instrumentos metodológicos de caráter multidimensionais, sob fins de cruzamento de dados coletados e elaboração de considerações.

Os critérios de elegibilidade para a participação no estudo se deram por meio da relevância das três extremidades de uma tríade (Figura 1): pesquisas relacionadas ao âmbito da mobilidade urbana e transporte ativo em São Paulo, somado a indicadores de relevância; lideranças de diferentes setores atuantes na cidade e lideranças nacionais e internacionais palestrantes em um evento de promoção ao ODS 3.

Figura 4. Tríade de composição da pesquisa



Fonte: O autor.

A coleta de dados proveniente às lideranças participantes do estudo ISA: Atividade Física e Ambiente foi iniciada no ano de 2019, com participantes oriundos do setor público, privado e da SCO, identificados e selecionados como importantes ao estudo a partir de um método de Análise de Rede (EASLEY; KLEINBERG, 2010).

Foram realizadas entrevistas presenciais, havendo um total de 18 coletas concluídas, gravadas e transcritas para análise.

Em relação às lideranças participantes do SPHWF 2020, foram contatadas via *e-mail*, devido residirem no exterior, e convidadas a participar do estudo, sendo estabelecidas duas perguntas para a participação (Quadro 5).

Quadro 5. Questões às lideranças participantes do SPHWF 2020

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1- In your opinion and based on your research related to the well-being and health of the population in your country and in the world, what is the importance of active transport, especially the bicycle, to the people? 2- How are the relations between the Sustainable Development Goals of the UN Agenda 2030, especially number #3, and the uses of bicycles in cities? |
|--|

Fonte: O autor.

Ao todo, foram convidados 13 participantes do SPHWF 2020, sendo que seis retornaram e concluíram a participação.

O método empregado para avaliar as informações coletadas, considerando os distintos atores participantes, foi a análise de discurso. É utilizada para se compreender e descrever o pensamento dos atores envolvidos, por meio de suas perspectivas e ótica, em relação aos cenários da cidade de São Paulo e do ODS 3 com suas metas correlacionadas. De acordo com Orlandi (2020):

Diferentemente da análise de conteúdo, a análise de discurso considera que a linguagem não é transparente. Desse modo ela não procura atravessar o texto para encontrar um sentido do outro lado. A questão que ela coloca é: como este texto significa? [...] Ela produz um conhecimento a partir do próprio texto, porque o vê como tendo uma materialidade simbólica própria e significativa. (ORLANDI, 2020, p.15)

Na análise do discurso, é levado em consideração o contexto da fala do emissor da mensagem: quem emite a fala, para quem, como, quando, de que posição e sob qual propósito. Ao contexto é também incluído a formação sócio-histórica, posição a que os sujeitos ocupam e sua voz de fala para a análise de suas produções discursivas. Conforme Brandão (2012, p. 59):

A noção de história é fundamental, pois, porque marcado espacial e temporalmente, o sujeito é essencialmente histórico. E porque sua fala é produzida a partir de um determinado lugar e de um determinado tempo, à concepção de um sujeito histórico articula-se outra noção fundamental: a de um sujeito ideológico. Sua fala é um recorte das representações de um tempo histórico e de um espaço social .

Por meio da mensagem passada pelo emissor, o receptor, responsável pela análise, consegue alinhar e sistematizar suas hipóteses com as bases empíricas fornecidas pelas informações recebidas.

Desse modo, diremos que não se trata de transmissão de informação apenas, pois, no funcionamento da linguagem, que põe em relação sujeitos e sentidos afetados pela língua e pela história, temos um complexo processo de constituição desses sujeitos e produção de sentidos e não meramente transmissão de informação. São processos de identificação dos sujeitos, de argumentação, de subjetivação, de construção da realidade. (ORLANDI, 2020, p.19)

Tanto o receptor quanto o emissor do discurso são dotados de suas particulares construções sócio-históricas, ambos emergidos em seus princípios, valores, ideais e concepções de mundo, assim sendo humanamente impossível ao receptor construir análises imparciais. Assim sendo, é imprescindível que o analista adquira e se embase por segmentos teóricos que sustentem sua atuação, tal como as perspectivas essenciais de Mikhail Bakhtin, Michel Pêcheux e Michel Foucault. Para Magalhães e Kogawa (2019), cada perspectiva vai dar conta do que se propõe, e os três pensamentos instauram formas de descrição, análise e interpretação da

linguagem, demonstrando que compreender e praticar análises de discurso significa estar em contato com as linguagens e os universos que as produzem.

Analisar discurso é rastrear o processo de fazer sentido. Fazer sentido é projetar valor e não o decodificar a partir da forma. O valor não está dado, não está alí, mas resulta daquilo que o sujeito faz dos índices materiais e históricos (ou, dialogicamente, semióticos). A análise do discurso de orientação dialógica, portanto, não é análise do que se diz, posto que o sentido não é encapsulado pela forma. A análise dialógica envolve o reconhecimento de valores atribuídos ao conteúdo. (MAGALHÃES; KOGAWA, 2019, p. 70)

Segundo Magalhães e Kogawa (2019), não há um jeito certo de se fazer análise de discurso, e selecionar determinados conjuntos de textos ou conceitos trará implicações para o que se pretende descrever e interpretar, não se configurando como um erro, mas como “diferenças saudáveis na marcha teórica” (MAGALHÃES; KOGAWA, 2019, p. 223). Assim, ao analista receptor das informações cabe a atribuição de buscar se manter fora ao contexto em que se constrói o discurso, evitando enviesar-se e privilegiando a imparcialidade para suas análises da produção.

Segundo o mecanismo da antecipação, todo sujeito tem a capacidade de experimentar, ou melhor, de colocar-se no lugar em que o seu interlocutor -se assim a seu interlocutor quanto ao sentido que suas palavras produzem. Esse mecanismo regula a argumentação, de tal forma que o sujeito dirá de um modo, ou de outro, segundo o efeito que ele pensa produzir em seu ouvinte. Este espectro varia amplamente desde a previsão de um interlocutor que é seu cúmplice até aquele que, no outro extremo, ele prevê como adversário absoluto. Dessa maneira, esse mecanismo dirige o processo de argumentação visando seus efeitos sobre o interlocutor (ORLANDI, 2020, p. 37).

Para a organização dos dados, foram realizadas a transcrição das entrevistas gravadas para posterior exploração dos conteúdos coletados, utilizando o Discurso do Sujeito Coletivo (DSC), de Lefèvre e Lefèvre (2005). O DSC se trata de uma técnica que trabalha com dados qualitativos de natureza verbal, obtidos por meio de fontes como entrevistas, depoimentos, artigos, reportagens etc.

Embasado pela técnica, foram agrupadas partes das diversas falas coletadas para formar inferências únicas, de modo em que foi priorizado que cada ator sujeito enunciador se reconhecesse enquanto um constituinte do todo. A partir das ideias centrais dos discursos, buscou-se elencar temas e ancoragens, aqui tratados como “dimensões”, para tal sendo selecionadas expressões-chave dentre as respostas individuais às questões, tidos como os trechos mais significativos, correspondentes às ideias centrais capazes de sintetizar todo o conteúdo discursivo manifestado por cada participantes (LEFÈVRE; LEFÈVRE, 2005).

De acordo com Figueiredo, Chiari e Goulart (2013), a aplicação da técnica do DSC vem constituindo grande número de pesquisas no campo da saúde e em outras áreas do conhecimento, tem demonstrado sua eficácia para o processamento e expressão das opiniões coletivas.

O Discurso do Sujeito Coletivo (DSC) é uma técnica de tabulação e organização de dados qualitativos, desenvolvido por Lefevre e Lefevre no fim da década de 90, e tem como fundamento a teoria da Representação Social. O DSC é um discurso-síntese elaborado com partes de discursos de sentido semelhante, por meio de procedimentos sistemáticos e padronizados. Ele representa uma mudança nas pesquisas qualitativas porque permite que se conheça os pensamentos, representações, crenças e valores de uma coletividade sobre um determinado tema utilizando-se de métodos científicos (FIGUEIREDO; CHIARI; GOULART, 2013, p. 130).

No DSC são utilizadas quatro guias metodológicas: Expressões-chave, Ideia Central, Ancoragem e Discursos Sínteses, conforme as descrições seguintes.

1- Expressões-Chave: transcrições literais ou recortes e trechos do discurso coletado que revelam a essência do todo do conteúdo fornecido pelos sujeitos enunciadores. Com as expressões-chave, os DSC são construídos.

2- Ideia Central: Segundo Lefèvre, Lefèvre e Teixeira (2000) recortes que indicam “o essencial do conteúdo discursivo explicitado pelos sujeitos”, descrevendo sucintamente o sentido do discurso. As ideias centrais podem ser obtidas por transcrições diretas do sentido do depoimento, revelando a literal informação passada, ou por descrições indiretas por parte do analista, que revelarão o sentido do depoimento na íntegra ou em trechos. No caso do sentido de trechos do depoimento, torna-se necessário identificar as IC correspondentes a cada tema discorrido pelo sujeito. Conforme Lefèvre e Lefèvre (2005), não se trata de uma interpretação, mas de uma descrição do sentido de um depoimento ou de um conjunto de depoimentos.

3- Ancoragem: é a manifestação explícita de uma teoria, ideologia ou crença que o autor exerce e que é “usada pelo enunciador para ‘enquadrar’ uma situação específica” (LEFÈVRE; LEFÈVRE, 2005, p.17).

4- Discursos-síntese: elaborados a partir de trechos dos discursos individuais, com o objetivo de expressar determinados pensamentos ou representações sociais sobre um fenômeno.

Seguindo esses procedimentos, foi elaborada planilha de elementos chave elencados a partir dos discursos-síntese, nos quais o pensamento do ator liderança, representante individual, de uma instituição, de um grupo ou de uma coletividade aparece como um discurso individual (LEFÈVRE; LEFÈVRE, 2005). As falas dos sujeitos enunciadores, sob os procedimentos do DSC, são apresentadas no decorrer do texto.

O estudo foi aprovado pelo Comitê de Ética e Pesquisa da Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo - EACH/USP, sob o certificado número 42326721.9.0000.5390, bem como foram respeitados todos os aspectos éticos que envolvem a pesquisa com seres humanos, em especial, a assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) pelas lideranças participantes do inquérito ISA: Atividade Física e Ambiente.

4.1 AS LIDERANÇAS E AS VOZES EM ANÁLISE

A participação de muitos atores envolvidos se torna difícil em relação a análises e inferências, considerando também o tempo de planejamento, apresentação e convites, agendamentos, coletas, análises posteriores e custos envolvidos. Entretanto, conforme discorrem Cuppen et al. (2010), realizar o contato com diferentes perspectivas dá aos atores a possibilidade não somente de expressar seus pontos de vista, mas, além disso, obter contato com a opinião de outros grupos, o que se torna possível a partir das publicações do estudo.

A possível oposição e diversidade de visões dos atores é conveniente e torna possível que o processo de tomada de decisão e inferências se tornem mais confiantes (CUPPEN et al., 2010). Esse raciocínio é corroborado por Macharis e Baudry (2018), que consideram as divergências entre diferentes atores valiosas para a construção de considerações sobre uma temática em escopo.

O ISA: Atividade Física e Ambiente trata-se de um estudo de coorte, longitudinal, voltado a adultos residentes na cidade de São Paulo, que tem como linha de base o Inquérito de Saúde de São Paulo (ISA). O objetivo é verificar se o ambiente construído está associado com mudanças nos níveis de atividade física nos domínios do tempo de lazer da forma de deslocamento das pessoas de todas as cinco regiões da cidade.

Antes do início das coletas domiciliares com os municípios participantes do estudo, foi realizada uma etapa de entrevistas com lideranças de diferentes setores da sociedade. Um dos objetivos dessa etapa é a aproximação dos setores com a universidade e com a pesquisa científica, buscando uma melhor compreensão de demandas, anseios, dificuldades, compartilhamento de informações e opiniões sobre processos e estratégias de disseminação de resultados, dentre outras oportunidades. Visando mitigar problemas enfrentados pelas partes, consolidação de parcerias e tendo como norte os benefícios à sociedade, de acordo com Giles-Corti et al. (2015), em embasamento que fundamentou a etapa do estudo, este processo é também importante para que os resultados obtidos tenham maior potencial de aplicação.

A coleta de dados foi realizada por meio de um roteiro semiestruturado, de aplicação individual, dividido ao todo em cinco blocos, sendo: 1- dados pessoais e institucionais, 2- sugestões sobre informações existentes ao escopo da entrevista, 3- sugestões sobre a coleta, 4- estratégias para a disseminação do estudo, e, por fim, 5- vínculo com o projeto.

Cada bloco foi contido por questões específicas, com destaque ao bloco 2, tratando sobre sugestões de informações de domínio do entrevistado para o pesquisador. Nesse bloco, foram

abordadas temáticas relacionadas a atividade física, promoção da atividade física, comportamento sedentário, obesidade, ambiente construído, ambiente social, e sistemas de mobilidade.

Considerando os diferentes campos de atuação e setores dos sujeitos participantes e possíveis variações de entendimento dos conceitos abordados, o que poderia prejudicar o campo de raciocínio para as inferências finais na análise, foi oferecida uma padronização, havendo a leitura do entendimento de cada conceito aos entrevistados, de modo a estabelecer um entendimento geral para cada um, abrindo espaço a dúvidas eventuais e esclarecimentos anteriores a questão.

Conforme discursa Charaudeau (2004), o sujeito enunciador utiliza diferentes termos, palavras e emprega diferentes sentenças construídas, selecionando-as, no ato da entrevista, em suas diferentes memórias: a discursiva, aquela que se refere a momentos por ele vividos e experienciados e a memória dos signos da língua, que é a elaboração de como se comunicará, usando expressões verbais, icônicas, gestuais, configurando a maneira de dizer. Para Charaudeau (2004, s/p.), “Se constituem comunidades de “saber dizer”, outros diriam de “estilo”, em torno de maneiras de falar, razão pela qual podemos falar, aqui, de “comunidades semiológicas”.

Assim agindo a partir das memórias, o sujeito-enunciador busca defender suas opiniões formadas por seus repertórios, contrariar ou concordar com outras, se justificando, explicando, apresentando desagrados, contentamentos e outras manifestações possíveis ao escopo tratado, assim se posicionando e interagindo a partir da comunicação.

Foi estabelecido que cada coleta seria considerada como concluída após o término do roteiro e finalização da fala do sujeito enunciador. As entrevistas das lideranças participantes do estudo ISA: Atividade Física e Ambiente foram gravadas, sob autorização verbal, e posteriormente transcritas para as análises.

As entrevistas realizadas com as lideranças participantes do Fórum *Sao Paulo Health and Wellness* foram realizadas através de *e-mail*, sendo traduzidas ao português quando enviadas originalmente no idioma inglês.

4.2 A SELEÇÃO DAS VOZES

O critério de escolha dos sujeitos enunciadores se deu a partir do método de análise de redes, proposto por Easley e Kleinberg (2010). Pode-se definir como “rede” uma coleção de itens e as inter-relações existentes entre eles (EASLEY; KLEINBERG, 2010). Conforme

discorrem os autores, foram definidos pontos focais de interação social, ou termos chave correlacionados aos conceitos supracitados que compuseram o bloco 2 do roteiro semiestruturado de entrevista. Os pontos focais, compartilhados com diferentes atores em diferentes grupos e setores, podem contribuir para possíveis interações entre as partes, formando assim links em uma rede social.

Por uma questão de concretude, vamos nos concentrar em como representar o conjunto de atividades das quais uma pessoa participa e como estas afetam a formação de vínculos. Faremos uma visão muito geral da noção de uma “atividade”. Fazer parte de uma determinada empresa, organização ou bairro; frequentar um determinado lugar; perseguir um hobby ou interesse específico - todas essas são atividades que, quando compartilhadas entre duas pessoas, tendem a aumentar a probabilidade de interagirem e, portanto, formarem um link na rede social. Adotando a terminologia devida a Scott Feld, vamos nos referir a tais atividades como focos - isto é, "pontos focais" de interação social - constituindo direitos sociais, psicológicos, legais ou físicos em torno dos quais atividades conjuntas são organizadas, por exemplo locais de trabalho, organizações voluntárias, hangouts, etc. (EASLEY; KLEINBERG, 2010, p. 93)

Conforme os autores orientam, a rede de afiliação é representada por um conjunto de pessoas, ou atores de determinado grupo, em um conjunto de focos, podendo ser utilizado um gráfico ou tabela, buscando a partir da representação gráfica pontos de conexão (EASLEY; KLEINBERG, 2010).

Assim, em relação às lideranças de interesse ao estudo ISA: Atividade Física e Ambiente, foi construída uma planilha com dezenas de atores possíveis, ou sujeitos enunciadores de interesse, buscando conexões e a constituição de uma rede. Ao todo, 51 lideranças foram elencadas, dentre setor público, setor privado, SCO e grupos de pesquisas acadêmicas. Dessas, 29 foram selecionadas para realização de contato, tendo sido concretizadas 18 entrevistas presenciais após apresentação via *e-mail* e telefone.

Das cinco empresas do setor privado contatadas, líderes do segmento de transporte e entregas, somente uma, atuante em aluguel de bicicletas por aplicativo, retornou e participou do estudo, concedendo formalmente a entrevista em sua sede.

Representando Órgãos Públicos, quatro Secretarias não retornaram aos contatos formais realizados pelo grupo de pesquisadores, sendo: Secretaria Municipal de Assistência e Desenvolvimento Social; Secretaria Municipal de Educação; Secretaria Municipal de Cultura; Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, bem assim como a Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô), de cunho estadual, que também não retornou.

Em relação aos sujeitos enunciadores participantes do SPHWF 2020, o critério de seleção se deu pela participação no evento, realizado presencialmente na cidade de São Paulo, em janeiro de 2020, enquanto palestrantes. Foram contatados 13 palestrantes, havendo

sete retornos e seis entrevistas concluídas, contemplando duas questões direcionadas, indicadas no Quadro 5.

Em relação a SCO, uma instituição, promotora de diferentes pesquisas em relação aos hábitos de vida na cidade, e uma representante do jornalismo, com experiência em coberturas diárias sobre o cotidiano da população em São Paulo, não retornaram aos contatos.

Com escopo do evento voltado ao ODS 3 da Agenda 2030, os participantes, provenientes de diferentes setores, já possuíam alinhamento à temática, não necessitando do emprego do método de análise de redes para chegar à decisão do convite para a participação na entrevista.

Anteriormente ao início das coletas formais, realizadas em locais de preferência de cada liderança, foram realizados quatro pré-testes, tratados como estudos-piloto. Os testes foram realizados com quatro indivíduos selecionados, todos com experiência em gestão pública e atuação na SCO, com objetivo principal de adaptação do roteiro de entrevista a se aplicar com os demais participantes elencados. Após os quatro testes, o roteiro de entrevista foi aprovado sem alterações que alterassem o teor das questões e do inquérito.

Dentre os participantes do SPHWF 2020, figuram sujeitos fundadores e de cargo de presidência de instituições de exercício e ciências do esporte no Continente Africano e da Turquia, fundações globais para a saúde comunitária global, diretores de centros de estudos olímpicos, diretores de associações mundiais ligadas aos estudos do lazer, médicos de diferentes especialidades e professores doutores de universidades nacionais e internacionais.

4.3 SAO PAULO HEALTH AND WELLNESS FORUM 2020

Reconhecendo a importância de São Paulo enquanto o município mais populoso do Brasil, dotado da maior economia da América do Sul, palco de importantes megaeventos da década de 2010, e podendo ser considerada a localidade mais multicultural do país, o evento⁸ foi sediado na cidade com organização da Gerência de Desenvolvimento Físico e Esportivo do Serviço Social do Comércio de São Paulo – SESC/SP, em parceria com a Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo – EACH/USP, articulada com a *Foundation for Global Community Health* – GCH.

Realizado de forma colaborativa, o evento teve apoio dos membros do Grupo Interdisciplinar de Estudos do Lazer – GIEL, vinculado ao Programa de Pós-graduação em Ciências da Atividade Física – PPGCAF, ambos da EACH/USP.

O SPHWF 2020 teve como escopo o ODS 3 da Agenda 2030, contemplando o documento como um dos mais importantes planos de ação em nível mundial, e se dedicou a trazer à cidade especialistas internacionais de diferentes partes do mundo discussões na área da saúde e bem-estar. O objetivo foi promover debates entre especialistas nacionais e internacionais, com destaque aos temas do lazer, da atividade física e do turismo, em diferentes contextos socioculturais, correlacionados ao ODS 3.

Para além de palestras convencionais realizadas pelos participantes, houve a abertura de mesas de discussão sobre as temáticas abordadas, com participação de partes interessadas inscritos como ouvintes, permitindo a troca de experiência entre diferentes atores, como professores, estudantes, jornalistas, técnicos de áreas e outros interessados, diretamente com participantes de outros países.

Conforme o Comitê Organizador do evento:

O SPHWF 2020 está explorando a cooperação de uma abordagem interdisciplinar para a promoção da saúde holística por meio da ciência do esporte por um grupo selecionado de 19 distintos lideranças internacionais convidadas de 10 países e 60 partes interessadas locais convidadas, entre academia, setor empresarial e profissionais, que se envolverão com as interações por meio de apresentações, discussões em grupo e relatórios neste Fórum. Uma declaração de consenso sobre a futura direção e implementação dos 17 ODS, especialmente sobre o ODS 3 para o Brasil e a América do Sul, será preparada como uma tentativa de orientar a estratégia atual e futura. (SPHWF, 2021, s/p)

⁸ O SPHWF 2020 ocorreu no Centro de Pesquisa e Formação do Sesc São Paulo, nos dias 20 e 21 de janeiro de 2020, após contínuos esforços do Comitê Organizador para a reunião presencial e voluntária de lideranças de cinco continentes (Ásia, América, África, Oceania e Europa), ligadas a promoção do ODS 3 e atuantes na área da saúde e bem-estar. As mensagens de boas-vindas redigidas pelos membros organizadores, junto à biografia de todos os palestrantes, programa científico, apoiadores e demais informações sobre as instituições participantes e apoiadores se encontram no website do evento: <http://forumodssp2020.org>.

De tal forma, o evento contemplou uma possibilidade de intercâmbio de informações entre as partes, em uma abordagem educativa e interdisciplinar, buscando reflexões, alcances e propostas de ações sobre os ODS, sob a ideia de perpassar da teoria para a prática, “Estimulando reflexões e práticas conscientes, valorizando os aspectos culturais e procurando estabelecer ligações que transcendam a divisão entre os campos do conhecimento” (SPHWF, 2021, s/p).

Para as conclusões dos trabalhos realizados no evento, buscando a construção de um documento que se tornasse uma materialização do que foi discutido, ocorreram momentos de apresentação das reflexões de cada mesa temática e produção de um relatório final por parte das lideranças participantes após os dois dias oficiais do evento somado aos dias de visitações dos participantes em locais da cidade.

Para nortear as discussões durante o evento e construção do relatório final, foram utilizadas cinco questões como base, descritas no Quadro 6.

Quadro 6: Questões para discussão e declaração de consenso.

1. Podemos usar processos de suporte de tecnologia individualizados e avaliação com base em metas de desempenho mensuráveis e apropriadas vinculadas aos objetivos do ODS 3 relacionados à atividade física e saúde holística e bem-estar que promovem a responsabilidade?
2. Podemos usar a tecnologia para acentuar as oportunidades de aprendizagem que vinculam a prática à teoria para promover a atividade física e a saúde holística e o bem-estar?
3. Podemos promover a atividade física e a saúde holística e o bem-estar para nos conectar com uma rede baseada na comunidade que promova a competência cultural e a modelagem de papéis?
4. Podemos promover uma abordagem holística para implementar um programa de saúde holístico em sua comunidade que sirva para defender, educar e desenvolver indivíduos para incorporar atividades físicas em sua vida diária por meio da educação formal e informal?
5. Podemos redesenhar nossa saúde holística e bem-estar no currículo universitário para promover uma orientação de aprendizagem centrada no aluno ativa que capacita os indivíduos a desenvolver estilos de vida ativos saudáveis e que requer a integração do desenvolvimento de habilidades, aptidão física, educação em saúde, nutrição e lazer processos?

Fonte: SPHWF, 2021

4.4 OS INDICADORES EM ANÁLISE

Em caráter multidimensional, foram utilizados documentos, leis, pesquisas e indicadores de relevância da cidade de São Paulo, sob fins de cruzamento de dados, para embasar e contribuir à discussão. Em principal, abaixo descritos, o Portal Dados Abertos, a plataforma ObservaSampa, as pesquisas Origem e Destino (OD) e Viver em SP – Mobilidade Urbana e dados oficiais da CET.

Com origem no Catálogo Municipal de Bases de Dados (CMBD), o Portal Dados Abertos da Prefeitura de São Paulo foi elencado. O Portal é baseado no *The Comprehensive Kerbal Archive Network*, instrumento utilizado em grandes cidades do mundo, e tem como finalidade, em uma plataforma livre que reúne suas bases de dados e descrições, permitir o fácil acesso e pesquisa por parte de programadores, jornalistas, pesquisadores e cidadãos em geral.

O Portal de Dados Abertos da Prefeitura de São Paulo reúne conjuntos de dados de todas as secretarias, subprefeituras e empresas públicas municipais. Com os recursos deste Portal, é possível construir aplicativos, visualizações de dados e obter informações essenciais sobre as políticas públicas e a administração da cidade. (SÃO PAULO, 2021d, s/p)

A inserção de informações no Portal Dados Abertos é realizada por cada unidade da administração municipal, com proposta de haver um fluxo constante de atualizações, sendo possível realizar o *download* de dados em formatos próprios para inserção em softwares estatísticos específicos para análises por interessados.

O Observatório de Indicadores da Cidade de São Paulo (ObservaSampa) é um portal com sistema de indicadores georreferenciados da Prefeitura previsto na meta 118 do Programa de Metas 2013-2016. O portal oferece um importante acompanhamento de análises setoriais para a elaboração e avaliação de políticas públicas à cidade.

Os objetivos do ObservaSampa incluem melhorar a participação pública no monitoramento das políticas públicas, ampliando o acesso à informação e promovendo a pesquisa e a disseminação e produção de dados e estudos para colaboração entre instituições municipais e partes interessadas, sendo, assim, de importante relevância para a elaboração de pesquisas sobre temas voltados a cidade e à sociedade em geral.

O Observatório de Indicadores da Cidade de São Paulo – ObservaSampa – é uma plataforma online que reúne indicadores capazes de mensurar a qualidade de vida dos paulistanos, o acesso a equipamentos, assim como indicadores de desempenho da PMSP. Conta também com um espaço para publicação de estudos e pesquisas e participação popular no debate sobre os próprios indicadores. Foi desenvolvida pela Secretaria de Planejamento, Orçamento e Gestão a partir do trabalho dos órgãos membros do Comitê Intersecretarial de Indicadores da Cidade de São Paulo. (SÃO PAULO, 2021b, s/p)

O ObservaSampa se inclui no conceito de Governo Aberto, uma vez que visa contemplar ações e políticas públicas voltadas para o aumento da participação social e da transparência. A plataforma foi elaborada e é mantida em *software* livre e código aberto, sendo os dados disponibilizados em formato aberto, com possibilidade de coleta de partes interessadas para análises em diferentes ferramentas e intuitos.

A OD é realizada pelo Metrô e se trata de uma investigação sobre o padrão de viagens que as pessoas fazem diariamente em todas as regiões metropolitanas de São Paulo, sendo um

instrumento para o planejamento do transporte. Além de informações sobre origens e destinos das viagens realizadas pelas pessoas, a pesquisa também levanta os motivos e os modos de transporte dessas viagens. Dada a sua importância, outras capitais e cidades brasileiras utilizam o instrumento, impulsionados por sua relevância relacionada ao transporte, mobilidade urbana e assuntos correlatos (SÃO PAULO, 2021c).

Na pesquisa não é investigado somente as origens e destinos referente a estações de Metrô utilizados pelas pessoas, mas sim informações gerais sobre a mobilidade na cidade. Composta em duas etapas de investigação, a primeira contempla as chamadas viagens domiciliares, aquelas realizadas dentro da região metropolitana, e a segunda, as chamadas linhas de contorno, investigando viagens externas à região metropolitana e como linhas de passagem, ou seja, de um ponto fora da região metropolitana, acessando a região, com destino a outro ponto externo, havendo identificação de todos os tipos de deslocamento em ambos os levantamentos.

Os resultados da Pesquisa Origem e Destino são essenciais para qualquer planejador urbano e, especialmente, para o planejador de transportes. Eles mostram os fluxos dos cidadãos da região, apontando o impacto das escolhas de transporte na conformação das cidades e de seus bairros, fornecendo subsídio importante para os gestores elaborarem seus planos urbanos e seus Planos de Mobilidade. (METRÔ, 2021, s/p)

Buscando a melhor compreensão de o como ocorrem esses deslocamentos e suas motivações, a OD também investiga dados socioeconômicos, como renda, idade, gênero, escolaridade, locais de residência, trabalho e escola. “Os resultados compõem um conjunto de dados estatísticos ordenados³ em que se cruzam as origens e os destinos das viagens por cada zona de pesquisa” (METRÔ, 2021, s/p). Conforme o Metrô, a pesquisa possui três objetivos principais: Quantificar e caracterizar o padrão atual de viagens na região Metropolitana; obter insumos para projeção de viagens futuras; Obter subsídios para planos e projetos futuros.

A Rede Nossa São Paulo (RNSP) é uma instituição da SCO que busca mobilizar diferentes setores da sociedade junto a instituições públicas e privadas construir e uma agenda de metas, promovendo ações e visando benefícios à cidade de São Paulo e sua população.

Além de importantes conquistas a partir das atuações, como o Programa de Metas da Gestão Municipal⁹, sendo a primeira cidade brasileira a contar com o programa, a RNSP é responsável por outras iniciativas que são referências nacionais, como as pesquisas Viver em SP: diferentes investigações tematizadas que se constituem como indicadores, abordando,

⁹ A cada novo mandato, conforme estabelece a Emenda Nº 30 da Lei Orgânica do Município (LOM), o(a) prefeito(a) de São Paulo tem a obrigatoriedade de apresentar um plano descrevendo as metas que serão implementadas durante seu governo. Essas metas abrangem temas diversos que vão do meio ambiente à educação, passando por toda as outras pastas e temas, e incluem projetos dirigidos a todas as regiões da cidade (RNSP, 2021a, s/p).

dentre 15 temáticas, a qualidade de vida, bem-estar, meio ambiente, pessoa com deficiência, transparência e participação, segurança e mobilidade urbana.

Fornecendo importantes indicadores anualmente através das pesquisas temáticas Viver em SP, a RNSP administra o Portal De Olho nas Metas, criado para facilitar o monitoramento das metas do Programa de Metas e a comunicação entre a população, Conselhos Participativos e Prefeitura.

É fundamental que cada vez mais pessoas conheçam o Plano de Metas e o impacto que ele poderá trazer para suas vidas. O De Olho nas Metas tem por objetivo ajudar a população a conhecer os projetos relacionados com a sua comunidade ou com temas de seu interesse, também ajuda os Conselheiros a divulgar informações, a organizar campanhas de monitoramento das metas, e a desenvolver seu trabalho de forma mais eficiente. (RNSP, 2021a, s/p)

Empregando ênfase na pesquisa Viver em SP destinada à Mobilidade Urbana, o inquérito busca analisar a percepção dos municíipes em relação ao trânsito, ao transporte público, às formas de deslocamento e outras abordagens, como nível de satisfação dos usuários do transporte público, frequência com que as pessoas utilizam automóvel particular e bicicleta como meio de transporte dentre outros fatores correlacionados à investigação. É realizada anualmente desde o ano de 2007 através da agência Ibope Inteligência, sendo um importante indicador no que tange os usos da bicicleta na cidade de São Paulo.

O Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP) é um centro de pesquisas criado em 1969 por um grupo de professores afastados de universidades devido a ditadura militar. Com parcerias de institutos, universidades, agências de fomento e participação da SCO, o CEBRAP atua na realização de pesquisas multidisciplinares com objetivo na produção de conhecimento crítico.

Tendo a bicicleta com objeto de estudo em diferentes pesquisas, os campos da Sociologia, Política, Filosofia, História, Direito, Antropologia, Economia e Geografia servem como base para a mensuração das informações produzidas e reveladas. A produção de indicadores aborda os estudos de mobilidade realizados em bicicleta, análises de sistemas de compartilhamento de bicicletas, o impacto social do uso da bicicleta na cidade dentre outras pesquisas de relevância.

A CET, por meio de seu programa de acesso à informação, em seu portal, divulga dados correlacionados ao uso da bicicleta na cidade, indicando programas e ações realizadas. Com informações sobre conceitos básicos e apresentações à população sobre planos, como o Plano Cicloviário de São Paulo, a CET é responsável por divulgar elementos constitutivos do sistema cicloviário, como dados atualizados sobre a rede cicloviária estrutural (indicação dos locais e quilometragem total), estacionamento de bicicletas e outras informações complementares,

como projetos de educação, comunicação e mobilização social. Assim, o órgão é o canal da Prefeitura de São Paulo responsável por planejar e implantar as intervenções viárias ligadas ao uso da bicicleta, bem assim como divulgar dados atuais sobre a quilometragem total disposta pela cidade.

Além de dados técnicos, torna-se relevante destacar que a CET é responsável por ofertar oficinas e cursos variados à população, gratuitos, organizados pelo Centro de Treinamento e Educação de Trânsito, setor da Companhia. Dentre os cursos oferecidos, o “Pedalar com Segurança” foi projetado à população interessada para simular situações do dia a dia de quem usa a bicicleta como meio de transporte, trabalho ou momentos de lazer nas ruas da cidade.

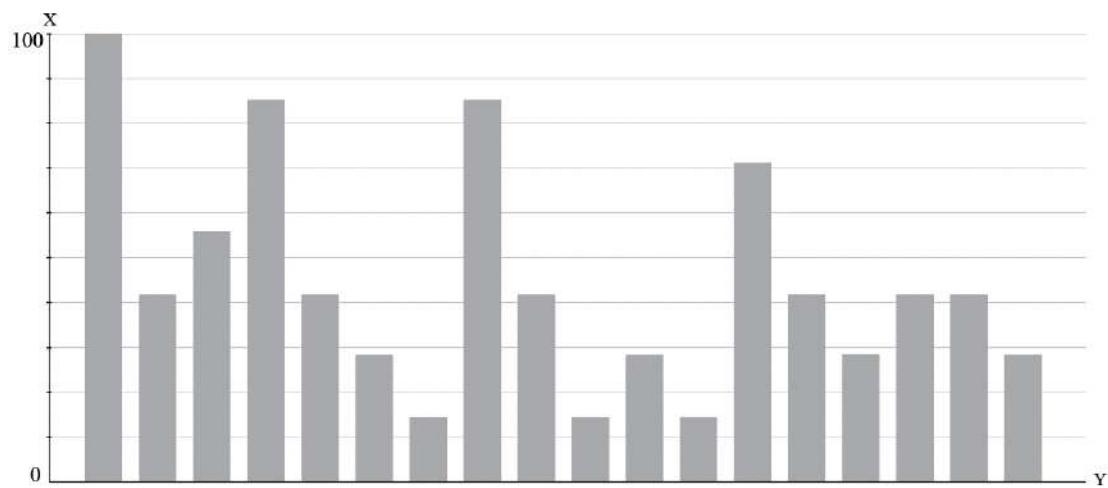
Ao longo do texto em que são abordados os discursos dos sujeitos enunciadores, os indicadores são mencionados, de acordo com a temática levantada ao decorrer das falas.

5 ANÁLISE DE DADOS DAS LIDERANÇAS

A partir da análise de transcrição e escuta das entrevistas das 18 lideranças participantes do estudo ISA – Atividade Física e Ambiente, foram elencadas sete principais dimensões detectadas nos discursos, recortadas dos trechos identificados como mais significativos, ou seja, correspondentes às ideias centrais e que foram capazes de sintetizar todo o conteúdo discursivo manifestado por cada participante, conforme Lefèvre e Lefèvre (2005). As sete dimensões identificadas foram: Caminhabilidade; Fomento ao uso da bicicleta; Atividade física e saúde; Segurança no trânsito; Lazer; Igualdade e direitos para todos; Sustentabilidade e meio ambiente.

No Gráfico 2 são representadas as 18 lideranças no eixo Y, identificadas através da numeração 01 até 18, e a frequência de menção das dimensões nos discursos de cada, representadas no eixo X. Como é demonstrado, a liderança 01, em seu discurso, apresentou reflexões, considerações e informações gerais sobre as sete dimensões, sendo que as lideranças 07, 10 e 12 apresentaram considerações sobre uma das sete dimensões elencadas.

Gráfico 2: Frequência das dimensões enunciadas pelas lideranças participantes.



Fonte: O autor.

O Gráfico 3 indica com exatidão cada dimensão mencionada por cada liderança participante, onde cada ícone preenchido em cada linha representa a consideração à dimensão, indicada à esquerda, e cada coluna representa cada liderança.

Gráfico 3: Dimensões identificadas e apontamentos fornecidos no discurso das lideranças participantes do estudo ISA – Atividade Física e Ambiente.

	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Caminhabilidade																		
Fomento ao uso da bicicleta																		
Atividade física e saúde																		
Segurança no trânsito																		
Lazer																		
Igualdade e direitos para todos																		
Sustentabilidade e meio-ambiente																		

Fonte: O autor.

Participando via *e-mail*, as seis lideranças palestrantes do SPHWF 2020 responderam às duas questões propostas (Quadro 5). As entrevistas retornadas em língua inglesa obtiveram tradução ao português pelo pesquisador, preservando os originais no Anexo 2.

A partir da análise das respostas às duas questões em formato aberto a que foram submetidos, a importância das formas de ativas de transporte e a relações entre o ODS 3 e os usos da bicicleta na cidade foram as duas dimensões identificadas nos discursos.

5.1 AS LIDERANÇAS PARTICIPANTES DO ESTUDO ISA: ATIVIDADE FÍSICA E AMBIENTE

Conforme demonstrado nos Gráficos 2 e 3, a Liderança (sujeito enunciador), representada pelo número 01, Vereador eleito ao cargo em quatro eleições consecutivas na cidade (2004, 2008, 2012 e 2016), apresentou menções em sua fala relacionadas às sete dimensões, transitando de forma significativa e promovendo *links* entre as informações concedidas e raciocínio projetado. No Quadro 7, são descritas as dimensões e as ideias centrais apresentadas pela Liderança 01.

Quadro 7: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 01.

Dimensões	Ideias Centrais (IC)
Caminhabilidade	Importância do Estatuto de Pedestre em principal a idosos; Valorização do andar a pé na cidade como algo positivo mesmo em grandes avenidas em termos de atividade física, saúde e ocupação de espaços; Necessidade de melhoria de infraestrutura e desenho de ruas para o fomento; Falta de políticas públicas voltadas ao transporte ativo; Necessidade de evidências que indiquem os benefícios do andar a pé.
Fomento ao uso da bicicleta	Necessidade de melhoria de infraestrutura e desenho de ruas para o fomento; Falta de políticas públicas voltadas ao transporte ativo.
Atividade física e saúde	Associação entre mobilidade urbana e atividade física para uma cidade saudável através do transporte ativo; Importância de equipamentos públicos de fomento à atividade física; Falta de políticas públicas voltadas ao transporte ativo; Necessidade de evidências que indiquem os benefícios do andar a pé; Naturalização da atividade física como rotina e não esforço físico.
Segurança no trânsito	Necessidade de melhoria de infraestrutura e desenho de ruas; Falta de políticas públicas voltadas ao transporte ativo.
Lazer	Importância de equipamentos públicos para fomento ao lazer; Valorização do andar a pé na cidade como algo positivo mesmo em grandes avenidas em termos de atividade física, saúde e ocupação de espaços.
Igualdade e direitos para todos	Importância do Estatuto de Pedestre em principal a idosos; Necessidade de melhoria de infraestrutura e desenho de ruas.
Sustentabilidade e meio ambiente	Crescimento de debates políticos sobre políticas urbanas e meio ambiente na última década; Crescimento no número de parques urbanos.

Fonte: O autor.

Com explícitas manifestações, a ancoragem do discurso da Liderança 01 se dá pela defesa do andar a pé como forma vantajosa de transporte, apontando em sentido a correlacionar o tema às sete diferentes dimensões identificadas. É importante ressaltar que a cidade de São Paulo possui sancionada a Lei nº 16.673 de 2017, instituindo o Estatuto de Pedestre, vindo a ser regulamentada apenas em agosto de 2020, posteriormente à entrevista do sujeito enunciador.

Eu acho que o estatuto do pedestre pode ser revelador de uma nova cidade, porque se eu já tenho um terço da população que circula exclusivamente a pé e ela é invisível. Se eu torná-las visível o quanto eu não torno essa cidade mais bonita. Agora, eu preciso tornar visível, porque eu preciso iluminar calçada, fazer o ponto de travessia ser seguro. Mas quando você fala que a circulação a pé importa para a saúde de todas essas pessoas, imagina quantas outras não vão começar a ter esse hábito só porque você USP deu essa informação científicamente (Liderança 01).

Em se tratando da principal forma ativa de transporte, o andar a pé pode se relacionar com o uso da bicicleta quando igualmente necessita de políticas públicas que protejam e priorizem a pessoa que se deslocaativamente em relação aos veículos motorizados, sobretudo considerando a disposição de uma malha viária historicamente construída sob ótica rodoviária (ROLNIK, 1997; CAMPOS, 2002; RECHIA, 2005). Em São Paulo, considerando as pessoas que nunca utilizam a bicicleta em seus deslocamentos, 32% utilizariam caso houvesse mais segurança para ciclistas, seguido de 18% que utilizariam caso houvesse mais malha cicloviária que interligasse as regiões da cidade (RNSP, 2020).

Segundo a Pesquisa OD (SÃO PAULO, 2019c), em toda a região metropolitana de São Paulo no ano de 2017, ocorreram 42 milhões de viagens diárias, sendo 67% por meio de modos motorizados e 33% através de forma ativa de transporte. Em relação a 2007, as viagens realizadas em bicicleta cresceram 24%, indicando que os programas e ações ampliadas a partir do início da década de 2010 na cidade representaram crescente no número de viagens.

Ao responder à questão “*Quais ações e estratégias você sugere que o nosso grupo utilize, para que as informações e resultados desta pesquisa sejam utilizadas para planejar, executar ou avaliar ações, programas ou políticas para a cidade de São Paulo pelas diversas lideranças que possuem relação com o projeto?*” (Questão 4.2), o sujeito enunciador apresentou reflexões que podem se correlacionar com as sete diferentes dimensões elencadas para a análise dos discursos:

Insistindo falando de uma cidade que já está completa e que falta apenas algumas combinações. Você precisa estreitar as esquinas para os carros reduzirem a velocidade, colocar as lombofaixas, acertar a semaforização para que a fluidez seja dada ao pedestre. Se fizer isso, tudo que falamos aqui das externalidades positivas da atividade física vão ser reconhecidas pelo pedestre, caso contrário ele ta fugindo do carro para se manter vivo, como ele vai ver aquilo como uma atividade física relevante (Liderança 01).

O discurso da Liderança 02, semelhante à Liderança 01, também foi ancorado no andar a pé. O Quadro 8 indica as dimensões identificadas no discurso da Liderança 2 e suas ideias centrais. A necessidade de mudanças no desenho de ruas em benefício às formas ativas de transporte, em especial ao andar a pé, é manifestação explícita.

Quadro 8: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 02.

Dimensões	Ideias Centrais (IC)
Caminhabilidade	Necessidade de evidências que indiquem os benefícios do andar a pé para embasamento a novas políticas públicas; Necessidade de ações educativas e de divulgação que indiquem os benefícios e eficiência do andar a pé; Necessidade de melhoria de infraestrutura e desenho de ruas.
Atividade física e saúde	Redução do sedentarismo da população através das formas ativas de transporte.
Segurança no trânsito	Necessidade de melhoria de infraestrutura e desenho de ruas; Falta de políticas públicas voltadas ao transporte ativo.

Fonte: O autor.

Representante de uma organização não-governamental, mencionou trabalhos educativos realizados junto a crianças de escolas parceiras da instituição, indicando que ações realizadas desde a Educação Básica são significativas e essenciais para a percepção e apropriação do espaço público, principalmente através de formas ativas de transporte, desde cedo na vida das pessoas.

Acho que todas as atividades que a gente faz no Bonde A Pé são junto com as crianças. A gente vai olhando esse ambiente construído, levando essas informações e fazendo medição com computador, fita métrica, a gente usa aplicativo também de qualidade do ar, decibelímetro que tem a ver com o conforto do ambiente para caminhada (Liderança 02).

Foi identificado o desejo do sujeito enunciador em contar com maiores evidências científicas que embasem mais abrangentes políticas públicas em benefício ao andar a pé na cidade de São Paulo, em convergência ao discurso da Liderança 1.

A gente não tem um banco de dados global sobre mobilidade a pé, isso a gente tem bem por cima o dado da população que se desloca a pé, mas esse dado destroçado. Quem anda menos de 500m para acessar, esse dado da Origem e Destino, eu acho, isso poderia ajudar bastante. Depois ter esse banco de dados sobre queda em calçadas que eu acho que é dado muito de... falando de acidentes de trânsito de pedestres, isso não tem contabilizado, então, talvez, esse tipo de dado ajude a direcionar melhor políticas públicas. Dado sobre o ambiente construído também a gente tem muita coisa voltada para calçada, tempo semafórico, mas este olhar mais amplo sobre a mobilidade a pé, sobre a rede de mobilidade a pé a gente também não tem (Liderança 02).

As preocupações com a atividade física e saúde foram identificadas como secundárias ou consequências dos intuios primários do trabalho realizado pela instituição, os quais focam em sensibilizar a população sobre necessidade de espaços urbanos mais saudáveis, acessíveis e caminháveis.

Por sua vez, a Liderança 03, em suas dimensões e ideias centrais apresentadas no Quadro 9, indica seu ponto de ancoragem na segurança viária.

Quadro 9: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 03.

Dimensões	Ideias Centrais (IC)
Caminhabilidade	Necessidade de evidências que indiquem os benefícios do andar a pé para embasamento a novas políticas públicas; Necessidade de avaliação de ações; Necessidade de melhoria de infraestrutura e desenho de ruas.
Fomento ao uso da bicicleta	Ações para melhor conexão de infraestrutura viária planejada às formas ativas de transporte e entre equipamentos públicos urbanos, estabelecimentos e estações; Discussões sobre o Plano Diretor e uso do solo para fomento a viagens de curta e média distância a partir da bicicleta.
Atividade física e saúde	Fomentos às formas ativas de transporte resultam em benefícios à saúde das pessoas; Discussões sobre o Plano Diretor e uso do solo para fomento a viagens de curta e média distância a pé e de bicicleta.
Segurança no trânsito	Necessidade de melhoria de infraestrutura e desenho de ruas; Necessidade de diminuir a exposição de quem se deslocaativamente; Necessidade de aumento de investimento financeiro em fomento às formas ativas de transporte; Necessidade de maior estreitamento e alinhamento entre diferentes Secretarias para otimização de bases de dados correlacionadas e planejamento de ações.

Fonte: O autor.

Consultores de uma organização global atuante com governos locais em trabalhos dedicados a desafios mundiais, como promoção da saúde nas cidades, o trânsito e a segurança viária foram identificados diretamente e indiretamente nas quatro dimensões do discurso dos entrevistados, conforme é notado no seguinte trecho:

Porque a gente entende que tem que diminuir a exposição ao trânsito de quem se desloca para a cidade. Então, oferecer modos de deslocamentos seguros, sejam dentro no ônibus, a pé ou de bicicleta. Você está diminuindo a exposição ao risco da cidade como um todo, porque o número de pessoas dirigindo veículos automotores ou motocicletas. Então a gente sabe que tem um efeito colateral, digamos assim benéfico para cidade como um todo, na prática de atividade física, na saúde o indivíduo. A gente acaba usando isso como argumento de realizar investimentos em segurança no trânsito (Liderança 03).

Não fazendo parte da gestão pública, porém atuando com proximidade em consultoria, através de parceria com os próprios governos locais, por meio do discurso fica evidenciado a dificuldade que Poder Público tem em executar e avaliar suas ações. Muitas vezes apenas executando, sem que haja um amplo planejamento e avaliação, necessários em busca de respostas para o que foi investido e realizado, o Poder Público não atinge as metas propostas, deixando lacunas na execução de ações contemplativas a políticas públicas existentes e que deve atender.

Outro ponto de destaque é a necessidade de cruzamento e processamento de dados provenientes de diferentes fontes dos setores públicos, que apesar de importantes para a constituição de programas, pouco dialogam entre si para o planejamento e realização de ações assertivas. No mais, métodos de avaliação de programas e ações executados são tidos como essenciais para mudanças de cenário e obtenção de resultados significativos e duradouros.

A gente entende que fazer uma avaliação de impacto é algo que consome muitos recursos. E que quando os governos têm que priorizar executar política ou avaliar eles acabam optando por executar, então, nesse caso específico a gente ia entrar com toda a parte de avaliação. [...] Então, essa é uma grande dificuldade. E a gente tem para todas as intervenções, quando eu falo as intervenções que a gente faz, não sei se você sabe, mas talvez seja melhor deixar claro, são intervenções temporárias, ou melhor, intermediárias. Têm um caráter de um estágio entre as situações que a gente tem hoje e uma transformação com obras de ruas, de cruzamentos. Então, a gente faz um urbanismo tático, usa materiais leves para transformar o ambiente construído, como tinta, cone. E com isso a gente consegue engajar a comunidade, engajar a prefeitura, mudar as práticas da prefeitura, comunicar o projeto, testar o projeto.

O trabalho que a gente tem aqui, que não é o trabalho de coleta de dados, mas é um trabalho de processamento em cima das bases que a cidade já tem. A gente tem tentado qualificar a base de vítimas de acidentes, com informações que o setor de saúde dispõe, então a saúde tem dados de hospitalização, de mortalidade, atendimento de emergência. A ideia é falar como uma base da CET, que fala de acidentados, motociclistas, tantos anos, tal lugar. Esse cara deu entrada nestes hospitais, ficou não sei quantos dias, e teve uma série de procedimentos mais ou menos graves, é um acidentado grave, teve um gasto de alguns componentes de gastos que você consegue pegar no hospital, como é que você vai colocar esse tipo de informação, vai se integrando, tentar qualificar o que a vítima já tem, a partir do que a cidade já tem, mas não consegue combinar. Então o que a gente faz é um cruzamento dos dados (Liderança 03).

A Liderança 04 teve identificada como ponto de ancoragem a busca por cidades mais inclusivas e ocupação do espaço público. Na figura de uma organização social que busca fomentar comportamentos ativos das pessoas na cidade e transformação de paisagens, o discurso da entrevistada transitou por seis dimensões, conforme mostra o Quadro 10.

Quadro 10: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 04.

Dimensões	Ideias Centrais (IC)
Caminhabilidade	Necessidade de evidências que indiquem os benefícios do andar a pé para embasamento a novas políticas públicas; Ações de fomento ao pertencimento e ocupação do espaço público; Necessidade de ações de zeladoria e manutenção por parte do Poder Público; Melhorias de infraestrutura e segurança pública; Necessidade de ações educativas e de divulgação que indiquem os benefícios e eficiência do andar a pé.
Fomento ao uso da bicicleta	Necessidade de melhoria de infraestrutura e desenho de ruas para o fomento.
Atividade física e saúde	Discussões sobre o uso do solo para fomento e mais opções a deslocamentos ativos em curta e média distância.
Segurança no trânsito	Necessidade de melhoria de infraestrutura e desenho de ruas para o fomento; Ações voltadas a priorizar as formas ativas de transporte frente aos modos motorizados.
Lazer	Olhar aos espaços públicos sob diferentes dinâmicas de ocupação e necessidade de ações de infraestrutura para fomento ao lazer.
Igualdade e direitos para todos	Olhar à cidade como um direito a sua ocupação detentor de responsabilidades e zelo; Necessidade de ações de zeladoria e manutenção por parte do Poder Público; Necessidade de ações educativas e de divulgação que promovam a transformação dos espaços, o sentimento de pertencimento e a ocupação do espaço público.

Fonte: O autor.

Na busca por mudanças de perspectivas e fomento à ocupação dos espaços públicos pelas pessoas, seja no domínio do transporte através de formas ativas ou domínio do lazer, é explícito no discurso de lideranças participantes que apesar de esforços, as organizações e instituições não governamentais dependem de ações do poder público, como zeladoria, manutenção de infraestrutura e segurança pública para o desenvolvimento dos trabalhos junto à população, além de apoio em ações educativas.

A gente também já fez leituras de algumas regiões de São Paulo para poder pensar no projeto de segurança viária de redução de velocidade de redesenho viário que estimule, dê prioridade para o pedestre, readeque um pouco esse espaço que tá mal distribuído. A gente sabe que se olha pelos dados que um terço da população da cidade tá se deslocando a pé, mas também vê que 80, 90% do espaço é destinado aos motoristas de veículos particular é uma conta desequilibrada (Liderança 04).

A divulgação de dados relacionados à população, sociodemográficos e relacionados aos hábitos dos paulistanos, por parte do Poder Público e do setor privado, também se fez motivo de questionamento no discurso.

Entendendo que dados coletados intersetorialmente podem dialogar entre si, com ênfase em informações coletadas por aplicativos do setor privado, a Liderança 04 manifestou a ocorrência desse obstáculo burocrático, uma vez que o acesso às informações, caso houvesse de forma mais ampla e qualitativa, poderia resultar em melhores e mais significativos planejamentos de programas e ações realizados pelas organizações sociais.

No seguinte recorte, ao descrever a realização de um estudo sobre formas ativas de transporte em locais da cidade com escadarias, é demonstrado que a escolha do local da intervenção se dá através de conveniência, isso devido à falta de dados mais amplos sobre características das regiões da cidade que poderiam proporcionar escolhas de locais que demandassem mais prioridade.

A gente vai atrás de edital. Por exemplo, se a gente consegue um edital, e tem essa liberdade de escolher qual o território que a gente vai estudar, vai fazer essa transformação. Acabam sendo escolhas relacionadas a, sei lá, já fizemos uma série de escadaria, essa deu certo naquela região, vamos priorizar. Vamos priorizar uma região que falta um pouco mais de investimento. Defina estrutura. Mas qual delas? O que diz que aquele lugar pode ser primeiro do que o outro? Acho que para até para a gente tomar algumas decisões fica difícil assim de conseguir olhar de fato para como o território se comporta. Quais são os estilos de vida das pessoas então? Onde as pessoas estão com maior índice de obesidade? Onde seria legal fazer uma palestra, seria legal ir numa escola fazer? Conversar sobre essas práticas possíveis. Então acho que falta entender um pouco melhor quais são esses cenários.

Principalmente agora que todo mundo coleta dados. Todos os aplicativos, tudo que a gente faz tá coletando informações. Mas tá todo mundo guardando esses dados (Liderança 04).

Da forma como indico no Quadro 10, apesar de apontar para a necessidade de maior presença do Poder Público e relação a ações e intervenções em benefício ao espaço público, é explícita a manifestação em relação a indispensabilidade de ações educativas voltadas a manutenção e sentimento de pertencimento.

Os que vingaram mais, que tiveram uma transformação maior, são aqueles projetos que as pessoas se sentem parte do ambiente. Eu acho que quando as pessoas entendem que a cidade também é responsabilidade delas, é direito delas, e que é quase como se fosse uma sala de estar, aquele cuidado também é diferente (Liderança 04).

A manifestação indica que além da oferta e manutenção de infraestrutura para as formas ativas de transporte e equipamentos públicos por parte dos governos, são necessárias ações educacionais que fomentem a percepção dos espaços da cidade como um direito de todas as pessoas detentor de responsabilidades.

A ancoragem da Liderança 05 se dá pela prevenção e promoção de saúde e fomento da atividade física. Tratando-se de um centro de estudos interdisciplinar relacionado à aptidão física, foram identificadas três dimensões do discurso do sujeito enunciador, conforme apresentado no Quadro 11, com ideias centrais voltadas para a melhoria de infraestrutura e desenho de ruas por parte do Poder Público, necessidade de maiores evidências científicas sobre as vantagens das formas ativas de transporte e necessidade de ações educativas voltadas a crianças contra sedentarismo e obesidade.

Quadro 11: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 05.

Dimensões	Ideias Centrais (IC)
Caminhabilidade	Necessidade de evidências que indiquem os benefícios do andar a pé para embasamento a novas políticas públicas; Ações de intervenção e melhoria de infraestrutura para o fomento às formas ativas de transporte.
Fomento ao uso da bicicleta	Necessidade de melhoria de infraestrutura e desenho de ruas para o fomento; Ações de intervenção para o fomento às formas ativas de transporte.
Atividade física e saúde	Necessidade de avaliação da atividade física da população nos domínios leve, moderado e vigoroso; Necessidade de ações educativas e de fomento à atividade física para crianças e jovens contra o sedentarismo e obesidade;

Fonte: O autor.

Reconhecendo que o Poder Público promove e realiza intervenções de fomento às formas ativas de transporte, o sujeito enunciador destaca a falta de avaliações para o estabelecimento de resultados assertivos e possíveis necessidades de ampliação e mudanças das ações executadas, sendo esse um problema.

Nós temos boas intervenções com péssimas avaliações. Se você olhar o manual de boas práticas do Agita São Paulo, você vai ver uma série de informações de grupos, de cidades que estão fazendo. Mas a medida de avaliar... Esse foi o tema que nós discutimos com os líderes municipais. Vocês fazem promoções, mas vocês não medem. Então vai ser em inócuo o que vocês estão fazendo, com impacto muito limitado. Então, ele está treinando esses grupos, a dificuldade é ver esses grupos medir essas intervenções. Medir é uma coisa muito difícil. Acho que não tá na cultura brasileira. Nos grupos, nós somos criativos, nós somos proativos. Mas nós não temos ainda a cultura de avaliação, principalmente avaliação pré. A pessoa lança programa e não fez avaliação pré, aí quebra tudo, aí vai medir depois.

Eu acho que nós precisamos de acesso à informação de uma forma democrática. De acesso ao grupo dos instrumentos de medidas. Não adianta a gente ficar falando, precisa avaliar, mas eles não têm noção do que precisa acessar desses grupos nos instrumentos de medida. Treinar na avaliação. Eles podem medir, mas não sabem avaliar. Na primeira parte ter conceito de medidas e depois ir para avaliação (Liderança 05).

A necessidade de ações educativas e pesquisas direcionadas a hábitos de crianças e jovens é apontada pelo sujeito enunciador como importante para a produção de dados relacionados a atividade física e saúde, entretanto fatores burocráticos ligados aos estabelecimentos de ensino privados e falta de investimento de verba por parte do Poder Público para a condução e realização dos estudos são barreiras que prejudicam e inviabilizam os trabalhos, dificultando a produção de evidências científicas abrangentes.

Por exemplo, nós temos medidas nas escolas. Imagina, o que é, e medir escolar é uma dificuldade absurda. As escolas não deixam, o estado é um rolo enorme. A não ser quando a gente consegue verificar as redes públicas do Estado. Nós fizemos uma avaliação atrás, e nós estamos agora, temos tudo para fazer esse ano. Mas foram cortados 75% do orçamento. Então essa redução do orçamento está nos bloqueando absurdamente as duas pesquisas de campo que a gente tinha para esse ano. As duas eu não vou levar à frente. O ano passado também já não foi levado, porque por restrição do orçamento. Mas a desse ano o corte foi informado agora em agosto. Então vamos ter que ficar com esses 25% que tínhamos como plano do ano. É difícil a restrição está sendo um problema (Liderança 05).

Tratando-se de uma organização que integra 161 instituições que atuam com ações ligadas a mudança social por meio do esporte, o discurso da Liderança 06, representada pela direção da instituição, indicou reflexões que transitam em duas dimensões, de acordo como é indicado no Quadro 12.

Quadro 12: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 06.

Dimensões	Ideias Centrais (IC)
Atividade física e saúde	Necessidade de pesquisas sobre os hábitos de atividade física no contexto familiar e nos diferentes contextos regionais da cidade para a constituição de evidências e construção de políticas públicas abrangentes; Estreitamento entre instituições e Poder Público para proposição de iniciativas, ações de qualidade e melhor aplicação de políticas públicas de forma intersetorial.
Igualdade e direitos para todos	Necessidade de ações educativas e de divulgação que indiquem os benefícios da atividade física em linguagem direta à população a partir da linguagem acadêmica; Necessidade de fomentar a ocupação dos espaços públicos e olhar à cidade como um direito de todos; Necessidade de promover e ofertar opções de atividade física de forma inclusiva às pessoas residentes de todas as regiões da cidade; Melhorias de infraestrutura e segurança pública.

Fonte: O autor.

Com forte apelo voltado às práticas esportivas, as ações realizadas pela organização parecem dialogar com temas que se correlacionam, como a promoção da saúde, desenvolvimento humano, desenvolvimento econômico, cidadania dentre outros, havendo preocupações identificadas no discurso relacionadas a criação de políticas públicas que permeiam os hábitos e formas ativas de transporte, ocupação de espaços públicos e fomento a hábitos e melhorias de infraestrutura pode parte do Poder Público.

Destaca-se que a organização é atuante em todo o Brasil, utilizando pesquisas e indicadores com abrangência nacional para o planejamento e execução de ações junto às instituições participantes. Porém é evidenciado no discurso a falta de maiores dados qualitativos sobre os hábitos de vida das pessoas em núcleo familiar, sobretudo os correlacionados ao escopo de atuação e objetivos da organização.

Quando questionado sobre quais informações e resultados a equipe de pesquisadores deveria obter em relação a atividade física e que ajudaria a instituição a planejar e executar ações e programas (Pergunta 3.2), o sujeito enunciador manifestou inquietude sobre questões familiares da população:

Acho que uma questão interessante é a questão familiar, por exemplo, em uma família de 4 pessoas, qual dessas pessoas têm o hábito de movimento na atividade física? [...] O quanto eles conhecem campanhas relacionadas a essa temática, e o quanto ela conhece e acessa espaços aí na região, praças, parques. O que existe no entorno da sua moradia, e quanto acessa ou não regularmente.

Teve um encontro nacional que a gente fez em Fortaleza. Primeiro que a gente fez no Nordeste, né? A gente está dotado de um formato de Encontro Nacional que a gente faz um dia fechado para os membros e o outro aberto no formato de fórum de pessoas interessadas nesse tema. E aí nesse fórum específico que a gente quis discutir exatamente quanto das políticas públicas tem aplicação feitas com base em pesquisa. Porque tinha acabado de sair o Relatório do Desenvolvimento Humano e aí a gente vê que esse é um grande desafio. Algumas pesquisas, não são muitas, a gente precisa melhorar bem isso. Mas assim com os dados que a gente tem, como eles são usados, para de fato embasar o que a gente tá fazendo de políticas públicas. Por exemplo, fala que mulher negra da periferia têm menos acesso à atividade física. Então, a gente tem políticas públicas que estão trabalhando especificamente nesses resultados que foram apontados pela pesquisa? (Liderança 06).

No discurso é manifestada a preocupação com a abrangência e aplicação de políticas públicas existentes a grupos específicos que são apontados em pesquisas, como o grupo citado de mulheres negras moradoras de áreas periféricas da cidade de São Paulo.

Em recente pesquisa¹⁰, destinada a mulheres, promovida pela empresa que administra o principal sistema de compartilhamento de bicicletas na cidade, foi constatado que 87% das mulheres se motivam mais a utilizar a bicicleta quando há ciclovias no trajeto e 54% utilizariam

¹⁰ “Com mais ciclovias, mulheres pedalariam muito mais”. Disponível em <https://vadebike.org/2021/03/ciclovias-incentivam-mulheres-a-usar-bicicleta>. Acesso em 07 jun. 2021.

a bicicleta como principal forma de transporte caso o sistema viário em oferecesse mais segurança. A pesquisa “Mobilidade por bicicleta e os desafios das mulheres de São Paulo”¹¹ entrevistou 332 mulheres, sendo 128 ciclistas e 206 não-ciclistas, e indicou que os três maiores problemas citados pelas mulheres que utilizam bicicletas são os mesmos que levam as não-ciclistas a não aderirem o uso da bicicleta: o medo de compartilhar via/falta respeito no trânsito; o risco de colisão, queda ou atropelamento; e o risco de assalto.

Indo ao encontro dos dados reveladas sobre o uso da bicicleta por mulheres, a Liderança 06 menciona sobre problemas de infraestrutura e zeladoria urbana que diretamente prejudicam a ocupação do espaço público e a promoção do andar a pé e andar de bicicleta:

A segurança não necessariamente é o aparato tradicional que a gente imagina. Mas a iluminação... uma coisa que aparece bastante é quanto o espaço é acolhedor, é estimulante, atraente, o quanto ele é bem cuidado, no sentido de te inspirar. O quanto ele é planejado e pensado no sentido de te inspirar a se movimentar. A fazer uso daquele espaço, né? Acho que mais que em manutenção básica. Mas a questão estética, né. A estética tem que ser convidativa, né? Tem que provocar. Além de não ter os cuidados básicos, ali naquele trajeto ela não te remete a experiência bacana. Ou passa por segurança ou você me passa pela estética (Liderança 06).

A Liderança 07, pertencente ao setor privado, tem atuação em capitais do Brasil e da América Latina na área de aluguel e compartilhamento de bicicletas. Realizando trabalho de aproximação dos setores público, privado e sociedade civil, possui como lema o fomento a cidades mais eficientes e agradáveis.

Conforme é indicado no Quadro 13, o sujeito enunciador, representado pela gerência da instituição, apresentou ideias centrais que tangem a dimensão do fomento ao uso da bicicleta, ancorando a fala sob essa temática.

Quadro 13: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 07.

Dimensões	Ideias Centrais (IC)
Fomento ao uso da bicicleta	Embasamento em evidências científicas e indicadores para ações de fomento ao uso da bicicleta; Importância do uso da bicicleta como forma de ocupação, apropriação e ressignificação do espaço público; Carência e necessidade de mais evidências e embasamento técnico que indiquem os benefícios do fomento ao uso da bicicleta.

Fonte: O autor.

Ainda apresentando alinhamento ao lema da instituição, o sujeito enunciador aborda a importância do uso da bicicleta como forma de ocupação, apropriação e ressignificação do espaço público. Conforme pondera, a instalação de estações de bicicletas é capaz de melhorar

¹¹ “Mobilidade por bicicleta e os desafios das mulheres de São Paulo”. Disponível em <https://www.mobilize.org.br/mídias/pesquisas/mobilidade-por-bicicleta-e-os-desafios-das-mulhere.pdf>. Acesso em 07 jun. 2021.

a percepção do espaço, percepção do ambiente construído e até de segurança pública a partir do fomento a uma nova ótica que é proporcionada às pessoas.

Segundo dados publicados na plataforma ObservaSampa, até 2020, apenas o percentual de subprefeituras da cidade de São Paulo abrangidas por estações ou áreas de operação de sistemas de bicicletas compartilhadas (*bike-sharing*) é de apenas 15,63%. Ponderando a necessidade de se ampliar a oferta o serviço, aponta para a falta de evidências científicas que direcionem nesse sentido, sobretudo na carência de divulgação científica destinada à população, para além da linguagem acadêmica.

A cidade de São Paulo é que tem mais tem dado né? A gente tem muita dificuldade em outras cidades que não tem tantos dados. Eu acho que algum dado que a gente não teria, que seria interessante, são dados de benefício econômico. Como a colocação de estações. Então eu coloco a estação na determinada região e aí o comércio local começa a ser fomentado em razão da mobilidade ativa. Esse dado seria crucial para o nosso sistema porque hoje boa parte das pessoas questionam a colocação de equipamentos nas ruas, nos espaços públicos, são comerciantes, que falam que vão deixar de ter uma vaga de garagem disponível para o consumidor, mas pelo contrário, a bicicleta permitiria que outros usuários acessassem os comércios locais e até mudam a percepção das pessoas que transitam pela cidade. Às vezes eu tô andando de carro, não percebo um comércio, mas às vezes eu vou de bike eu consigo ver que ali tem um comércio e eventualmente parar. Então esse estudo para gente seria muito importante. E tem a ver com segurança, né? A gente vê muita gente falando que quando coloca a estação você melhora a segurança do local. E tem muita gente que acha contrário a gente também recebe a pessoa falando que agora eu estou insegura porque tem uma estação de bicicleta perto da minha casa. Mostrar o que de fato traz (Liderança 07).

Ao relatar sobre a importância de haver mais evidências científicas que indiquem que o fomento às formas ativas de transporte proporciona aos comércios, a liderança reflete sobre a necessidade de ações de divulgação direcionadas ao conhecimento e à consciência dos benefícios também ao ambiente construído além do sistema de mobilidade.

Em São Paulo, o uso da bicicleta como meio de transporte mais frequente apresentou aumento quando analisado o período entre 2017 e 2020, havendo crescente de 1% a 3%, respectivamente, conforme a RNSP (2020). A Pesquisa OD (SÃO PAULO, 2019c) indicou que em 2017 a bicicleta foi utilizada como principal forma de transporte em 2,7% das viagens realizadas, frente a 2,4% no ano de 2007, como demonstrado na Tabela 1, indicando tímida crescente no período de 10 anos de intervalo da realização do estudo.

Tabela 1: Viagens, usuários de bicicletas e valores totais de população e viagens - Município de São Paulo, 2007 e 2017

Variáveis	2007	2017	Variação (%)
Usuários de bicicleta	55.527	59.543	7,2
Viagens	59.543	218.231	45,2
População da cidade	10.898.000	10.898.000	7,7
Total de viagens	10.898.000	25.841.000	9,9
% usuários de bicicletas/ total da população	0,5	0,5	-
% viagens bicicletas/ total das viagens	0,6	0,8	-

Fonte: Metrô. Pesquisas Origem e Destino 2007 e 2017.

Os sistemas de *bike-sharing* existem no mundo desde década de 1960, tendo se consolidado com o uso de estações físicas no espaço público no final da década de 1990 (DEMAIO, 2004, 2009; SHAHEEN; GUZMAN; ZHANG, 2010). Com propensão a integrar a bicicleta compartilhada às demais formas de transporte público, o sistema possui relevância em benefício à mobilidade urbana e qualidade de vida das pessoas.

Além das ações estruturais que fomentam o uso (criação de ciclofaixas e ciclovias), ofertas de sistemas como o *bike-sharing* podem estar correlacionados ao aumento constatado no número de viagens realizadas em bicicletas, mesmo que ainda tímido. Sistemas ampliados poderão contribuir para gradativas mudanças do cenário da cidade e mudanças no comportamento das pessoas, ao exemplo da diminuição do comportamento sedentário, convergindo com o lema proposto pela instituição responsável pelo sistema em São Paulo.

Nesse mesmo sentido, a meta 11.2 da Agenda Municipal 2030 estipula que as viagens por bicicleta como principal forma de transporte cheguem a pelo menos 3,2% do total das realizadas na cidade. Atualmente, a cidade de São Paulo utiliza como parâmetro a Pesquisa OD, com indicação geral de que 0,9% das viagens realizadas na Região Metropolitana de São Paulo são realizadas por meio de bicicletas.

Na cidade, estima-se que cerca de 35% das viagens ocorridas por meios motorizados poderiam ser realizadas através de bicicleta, considerando porcentagem que se refere a trajetos de até 5 km, realizados por pessoas de até 50 anos de idade e entre às 6h e 20h (TORRES-FREIRE; CALLIL; CASTELLO, 2018).

Oficialmente, a mensuração da quantidade de viagens na cidade é realizada pela CET, constituída a partir de equipamentos de contagem fixos instalados em três avenidas, somados contadores móveis instalados em locais pré-determinados em por períodos de até dez dias consecutivos ao ano. Além, é utilizada tecnologia de simulação de tráfego (CET, 2021a). Dessa

forma, o cumprimento da meta 11.2 está condicionada à continuidade de uma metodologia capaz de mensurar o número de viagens diárias.

A Liderança 08 é fundadora de uma organização social nacional que apoia e difunde o uso da bicicleta por pessoas que não tem o hábito de pedalar. De forma colaborativa e altruística, a organização reúne voluntários interessados em auxiliar pessoas que se inscrevem para receber aulas práticas nas ruas, assim fomentando a ocupação e transformação dos espaços da cidade.

De acordo como indicado no Quadro 14, o discurso transitou por seis dimensões e teve como ponto de ancoragem o fomento ao uso da bicicleta para a promoção de cidades mais humanas.

Quadro 14: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 08.

Dimensões	Ideias Centrais (IC)
Caminhabilidade	Importância de políticas públicas, programas e ações de fomento às formas ativas de transporte; Fomento às formas ativas de transporte que resulta em ocupação, apropriação e ressignificação do espaço público.
Fomento ao uso da bicicleta	Ações para melhor conexão de infraestrutura viária planejada às formas ativas de transporte e entre equipamentos públicos urbanos, estabelecimentos e estações; Importância de ações educativas e de divulgação que indiquem as vantagens do uso da bicicleta; Importância da pesquisa ampla sobre o acesso da população à bicicleta, quem são os potenciais novos ciclistas e produção de dados que embasem mais ações de fomento.
Atividade física e saúde	Necessidade de ações de fomento a formas de atividade física nos domínios do lazer e meio de transporte; Inspiração da promoção da atividade física como forma de transporte sustentável conforme programas realizados em países europeus; Bicicleta tida como aliada da população em relação a ganhos em atividade física e saúde.
Segurança no trânsito	Necessidade de melhoria de infraestrutura e desenho de ruas para o fomento e alterações no ambiente construído que privilegiam as formas ativas de transporte; Necessidade de diminuir a exposição de quem se desloca ativamente.
Lazer	Importância de políticas públicas, programas e ações de fomento às formas ativas de transporte no domínio do lazer.
Igualdade e direitos para todos	Importância de análises e avaliações de indicadores sob a ótica do cotidiano diário na cidade de forma qualitativa além de quantitativa; Necessidade de mais coalizações e mais oportunidades de contato entre sociedade civil e Poder Público através de audiências públicas, conselhos e espaços de diálogo.

Fonte: O autor.

O sujeito enunciador, bem assim como outras lideranças participantes, frisa a necessidade de presença do Poder Público para a mudanças na infraestrutura e desenho de ruas que venham a expor menos as pessoas que se deslocam ativamente pela cidade. Isso reforça a necessidade de alinhamento de ações entre organizações civil e governos locais, planejando, executando e avaliando ações significativas que atendam as políticas públicas, reconhecidas como essenciais para as incremento às formas ativas de transporte.

Não temos o mínimo de cultura de avaliação de impacto de políticas públicas. Então quando a gente foi fazer a pesquisa de impacto da Paulista aberta, não tem a mínima coleta de dados o que é uma enorme falha, porque se eles tivessem coletado minimamente o fluxo de trânsito piorou ou melhorou. Poluição sonora piorou o melhorou, eles não tinham isso. Acho que isso é super desafiador, pra vocês, para mim, para gente. Infelizmente a gente não tinha esse marco zero. Acho que para tudo assim né, vamos fazer uma ciclovia, não tem dados prévios.

Estão muito fracos agora em São Paulo, mas a gente tá precisando fortalecer uma coalizão. As organizações de bicicleta têm acontecido de alguma forma. Mas basicamente ter uma coalizão. Que consiga acrescentar mais coisas até nas atividades no planejamento (Liderança 08).

A reflexão é convergente com o discurso das Liderança 03 e 05, manifestando inquietudes e questionamentos sobre a falta de avaliação dos programas e ações realizadas pelo Poder Público, assim gerando lacunas e dados que se mostram mais quantitativos do que qualitativos.

Dados secundários, tidos como fundamentais para a avaliação de ações e programas, conforme apontado no discurso da liderança, não são fornecidos ou coletados. Quando questionado sobre quais informações os pesquisadores deveriam coletar para ajudar a instituição (Pergunta 3.2), o sujeito enunciador apontou sobre a falta de dados qualitativos para além dos quantitativos, indicando que os indicadores produzidos carecem em uma coleta mais abrangente que traduza o real cotidiano da cidade e as razões dos hábitos de vida das pessoas.

Outra coisa que vai ter uma influência muito grande pra a gente nesse estudo é, ok, temos o ambiente construído, mas não temos o instrumento de uso que é a bicicleta. Quando a gente fala sobre ambiente construído a gente não consegue conectar tanto sobre a influência da acessibilidade para a bicicleta. O acesso à bicicleta. É importante entender dados do tipo, se a pessoa tem bicicleta em casa, se não tem, se ela teria condições de comprar ou não, se tivesse bicicleta compartilhada se ela usaria ou não, se tivesse um benefício, e várias cidades do mundo tem, e acho que a gente deve fazer discussões mais federais para incentivos tributários para a compra da bicicleta, ou incentivos econômicos da cidade mesmo para a compra da bicicleta. Tem cidades como Graz, na Áustria, que qualquer empresa, ou até mesmo uma família, que queira usar uma bicicleta de carga, pra compras ou transporte dos filhos pra escola, a prefeitura cede uma bicicleta e você vai pagando o empréstimo da bicicleta, ou se não você tem emprestada a bicicleta por um mês para saber se você gosta. Então a acessibilidade é um elemento que não tá no ambiente construído que acho que vai ser fundamental para discutir o tema da bicicleta. Como assim, a gente disse que tem a ciclovia e falaram que iam pedalar, mas não estão. Mas não tem acesso à bicicleta. É muito cara a bicicleta no Brasil. 60% da bicicleta é imposto. Então acho que tem essa discussão também (Liderança 08).

Mudanças no desenho de ruas e infraestrutura viária, reflexões que aparecem no discurso de diferentes lideranças, é explicitamente apontado pelo sujeito enunciador, reconhecendo que são necessárias ações educativas e ações mobilizadoras em importantes trabalhos realizados por organizações sociais, mas também intervenções substanciais promovidas pelos governos locais em busca a atender políticas públicas de fomento ao uso da bicicleta.

O receio da questão de acidente e quando você vai traduzir isso, é basicamente olhar para a questão da segurança viária. Que tem muito a ver com o ambiente construído, por um lado que fala da velocidade permitida, que aí é uma coisa, mas tem outra coisa totalmente ligada ao ambiente construído que é o desenho das ruas. Por meio do desenho das ruas você permite que as pessoas se sintam mais seguras. Tudo isso está ligado ao ambiente construído porque ela acaba tendo a percepção de segurança a partir do momento que ela vê que não tem tanta proximidade com carro ou o desenho da rua não faz com que o carro consiga correr tanto. Então a mudança cultural tem que acontecer sim, mas principalmente a parcela maior de responsabilidade do ambiente construído (Liderança 08).

A Liderança 09, atuante no meio jornalístico há cerca de cinco décadas, demonstrou vasta experiência em temáticas ligadas aos usos da bicicleta em diferentes domínios. Assim sendo, seu ponto de ancoragem foi identificado no âmbito do fomento ao uso da bicicleta nas cidades, permeando seu discurso a partir de três dimensões, conforme indicado no Quadro 15.

Quadro 15: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 09.

Dimensões	Ideias Centrais (IC)
Fomento ao uso da bicicleta	Importância de evidências científicas e indicadores que embasem novas ações e políticas de fomento ao uso da bicicleta nos diferentes domínios, incluindo como forma de trabalho; Necessidade de maior divulgação científica, que indique os benefícios do uso da bicicleta, em linguagem direta à população a partir da linguagem acadêmica; Necessidade de ações educativas e de divulgação que indiquem os benefícios.
Segurança no trânsito	Necessidade de melhoria de infraestrutura e desenho de ruas.
Igualdade e direitos para todos	Estudos da bicicleta como forma de inclusão social.

Fonte: O autor.

Convergindo com outros participantes, é apontada a essencial necessidade da produção de evidências científicas mais sólidas que demonstrem as vantagens e imprescindibilidade do uso da bicicleta na cidade, ainda que tardivamente e de forma limitada, sendo que, em sua ótica, considera que tais evidências em São Paulo já eram empiricamente constatadas há décadas, sem haver atenção da academia.

É constatado que, na visão do sujeito enunciador, no Brasil a universidade ainda inicia estudos relacionados à área que tange as formas ativas de transporte, sendo a multidisciplinaridade importante para somar nas pesquisas acadêmicas em busca de resultados mais condizentes com a realidade da população. Nesse ponto, converge com a Liderança 08 no sentido de apontar para a necessidade de pesquisas qualitativas que considerem e cruzem dados sociodemográficos com dados sobre os hábitos de vida das pessoas e mais adiante providencie a divulgação dos dados em linguagem direta à população, diferenciando da linguagem acadêmica.

Quando o professor fala que quando se tem uma ciclovia as pessoas se sentem motivadas, eu olho aquilo e falo, óbvio, agora é importante que venha alguém que prove isso.

Hoje mais do que nunca academia tá conseguindo comprovar aquilo que empiricamente eu sempre senti no primeiro momento que peguei a bicicleta e quis atravessar a ponte do Morumbi e não consegui. Tive que ficar correndo atrás de carro para poder conseguir atravessar, eu estudante de arquitetura olhando aquilo falei, não, tem alguma coisa errada. E correlacionei totalmente com o ambiente construído que para mim não tinha a ver com o que agora você me define que são as pessoas no meio dele.

Eu mais pesquiso embora eu seja arquiteta, sobre sistemas de mobilidade, e aí sim eu leio teses, leio e tá tudo naquele esquema, por exemplo, eu estudei arquitetura, e a gente não estudou isso aqui, a gente fazia isso aqui, mas não inseria o ser humano. Construía, mas não inseria o ser humano. Não sei se eu consegui te responder, eu sou muito empírica em relação a isso, mas eu busco, porque não adianta você ficar só no empírico, aí eu busco muitas respostas na academia, para poder falar de boca cheia daquilo que eu já sabia (Liderança 09).

Tratando sobre a importância de indicadores que embasem novas ações e políticas de fomento ao uso da bicicleta nos diferentes domínios, o discurso da Liderança 09 aponta para a importância de pesquisas realizadas por organizações da sociedade civil capazes de demonstrar importantes evidências sobre temáticas ainda pouco exploradas e refletidas pelos governos locais e seus tomadores de decisão, como a ciclogística e bicicletas cargueiras.

As pesquisas deles eu não decoro ela, nem participo delas. Às vezes, quando são pesquisas feitas pelo Aliança Bike, quem faz é o Daniel Guth, geralmente ele manda as perguntas para ver se eu acrescentaria ou mudaria a forma de abordagem. Por exemplo, a última pesquisa, embora eu não tenha trabalhado, mas eu palpitei sobre a forma de abordar, foi sobre ciclogística e esses entregadores de bicicleta, essa também foi muito legal. Todas essas pesquisas eu não vou te dizer que eu decore elas nem nada, mas elas me influenciam para eu poder argumentar. A Origem e Destino é uma, todas as pesquisas recentes do CEBRAP, todas as pesquisas recentes do LabMob. A Ciclocidade recentemente fez uma coisa maravilhosa. A Ciclocidade ela faz parte da Câmara Temática, que trabalha junto da CET, na Câmara Temática da Bicicleta. E com essa antipática, essa animosidade contra as cicloviás, eles fizeram um estudo muito interessante que foi assim, cicloviás, acidentes e lesões. Por onde passam as cicloviás houve reduções sensíveis nas mortes e lesões de trânsito. Esse mapa traçado é fruto de 32 cadernos com as Regionais que foram feitos, é bem interessante esse trabalho e ele tá publicado, ele tá aberto na CET. Esse mostra bem a questão da ciclovia, ele tá falando não tanto da questão de saúde, mas ta falando da questão da saúde que é um norte, nem morte e nem lesão, é saúde, mas é diferente de você tá promovendo saúde não morrendo pela mobilidade (Liderança 09).

Ainda fora do ambiente acadêmico, são expostas no discurso considerações sobre a importância de congressos realizados por atores interessados, como o *Velocity*, mencionado no discurso, maior conferência sobre ciclismo do mundo, com ocorrência a cada dois anos. Realizado na cidade do Rio de Janeiro no ano de 2018, pela primeira vez na América do Sul, o evento reúne estudiosos da temática, ciclistas e empresários, discutindo o desenvolvimento do uso das bicicletas nas cidades nos diferentes domínios.

Agora todo ano, todos anos, mas desde 2013, com exceção de 2014, eu vou pra um fórum, eu participo de congressos. Existe um congresso que é o Velocity, e o Velocity embora não seja uma coisa de academia, muito embora agora ele se fundiu a academia, que era separado. Desde o Rio de Janeiro, a academia que estuda mobilidade se fundiu com o Velocity, e apresenta os seus trabalhos dentro do Velocity. Então é muito interessante participar de apresentações, do inglês, mas assim traduzido para a população dos resultados de pesquisas estrangeiras, o que acontece fora do Brasil. Mas uma coisa que Brasil tem a frente de toda essa academia estrangeira é uma desigualdade muito grande. Não é a frente, mas você conseguir estudar a bicicleta como forma de inclusão social. É uma coisa que eles não têm essa dimensão, a academia de primeiro mundo não leva isso em consideração um pouco porque eles são elitistas e outra é porque eles não tem essa realidade ao redor deles. É poderia até ter. A gente tava na Holanda, uma menina voluntária do evento, ela era uma espécie de Bike Anjo, que ensinava terceira ou quarta geração de imigrantes, de refugiado, a pedalar, porque os refugiados tinham como mentalidade que quem pedala é loser. Eles chegam na Holanda, eles não querem pedalar, eles querem carro. Mesmo numa Holanda. Então a terceira ou quarta geração, eles são mulçumanos, as meninas também não são muito incentivadas a pedalar, ela ensinava as pessoas a pedalar, numa questão cultural, e é um trabalho importantíssimo, que tá fazendo uma inclusão pela bicicleta e que a Holanda não percebe. A academia holandesa não lê. (Liderança 09).

Conforme apontado pela liderança, permeando temáticas de fomento ao uso da bicicleta, o Brasil possui a inclusão social como um fator que deve ser pautado, diferente de países europeus que em maioria possui realidades diferentes na condição de países desenvolvidos, pouco necessitando de discussões nessa temática. Assim, constituindo uma dimensão de igualdade e direitos para todos, a necessidade de mais pesquisas acadêmicas que abordem a associação dos usos da bicicleta como forma de inclusão social, de forma a fortalecer políticas públicas, é levantada pelo sujeito enunciador.

Representando o setor público, em cargo de gerência de um órgão municipal atuante na saúde pública, a Liderança 10 pautou o discurso com ideias centrais relacionadas à dimensão da atividade física e saúde da população, dessa forma ancorando suas reflexões, como é demonstrado no Quadro 16.

Quadro 16: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 10.

Dimensões	Ideias Centrais (IC)
Atividade física e saúde	Desenvolvimento de programas governamentais a partir de assembleias e publicação de diretrizes da ONU; Realização de ações intersetoriais e interestaduais para monitoramento e constituição de programas de fomento à atividade física e saúde; Importância de comitês para elaboração, monitoramento e avaliação de ações para segurança viária e fomento a formas ativas de transporte; Importância da realização de ações educativas permanentes de fomento à atividade física em benefício a saúde da população; Necessidade de ofertas de opções de atividade física aos diferentes contextos da cidade de São Paulo; Importância do fortalecimento ao trabalho preventivo de profissionais da saúde para atividade física, saúde e alimentação; Importância de intervenções no ambiente construído para privilegiar acessos e ocupação do espaço público em benefício à realização de atividade física.

Fonte: O autor.

Esclarecido de que o monitoramento de questões relacionadas à área da saúde abrange questões ligadas ao deslocamento das pessoas no espaço público, a liderança destaca a importância de programas do poder público que permeiam a temática. Sobretudo em um trabalho intersetorial e intersecretarial para mudanças no sistema viário e redução da exposição de quem se locomoveativamente na cidade.

Agora o que eu ia agregar também é que já há vários anos tem uma política nacional de redução de mortalidade, violências e acidentes. Depois disso veio o sistema de notificações pela ficha de investigação epidemiológica, de acidentes, de violência também. Aí veio uma definição da Assembleia da ONU, da Década de Segurança Viária, por conta disso a gente começou a desenvolver o Programa Vida no Trânsito teve aqui no município, esse esforço intersetorial. [...] Por conta disso tem vários desdobramentos. A gente tá compondo um comitê recente e permanente de segurança viária, um plano de segurança viária recente também. Tem periodicamente atividade de monitorar como é que estão as diferentes secretarias e políticas em relação a essas questões, os diferentes modais, e temos falado da questão dos bancos de dados da saúde, muito a questão da prioridade dos pedestres em primeiro lugar, muitas vezes são esquecidos nas nossas estruturas, inclusive de controle de trânsito, de foco na fluidez do trânsito, e fomos envolvidos a abordar a questão também da implementação do ciclovíário na cidade de São Paulo. Para falar também que atividades, informações também por esse outro viés, dessa outra linha de trabalho intersetorial e intersecretarial (Liderança 10).

Destaca-se a menção sobre o alinhamento do órgão a resoluções da ONU, citando o programa Década de Ações para a Segurança no Trânsito que teve como meta, entre 2011 e 2020, reduzir pela metade o número global de mortes e lesões no trânsito. O trecho denota que há ações do poder público que levam em consideração metas globais, em trabalhos realizados de forma intersecretarial.

Quando questionado sobre quais as principais dificuldades que enfrenta para coletar ou encontrar informações ou resultados de avaliações, o sujeito enunciador aponta para a questão da dificuldade de financiamento para a realização de pesquisas e produção de evidências. A necessidade de mais pesquisas, abrangentes e reveladora de dados qualitativos, relacionada a

hábitos de vida e desfechos em saúde, é levantada por outras lideranças participantes, ao passo de que os custos para a realização pouco são citados, entretanto uma problemática também registrada pela Liderança 04.

Eu acho que a principal dificuldade e acaba sendo doença crônica não transmissível porque a gente trabalha muito com dados secundário. Porque é um dado difícil de você coletar, é caro. A gente não tem dinheiro para de repente promover pesquisa que atenda uma especificamente o que a gente gostaria. Então essa pesquisa uma oportunidade, né no seu quanto que dá para mexer (Liderança 10).

Acho que também tentar entender como as pesquisas que são feitas estão olhando para esse contexto. Não só para aquele ponto mais específico. Eu já antecipo, da nossa parte falta braços para a gente fazer uma pesquisa tão conectada ou tão abrangente dessa forma (Liderança 04).

A necessidade de maior abrangência de informações coletadas para o planejamento e execução de mais ações é também apontada em relação ao uso do sistema de *bike-sharing* na cidade, esse visto pelo órgão como importante para o fomento da atividade física e saúde da população. O ponto é convergente com a literatura internacional e mostra preocupação do órgão responsável pela Saúde no município com novas estratégias para a redução da inatividade física da população, problema responsável por um dos maiores causadores de mortes no planeta, estimando-se que milhões poderiam ser evitadas (GUTHOLD et al., 2018; LEE et al., 2012; WHO, 2020).

Em relação à atividade física, uma coisa que a gente poderia ter de informação, eu não sei o quanto isso já existe ou não, mas esses novos modais, daquelas bicicletinhas de você alugar, patinete eletrônico, eu não sei como que informação vai ser coletada, né? Se vocês vão buscar com fontes e fazer essa construção, ou se vai ser a partir do relato das pessoas, porque faz diferença, né? Por exemplo, na hora de mapear e verificar o que existe no ambiente construído, uma coisa é você buscar: eu quero saber o que que existe de ciclovia, eu vou com que constrói ciclovia e busco o que já tem. E é diferente de você perguntar para pessoa: O que você usa? Eu uso a bicicleta de aluguel porque tem uma ali perto da minha casa. Então são duas formas que eu acho que são importantes e que se complementam, porque muitas vezes até existe alguma estrutura, numa determinada distância, mas a pessoa nem sabe, porque já tá tão acostumada a um trajeto específico, que não conhece o que tem a 3, 4 quadras para outra direção da casa dele (Liderança 10).

O contraponto é apontado a partir da existência de atributos ambientais que podem influenciar na prática de atividade física favorecendo o comportamento sedentário, como a questão da segurança pública, sensação de segurança em geral e os acessos aos espaços públicos, em principal às pessoas residentes em áreas periferias e que passam muito tempo diariamente no transporte público. Dessa forma, o sujeito enunciador explicita a respeito de essenciais mudanças no ambiente construído da cidade.

Também não sei, mas também tem a questão da segurança, né? A relação da atividade física com segurança local que a pessoa mora que circula ali. Quem se sente mais seguro, pratica mais, caminha mais, anda mais de bicicleta?

Agora para boa parte da nossa população, seja por questão de muito tempo no trabalho ou no transporte, e grande parte da Periferia, da ausência de estrutura de cidade e cidadania para isso. [...] Articulando essas atividades e serviços em si, mas na verdade articulando quanto falta de estrutura de cidade, portanto não tem cidadania. Do que adianta nós trabalhadores da saúde ficarmos prescrevendo várias coisas. Ah, o senhor faça atividade física, o senhor se alimente bem, entendeu? Sinto a questão de ausência de acesso e diferentes questões por parte em nossos territórios também (Liderança 10).

Em São Paulo, a violência urbana é apontada pelas pessoas como o principal problema relacionado à sensação de segurança nas ruas, porém, a sensação de segurança no espaço público é considerada maior por pessoas que realizam atividades ao ar livre, como andar de bicicleta, em comparação à sensação expressada pela população que não realiza as atividades (TORRES-FREIRE; CALLIL; CASTELLO, 2018). Além da redução do risco de desenvolvimento de doenças como diabetes e a obesidade, a realização de práticas ao ar livre está relacionada com um maior sentimento de confiança, reciprocidade, engajamento cívico e formação de redes pelas pessoas (MULLER-RIEMENSCHNEIDER et al., 2013; WOOD et al., 2008).

Isso pode ser compreendido a partir da ocupação e sensação de pertencimento do espaço público, fazendo com que a sensação de segurança seja maior com a apropriação dos espaços para prática de atividade física.

Os ciclistas apresentam ter uma vivência de melhor qualidade com a cidade, com mais sensações positivas e menos negativas em seus deslocamentos, maior utilização de espaços públicos e, ainda que sejam afetados pelos mesmos problemas que os paulistanos de modo geral, apresentam uma leve sensação de segurança maior em sua vida na cidade (TORRES-FREIRE; CALLIL; CASTELLO, 2018, p. 20).

No Quadro 17 estão representadas as duas dimensões e ideias centrais abordadas no discurso da Liderança 11, representada pela direção de uma das principais organizações da SCO dedicada ao cicloativismo no país, principalmente em São Paulo. Dessa forma, a ancoragem do discurso foi pautada pelo fomento ao uso da bicicleta e garantia de direitos correlacionados a todas as pessoas.

Quadro 17: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 11.

Dimensões	Ideias Centrais (IC)
Fomento ao uso da bicicleta	Importância da realização de pesquisas e produção de evidências e indicadores para a constituição de políticas públicas; Importância da pesquisa ampla sobre o acesso da população à bicicleta, quem são os potenciais novos ciclistas e produção de dados que embasem mais ações de fomento; Necessidade de ampliação de programas de fomento e criação de bicicletas públicas em todas as regiões da cidade; Ações para melhor conexão de infraestrutura viária planejada às formas ativas de transporte e entre equipamentos públicos urbanos, estabelecimentos e estações.
Igualdade e direitos para todos	Melhorias de infraestrutura e segurança pública; Importância de intervenções no ambiente construído para privilegiar acessos e ocupação do espaço público; Priorização das formas ativas de transporte como direito à cidade; Importância de análises e avaliações de indicadores sob a ótica do cotidiano diário na cidade de forma qualitativa além de quantitativa; Necessidade de maior diálogo e transparência do setor privado em relação ao uso do solo; Necessidade de maior diálogo intersetorial para a constituição, aplicação e avaliação de programas e ações.

Fonte: O autor.

Inicialmente questionada se a instituição tem conhecimento e faz uso de dados sobre atividade física e saúde da população, de modo a apoiar a elaboração de projetos e ações realizadas (Questão 2.1), a liderança frisou que não há enfoque em promover especificamente atividade física às pessoas, sendo esse um desfecho secundário às intenções primárias. Pautada por projetos relacionados a cultura do uso da bicicleta, formação de novos ciclistas, melhoria das condições de mobilidade na cidade e sobretudo a transformação do espaço público da cidade, há o entendimento por parte da instituição de que as ações realizadas consequentemente são desfechos em atividade física e saúde.

A gente não se apoia nessa parte mais específica da atividade física. Até porque a nossa militância, o nosso ativismo é pelo transporte ativo da bicicleta. Mas pensando nas políticas públicas dessas bicicletas que aí pode desencadear para várias vertentes. Nosso enfoque a políticas públicas de mobilidade de bicicleta implementação de ciclovias, ciclofaixas e acesso de lazer, conexões onde essas ciclovias ainda não uma ligação maior a gente não tem especificamente esse viés de uma política de atividade física. Claro que isso está intrínseco. Quando você estimula a pessoa andar mais de bicicleta, a se locomover mais de uma maneira mais ativa, com energia do próprio corpo, você diretamente está impulsionando ela a que faça uma atividade física, não necessariamente o exercício físico. A gente faz relações com, mas a gente não traz nesses enfoques. A gente até cita, mas não é a nossa pauta. Até porque tem muitas outras pessoas que fazem isso. Coletivos fazem isso, de uma forma mais direta nós fazemos de uma forma indireta (Liderança 11).

No sentido da necessidade explicitamente demonstrada de haver mais pesquisas amplas e qualitativas relacionadas aos hábitos de vida das pessoas, e especificamente aos hábitos de locomoção e uso da bicicleta, questão essa apontada por lideranças dos diferentes setores, a instituição, que também possui enfoques na produção e difusão de pesquisas, busca a obtenção de informações através de meios próprios, participação social e membros voluntários.

Isso demonstra uma clareza a respeito da carência de dados abrangentes e qualitativos produzidos pelo poder público, que por sua vez, em se tratando da cidade de São Paulo, ao buscar ampliar a participação social em suas atuações através das Câmaras Temáticas, indica que a aproximação e diálogo é importante para a construção de políticas públicas representativas e conquista de resultados significativos à população (MALATESTA, 2012), ao exemplo da implementação e monitoramento da Agenda Municipal 2030, realizada de forma intersetorial (SÃO PAULO, 2020).

Em alguns lugares da mobilidade de bicicleta ela fica em outra pauta. Mobilidade de bicicleta ela ainda é uma pauta tratada muito centralizadora e territorial pensando em território sempre expandido. Ela ainda não é discutida ou enviesada de uma forma mais ampla. Isso traz recortes para quem que é essa política pública? E a gente tem a gente tem tratado muito isso nas nossas discussões. E nos projetos futuros que está implementando. A gente está com projeto para iniciar agora. Voltar das periferias na verdade bons e dos territórios onde a gente vai discutir. Exatamente isso quem são essas pessoas que andam de bicicleta e quem são as pessoas que não andam. Por que que elas não andam? Se elas não, por que que elas não andam? Que aspectos positivos que traz para essas pessoas que andam de bicicleta que aspectos não positivos que acarreta para as pessoas que andam de bicicleta e vice-versa? Então isso é um projeto novo, onde vai ser uma intervenção, com a participação in loco, com participação das pessoas da região vai ser muito importante. A gente entendeu quanto que o nosso trabalho, a nossa militância, cicloativismo tem atingido ou pode atingir de maneira de mais positiva isso não também nesses aspectos de saúde (Liderança 11).

A transformação da cidade, em especial a uma cidade com as proporções de São Paulo em diferentes aspectos, é pautada no discurso, sendo uma das ideias centrais de atuação da instituição. Acessos e conexões intermodais são entendidos como temática prioritária para mudanças significativas no ambiente construído que refletem em benefícios na qualidade de vida da população, destacando questões que tangem dificuldades adicionais enfrentadas por mulheres, principalmente nas periferias.

Essa constatação é apoiada por evidências científicas que indicam que a oferta de um ambiente construído mais favorável e mais diversificado às necessidades cotidianas das pessoas, como comércios, ambientes alimentares, estabelecimentos de saúde, opções de lazer dentre outros, contribuem à redução do comportamento sedentário e na prevenção de doenças crônicas, ao passo de que a infraestrutura cicloviária, integrante ao conceito de ambiente construído, disposta a até 500 metros das residências é capaz de aumentar o número de pessoas utilizando essa forma ativa de transporte (FLORINDO et al., 2018; FLORINDO et al., 2021a).

A gente como uma associação entende, e as políticas públicas também têm esse entendimento, que a mobilidade dentro de uma sociedade urbana, ela traz positividade. De uma forma muito diferente para aquela sociedade. Eu tô no lugar que tem mais acesso a transporte público que tem ciclovia e ciclofaixa, tem metrô por perto, eu vou usar menos o carro. Uma discussão que eu vi há um ano e meio atrás, uma discussão de transporte pela prefeitura. Dizia, mas hoje em dia tem muito carro na periferia, infelizmente tem muito carro na periferia, não porque as pessoas querem andar, porque não tem o transporte público de qualidade para elas, infelizmente as conexões de ciclovia ainda não chegaram de uma forma mais alargada. Na periferia então muitas vezes o que elas fazem é comprar um carro que vai ser muito mais oneroso para o bolso delas para poder fazer essa mobilidade de um tempo mais curto do que do que duas ou três horas da vida dela que ela gasta só para ir.

Por exemplo, assim, eu uso vários modais. Não posso nem reclamar de onde eu moro. Mas quando eu tenho que fazer alguma ação mais longe de onde eu moro, eu ainda tenho as minhas possibilidades quando eu me proponho de metrô ou de bicicleta e metrô. São muitas horas. Tem gente que não tem essa possibilidade. Ela simplesmente sai da casa dela, principalmente as mulheres, elas andam muito tempo até chegar no ponto de ônibus, para depois chegar ou no trem ou no metrô, para depois chegar na sua atividade principal. E tem outros agravantes em relação às mulheres. Ela não sai da casa dela para a atividade principal dela. Geralmente, tem que pegar uma criança na creche, na escola ou alguém que ela cuida. Então ela tem alguns pontos até chegar na atividade principal.

Quando a gente pensa sistema de mobilidade, a gente tem que pensar em sistema de mobilidade para quem? A gente pensa assim, as mulheres da Periferia são as que mais andam a pé. Mas elas não andam a pé de uma forma que fazendo exercício físico de uma forma prazerosa, ou porque elas estão no tempo de ócio. Elas andam até por uma necessidade de se transportar. Junto com isso vem um baixo ganho. Ela tem um custo de vida alto. Geralmente a mulher que cuida daquela família. O transporte público é caro. Para qualquer pessoa é caro. E para pessoa que mora em regiões mais distantes das regiões centrais isso ainda fica mais oneroso.

Se a gente pensar que as bicicletas públicas poderiam também ser de outra parte da população. Onde essas empresas não estão servindo, que são nas periferias, e onde seria ótimo ter. Muitas vezes esse trecho que as pessoas fazem andando até a estação, ela poderia estar indo de bicicleta, ou andando até o ponto de ônibus, ela poderia estar indo de bicicleta. Ainda as mulheres são as que menos pedalam. Então também a gente tem esse ponto a ser implementado, isso também é uma das novas propostas, dentro desse próximo projeto que está fazendo, de um outro projeto que a gente fez também, do feminismo sobre rodas, implementar o uso da bicicleta entre as mulheres e principalmente entre as mulheres das regiões mais periféricas. [...] Eu acho que é importante pensar questão de gênero. Questão que me dá todo um diferencial às pessoas, a gente pensar nas mulheres da Zona Oeste, Pinheiros, Vila Madalena, mulheres da Zona Oeste, Jardins. Com certeza nível de atividade física delas é muito diferente. A prática de exercício físico delas vai ser muito diferente. Outro recorte muito importante que eu acho de trazer o recorte étnico, porque ainda a população negra é a que menos têm acesso ou possibilidade de tempo para sair em algo positivo para vida dela. Como exercício físico (Liderança 11).

Com trabalhos atuantes em benefício à qualidade de vida das pessoas a partir de ações que tangem a mobilidade urbana na cidade, sobretudo visando a transformação da cidade, os ODS da Agenda 2030 são citados como sendo importante plano de ação. A partir do discurso, infere-se a relevância e influência da mobilidade urbana em diferentes pilares dos ODS: desenvolvimento social, ambiental e econômico (DE MAN, 2019).

E o sistema de mobilidade, essa discussão da mobilidade tem sido cada vez mais pauta dentro das discussões das ODS, a gente como uma associação entende, e as políticas públicas também têm esse entendimento, que a mobilidade dentro de uma sociedade, seja ela urbana ou rural, ela traz positividades, de uma forma muito diferente para aquela sociedade, se eu tenho mais acesso a transporte público, que tem ciclovia e ciclofaixa e tem metrô por perto, eu vou usar menos o carro (Liderança 11).

Com discurso ancorado pelo fomento ao uso da bicicleta, são identificadas nas ideias centrais da Liderança 11 menções a diferentes fatores, indicando que a temática permeia para além da promoção da saúde, sendo uma ferramenta capaz de atuar em inclusão social e importantes questões transversais, como raça e gênero. Em São Paulo, o medo de assédio sexual figura entre os principais fatores que desencorajam mulheres a utilizar as ciclovias e ciclofaixas instaladas (RNSP, 2020).

Por fim, ao refletir sobre o uso do espaço público da cidade sob fins comerciais, a participante, diretora de uma instituição que propõe a transformação da cidade prezando por inclusão de minorias e direitos sociais, demonstra preocupação quanto a preservação das áreas de uso público, em principal o sistema viário, por conta de empresas atuantes no segmento de *bike-sharing*. Ao se referir mais explicitamente ao sistema *dockless*, sistema descontinuado na cidade pela empresa responsável¹², A Liderança discorre:

Qual é a contrapartida dela com a prefeitura? O que que tá voltando para a cidade com essas bikes compartilhadas, porque até onde a gente vê, só tem lucro pra empresa e nada pra cidade. Só que ela tá usando, tanto o solo, a ocupação de solo da cidade, que somos nós que pagamos. Qualquer um de nós se a gente for usar o espaço público, a gente vai ter que pagar. E como que eles estão passando essa contrapartida? Uma empresa compartilhada, eles têm os bolsões, tira de um lugar e coloca no outro, mas outras não, outras elas largam e ocupa um espaço da cidade, onde muitas vezes também o espaço de um pedestre. A gente acha super positivo a oferta, o incentivo do modal, mas traz junto com isso uma falta de responsabilidade das empresas que não são cobradas pelo poder público. E nós como usuários a gente cobra isso. Por que que a gente não tem ainda bike pública, como tem por exemplo em Bogotá? Tem as bicicletas públicas lá. Se a gente pensar que as bicicletas públicas poderiam também ser de outra parte da população. Onde essas empresas não estão servindo, que são nas periferias, e onde seria ótimo ter. Muitas vezes esse trecho que as pessoas fazem andando até a estação, ela poderia estar indo de bicicleta, ou andando até o ponto de ônibus, ela poderia estar indo de bicicleta (Liderança 11).

Segundo DeMaio (2009), no mundo há poucos sistemas de *bike-sharing* financiados pelo setor público. Os modelos mais comuns são patrocinados por empresas que exploram a publicidade das marcas nos equipamentos, assim investindo na propaganda realizada no espaço público que adquire caráter itinerante com as bicicletas em circulação.

12 “Onde foram parar as bicicletas da Yellow? Leilões vendem bikes por R\$ 380”. Disponível em <https://www.cnnbrasil.com.br/business/onde-foram-parar-as-bicicletas-da-yellow-leiloes-vendem-bikes-por-r-380>. Acesso em 25 abr. 2001.

Para Callil e Costanzo (2018), em São Paulo, as viagens realizadas em bicicletas compartilhadas são mais demoradas quando comparadas às realizadas em outras grandes cidades do mundo. A proporção de uso em finais de semana é maior e retiradas de bicicletas com devolução na mesma estação também. Conforme os autores, é possível inferir que isso ocorra devido a localização de algumas estações próximas a locais onde o uso voltado ao domínio do lazer tende a ser maior, como parques. A pouca disponibilidade de estações distribuídas na cidade também pode influenciar, aumentando a distância entre cada uma fazendo com que as pessoas permaneçam maior tempo em deslocamento para a devolução da bicicleta.

Em mais uma representação do setor público participante, representando a direção do órgão responsável pelo esporte e lazer na cidade, a Liderança 12 pautou seu discurso pela descrição de como são realizados seus programas e ações na cidade, frisando o tamanho da cidade e seus desafios, discorrendo sobre a importância do trabalho intersecretarial e no atendimento a políticas públicas existentes correlacionadas ao escopo da Secretaria. Isso, ancorando todo o discurso através da dimensão da Atividade Física e Saúde e partir das práticas esportivas e programas de lazer na cidade de São Paulo, de acordo como é indicado no Quadro 18.

Quadro 18: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 12.

Dimensões	Ideias Centrais (IC)
Atividade física e saúde	Ações do Poder Público para promoção da atividade física e saúde pautadas por pesquisas e evidências científicas; Necessidade de pesquisas qualitativas de maior especificidade de detalhes em cada região da cidade que avaliem hábitos dos municíipes, ambiente construído e equipamentos públicos; Importância do diálogo intersetorial para fomentos e realização de trabalho abrangente.

Fonte: O autor.

Discorrendo sobre as dificuldades do poder público em acompanhar e avaliar trabalhos em uma cidade com as proporções de São Paulo, o sujeito enunciador pontua sobre a pouca disponibilidade de recursos humanos para a coleta de informações durante a realização das atividades semanais de esporte e lazer providas pela prefeitura, manifestando que uma parceria com a universidade é bem-vinda para a coleta e análise de dados em benefício à população.

A continuidade do trabalho a partir de mudanças de gestões nos governos também é uma problemática apontada que interfere e prejudica programas e ações em ocorrência, o que pode significar em atrasos e impactos à população.

Hoje eu cuido de Rua de Lazer e não tem equipe para visitar. São 50 Ruas de Lazer. O máximo que você consegue fazer. E a gente já fez com qualidade assim, é visitar três ou quatro ruas por final de semana. Você vai passar 40 finais de semana visitando ruas. Não tem equipe, infelizmente. Os projetos eles são interligados, então a corrida de rua está interligada com a Sub, com a CET, com a PM. A Rua de Lazer tá ligada com a CET, com a Sub, e você tem essa defasagem que não é só aqui na Secretaria, é na Prefeitura como um todo. Então o cara da própria Subprefeitura às vezes não faz aquele papel. Então essa defasagem do serviço público, tanto em qualidade quanto em quantidade, prejudica muito. Aí uma sugestão se vocês tiverem gente para coletar dados. Para ajudar a gente analisar, isso é essencial. Eu sei que a pesquisa tem bastante a ver com essa coisa da atividade física, da saúde. Mas as pessoas fazem isso no momento de lazer. Então essa vertente mais social também é importante.

A gente teve por exemplo situações de umas gestões atrás, de empresas serem contratadas para a gente ter algum tipo de pesquisa, por exemplo, na Virada Esportiva. A Secretaria precisou despesar de verba, para ter uma consulta de dados. Mas aí com a mudança de gestão, eu não sei te dizer, se esses dados realmente foram aproveitados. A continuidade também das gestões acaba interferindo um pouco no processo de fundamentação e utilização propriamente das pesquisas (Liderança 12).

Protocolos, métodos e procedimentos internos de setores públicos aparecem como foco de questionamento no sentido de que é possível haver otimizações no monitoramento de ações e geração de indicadores atualizados e qualitativos, para além do enfoque no quantitativo, indo no sentido do apontado por outras lideranças quando questionam a forma de avaliação dos programas, em principal se tratando de uma cidade diversificada e com diferenças sociodemográficas nas regiões da cidade.

Eu acho que é interessante colocar, que assim, por acaso eu faço parte do Comitê Intersecretarial do Observa (Sampa). A gente verifica que em todas as Secretarias em que o serviço não é fundamental, não é obrigatório, essa coleta de dados acaba ficando esquecida. Você tem Secretaria de Esporte, a Secretaria de Cultura. Mas você vê, por exemplo, na Educação a coleta de dados ela é toda quadradinha, feita, refeita, reutilizada, porque é um serviço obrigatório, eles precisam obrigatoriamente apresentar os dados. Nas Secretaria em que serviços não é obrigatório, a gente sente essa... E mesmo as pessoas sabendo que mais gente morre por obesidade, por inatividade física, é muito mais alto do que, por exemplo, atropelamento, e outras coisas, não vira prioridade da gestão. E aí... não é continuidade, não é prioridade.

Eu acho que também é uma questão de dos motivos. Por que a pessoa não faz? A gente sabe que é falta de tempo. A própria (Secretaria) de Esporte já apresentou algumas coisas, mas eu acho que especificamente de São Paulo, essa questão dos motivos, facilitaria. A gente sabe que muitos deles é falta de equipamento. O cara que mora, por exemplo, em Parelheiros, em Brasilândia. Ou às vezes tem equipamento e o cara não frequenta. Às vezes nem sabe que tem. Então talvez esses motivos facilitariam a Secretaria falar: é importante investir em comunicação, divulgar que existe o equipamento, o que tem lá dentro. Essa relação com a comunicação é a sensibilização com o cidadão. Sensibiliza-lo para isso. Acho quem tem que ter o real motivo, né? A gente já tem alguns indícios, mas não dá para te afirmar. A pesquisa traz números. Mas ela não traz o porquê daquele número (Liderança 12).

A Liderança 13, atuante na SCO, pauta seus trabalhos na melhoria da mobilidade urbana, sobretudo com enfoques na mobilidade sustentável, e da qualidade de vida nas cidades brasileiras. Conforme indica o Quadro 19, na pessoa do coordenador da instituição, pautou seu discurso em cinco diferentes dimensões, discorrendo sobre ideias centrais correlacionadas, com ponto de ancoragem no fomento às formas ativas de transporte.

Quadro 19: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 13.

Dimensões	Ideias Centrais (IC)
Caminhabilidade	Importância da realização de pesquisas dedicadas e do trabalho de imprensa para a divulgação de dados sobre condições de infraestrutura pública à população; Importância de avaliação de diferentes fatores associados ao andar a pé; Importância de parcerias com universidades para a elaboração de pesquisas e constituição de indicadores; Necessidade de diminuir a exposição de quem se desloca ativamente; Importância de evidências científicas e indicadores que embasem novas ações e políticas de fomento.
Fomento ao uso da bicicleta	Necessidade de melhoria de infraestrutura e desenho de ruas para fomento; Importância de evidências científicas e indicadores que embasem novas ações e políticas de fomento; Necessidade de maior diálogo e transparência do setor privado atuante no segmento de bicicletas compartilhadas e de entregas; Ações para melhor conexão de infraestrutura viária planejada às formas ativas de transporte e entre equipamentos públicos urbanos.
Atividade física e saúde	Relações entre as formas de deslocamentos na cidade impactam a atividade física e saúde da população; Necessidade de melhoria de infraestrutura e desenho de ruas que fomentem os deslocamentos ativos.
Segurança no trânsito	Necessidade de melhoria de infraestrutura e desenho de ruas em benefício às formas ativas de transporte.
Igualdade e direitos para todos	Necessidade de diálogo intersetorial para geração de ações e programas de fomento às formas ativas de transporte em benefício da população; Necessidade de olhar dedicado às formas ativas de transporte por parte do Poder Público frente a desatenção generalizada no país.

Fonte: O autor.

Sendo detectado como um objetivo específico explícito da instituição os esforços para pressionar os governos à implantação de políticas públicas mais efetivas para a mobilidade urbana sustentável, o sujeito enunciador converge com outras participantes no sentido de apontar a importância de maiores e mais abrangentes pesquisas dedicadas à temática de atuação, sendo as evidências geradas um pilar de sustentação para a criação e ampliação de políticas.

Para buscar sanar a problemática apontada de dados pouco suficientes providas pelo Poder Público, sob intuito de buscar as mudanças na cidade correlacionadas à área de atuação, as instituições se mostram dispostas e tendentes a coletar informações a partir da obtenção de parcerias e estratégias colaborativas em termos de recursos humanos e financeiros, entretanto com baixa ou nenhuma participação do setor privado, visto como detentor de valiosas informações sobre hábitos de vida e deslocamento das pessoas, porém com interesses e fins lucrativos.

Realizando atuações no setor de imprensa por meio da produção de matérias jornalísticas dedicadas à mobilidade, o sujeito enunciador frisa quanto a importância da divulgação à população, sobretudo informações sobre as condições da infraestrutura nas cidades, entendendo como um trabalho significativo para que a população tenha mais amplo acesso às situações do espaço público, fomentando sua sensação de pertencimento. Simultaneamente, o participante discorre sobre como a divulgação de matérias jornalísticas é capaz de pressionar autoridades e tomadores de decisão no sentido de atentar mais a ações para melhorias e manutenções no ambiente construído.

Em 2012 nós fizemos a primeira ação que foi a Campanha Calçadas do Brasil, que fez uma avaliação inicial muito limitada. Nós fomos em 13 cidades, 13 capitais. Olhando calçada de forma geral. Apenas a calçada e a qualidade das calçadas. Isso gerou um pequeno escândalo, gerou resposta muito boa da imprensa, que nos mostrou que o assunto é um assunto muito sensível em todo o Brasil e que incomoda muito os gestores públicos quando a cidade aparece mal na fita, quando a nota delas é muito ruim. Ao fazer aquela avaliação nós notamos que havia inúmeros problemas que afetam a estrutura de caminhabilidade e a acessibilidade. Não vamos falar só de Calçada. Vamos pensar no quer que é infraestrutura. A calçada esse local onde se caminha. As rampas de acessibilidade, mas também alguma infraestrutura de conforto, como arborização, como banco para descanso, pequenas praças, locais de abrigo no caso de uma chuva, coisas desse tipo.

Nos reunimos com várias organizações, com especialista nesse assunto, algumas pessoas que estudam o assunto há muito tempo. Geramos uma métrica que nós aplicamos esse ano. Que só aplicamos este ano porque faltava recursos para que a gente pudesse fazer. Então nós fizemos o crowdfunding, tentamos levantar uma grana, montamos uma rede de colaboradores com algumas universidades, com algumas organizações de cada cidade e conseguimos avaliar as 27 capitais do país, nesse aspecto atribuindo notas e ponderando essas notas. E olhando conjunto e vimos o seguinte, que de forma geral, independentemente da cidade, entre aspas uma cidade natural de uma cidade planejada, o desprezo em relação ao pedestre ele é mais ou menos o mesmo em todos os locais.

As empresas de aplicativo, elas têm, provavelmente, mais do que prestar serviço de transporte ou de entregas, acho que o que elas trabalham sobretudo com a informação. Elas devem ter, elas têm, uma quantidade de informações fenomenal. A gente não conhece. A gente conhece uma parte só disso que é aquilo que é apresentado nos aplicativos que a gente utiliza no dia a dia. O ideal seria que todas essas empresas trabalhassem numa plataforma única e que pudessem compartilhar essas informações de maneira que a sociedade soubesse o que que tá acontecendo. O poder público poderia fazer isso também. Mas assim, como se entregou uma parte disso aos aplicativos, infelizmente boa parte dessas informações vai continuar sendo um capital, tem um termo melhor na área de Economia, um ativo, que vai ser utilizado para várias finalidades, e que vai ser vendido provavelmente até ao poder público, no momento que o poder público precisar.

O fato de São Paulo ter hoje o controle da circulação dos ônibus, essas informações, isso é um dado importante. Permitiu entender um pouco mais sobre como a cidade funciona. O ideal seria que a gente soubesse por exemplo como são usadas as bicicletas do Itaú, a gente não sabe. A gente só sabe daquilo que o Itaú nos permite saber. Aquilo que a Yellow nos permite saber, em relação às viagens de carro a gente sabe apenas aquilo que as empresas nos permitem saber. Tem mais, tem as entregas feitas com bicicletas, que já viraram um problema social. O que poderia gerar uma porção de informações sobre idade dessas pessoas, a saúde dessas pessoas, imagina, a pessoa que faz a entrega, que pedala pela cidade, se você tivesse a condição de acompanhar a saúde desses trabalhadores, entender quem eles são, como é que eles se alimentam, como é que eles dormem, isso seria importante para constituição de políticas públicas. Então caberia uma ação do poder público, não somente apenas para regulamentar isso minimamente, mas sobretudo para acompanhar a vida dessas pessoas, que são pessoas que estão prestando um serviço importante, são pequenos heróis, estão deixando de emitir carbono, tão fazendo coisas que poderiam prejudicar mais a cidade. Então acho que falta essa apropriação pública das informações que hoje são concentradas na mão dessas empresas que trabalham com aplicativos (Liderança 13).

O desenho de ruas, melhorias de infraestrutura prioritárias, sensação de segurança e atratividade dos espaços em benefício e prioridade a quem se transporta de forma ativa também são tópicos identificados nas ideias centrais apresentadas pela liderança, fatores esses que consequentemente impactam na constituição de hábitos mais saudáveis e consequentemente promoção da atividade física e saúde da população. Quando questionado sobre quais dados e informações relacionados a atividade física e saúde a universidade deve coletar sobre a população de São Paulo para ajudar a instituição a melhor planejar, executar e avaliar ações, para a constituição de programas e políticas públicas (Questão 3.2), o sujeito enunciador discorre:

Eu imagino que um dado interessante seria entender se as pessoas gostariam de fazer parte do seu percurso diário ao trabalho, ou à escola a pé. Se poderiam fazer, qual seria o nível de, digamos, de desprendimento que essas pessoas teriam que ter para percorrer alguns quilômetros todos os dias da sua casa até a escola dos filhos, da sua casa até a padaria, até o cabeleireiro, até academia. E por que essas pessoas não fazem isso? Que condições seriam necessárias para que as pessoas se dispusessem a trocar automóvel, ou o transporte público mesmo, por um modo ativo, isso seria uma coisa legal de saber. Então se é questão de segurança, se é questão de calçada mesmo, da condição da calçada, se é questão de lixo na rua. Enfim, o que falta? Se é preguiça. Provavelmente é preguiça, aquela coisa do hábito que as pessoas têm, que é uma coisa que está no nosso DNA, a gente procura economizar energia em tudo, uma estratégia de sobrevivência. Por isso que a gente fica no sofá, por isso que a gente anda de carro. Mas seria legal trazer esse tipo de nível de discussão, para consciência, para as pessoas entenderem (Liderança 13).

Representando uma organização da sociedade civil presente em diversos países, a liderança 14 possui forte atuação no fortalecimento da saúde pública no mundo, buscando estabelecer uma ponte entre os governos locais e a sociedade civil para fortalecer os sistemas e melhorar a vida de pessoas. Atuando com coleta e uso de dados para o planejamento de ações e campanhas, um dos intuiitos é influenciar e fornecer informações para a composição de políticas públicas e consequentemente modificar hábitos e comportamentos nas cidades.

Além de ações contra doenças cardíacas, crônico degenerativas, epidêmicas, câncer e outras principais causas de mortes e lesões, a segurança no trânsito aparece como uma ideia central no discurso do sujeito enunciador, representado pela direção da organização no Brasil. Com discurso ancorado na segurança viária, transitando por quatro dimensões identificadas, as ideias centrais do sujeito enunciador foram pautadas pela tomada de decisão em saúde pública a partir de evidências, necessidade de atuação intersetorial e mudanças na infraestrutura viária prioritárias às formas ativas de transporte, conforme descrito no Quadro 20.

Quadro 20: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 14.

Dimensões	Ideias Centrais (IC)
Caminhabilidade	Importância de evidências científicas e indicadores que embasem novas ações e políticas de fomento; Necessidade de melhoria de infraestrutura e desenho de ruas em benefício às formas ativas de transporte; Necessidade de emprego de metodologias qualitativas para pesquisas de mobilidade além de quantitativas.
Atividade física e saúde	Relações entre as formas de deslocamentos na cidade impactam a atividade física e saúde da população; Maior comportamento sedentário nas formas de transporte resultam em maiores níveis de poluição na dependência de modos motorizados; Importância da oferta de equipamentos públicos para fomento à atividade física; Melhorias de infraestrutura prioritárias e de segurança.
Segurança no trânsito	Importância de atuação intersetorial e criação de conselhos para a aplicação e avaliação do Plano de Segurança Viária da cidade; Diálogo entre diferentes Secretarias para otimização de bases de dados correlacionadas e análises qualitativas; Importância de intervenções no ambiente construído, infraestrutura e desenho de ruas em benefício às formas ativas de transporte.
Igualdade e direitos para todos	Melhorias de infraestrutura prioritárias e de segurança às formas ativas de transporte; Importância de ações de segurança pública e proteção a mulheres nos deslocamentos e consequente pleno acesso a outros direitos sociais correlacionados ao transporte.

Fonte: O autor.

A partir do discurso, é explícita a participação junto ao governo local, sendo essa a função da organização, buscando preencher lacunas na gestão pública e promover soluções. Muito apontado por lideranças participantes do presente estudo, a questão da produção de informações amplas e qualitativas é descrita, com menções a ações intersecretariais destinadas à execução e acompanhamento do Plano de Segurança viária na cidade, programa alinhado ao ODS da Agenda 2030.

Ao ser questionado se a instituição a qual pertence coleta ou possui informações sobre ambiente construído, ambiente social e sistemas de mobilidade urbana que os apoiam a planejar e executar programas e ações em sua área de atuação (Questão 2.2), o sujeito enunciador discorreu sobre variedade de participações junto ao governo municipal, incluindo atividades que fornecimento de métricas e procedimentos de análises de dados coletados.

Eu acho que o principal é o Programa de Segurança Viária. O plano de Segurança Viária da Cidade de São Paulo, que é o Plano Vida Segura. Foi lançado no começo desse ano. É o plano que vai reger as atividades da cidade pelos próximos 10 anos e ele é bastante ousado, porque ele pega uma meta da década de ação da ONU para a segurança global no trânsito, que é para São Paulo atingir 6 mortes para cada 100 mil habitantes pelo menos, até o ano que vem, e ele projeta que até 2028, São Paulo vai atingir três. De novo bota São Paulo para reduzir 50%, atingindo muito mais que a meta de desenvolvimento sustentável da ONU. E para isso a gente coordenou atividades e apoiou tecnicamente atividades que envolveram mais de 200 técnicos da Prefeitura, se eu não me engano 14 Secretarias, sendo duas do Estado, envolvendo Polícia Militar, Detran, Artesp e inúmeras Secretarias da Prefeitura. Foram criados dois conselhos, um executivo e outro deliberativo, esqueci o nome dele exatamente, mas um que toma decisões e outro que executa e acompanha. De fato, está fazendo a Política de Segurança Viária na Prefeitura ser intersecretarial, antes ela era uma coisa isolada em transportes. Agora a Secretaria de Saúde está envolvida, a Secretaria de Infraestrutura, se eu não me engano de Esporte, Urbanismo. São muitas, são 12 a 14. Tem que pegar o texto para ler, mas ele traz algumas metas concretas para os dois anos seguintes, 19 e 20, e planos e linhas de ação para os outros anos. Para os oito anos restantes, porque ele foi feito durante 2018 e foi publicado durante esse ano, então já está valendo para esse ano. Então no final de 2020 vão ser repactuadas as metas para os próximos 4 anos e depois em 2024 para os outros quatro anos.

Ele traz coisas específicas como por exemplo tratar 200 pontos críticos na Cidade de São Paulo, então você tem 200 pontos críticos que são diferente do resto da cidade em termos de prevalência de acidente, entre outras coisas. E ele traz ali como tratar esses pontos. Ele traz obrigações da cidade de São Paulo fazer três a quatro campanhas de mídia de massa, de mudança comportamental, campanha de saúde pública mesmo, focadas em segurança viária e mobilidade segura, por ano. Ele traz entre as obrigações ligadas ao Plano de Mobilidade, Plano Cicloviário, de calçadas, de expansão da malha cicloviária, de qualidade da infraestrutura para pedestres. São muitas coisas interessantes que esse plano traz. Acho que esse é o principal produto dessa parceria com a cidade porque para ele ser feito, foi feito um extenso diagnóstico, e o primeiro capítulo desse plano é um diagnóstico que trata de todos esses dados aí.

E ele institucionaliza muita das coisas que a gente tava fazendo do ponto de vista pessoal aqui. A partir já de uma coisa de cooperação técnica que a gente tem que Prefeitura desde 2015, mas que a gente vinha fazendo e apoiando pessoas dentro da instituição, mas agora ele é um decreto do prefeito. Por exemplo, pareamento de bases de dados de saúde e transporte, como melhorar as bases de saúde de transporte a partir do seu método e com isso poder ter informações, como por exemplo, qual o tipo de lesão gerada por acidente envolvendo moto e caminhões? Qual o curso de internação dos acidentados de moto, de pedestres, dos ciclistas, dos usuários de veículos dentre outras coisas. Isso virou um procedimento na Prefeitura. Isso não era uma coisa que a Prefeitura queria fazer. A gente apoiou tecnicamente e desenvolveu os scripts para isso, porque é um método probabilístico e ele tecnicamente é muito difícil de ser feito, e a gente criou um grupo de trabalho, entre várias áreas da Saúde, entre várias áreas de Transporte, Polícia, atores do ministério inclusive, mas isso foi institucionalizado e virou uma rotina, então tem um prazo para as pessoas da Saúde mandar para o pessoal de Transportes as bases e isso vai ser pareado e depois retroalimenta as sete bases (Liderança 14).

Somando, discorreu sobre a constituição de um Comitê intersecretarial, elaborando trocas de informações periódicas em prazos estipulados para a qualificação de bases já existentes:

Esse pareamento não cria uma nova base. Ele qualifica as bases já existentes. A base de referência é base de acidentes de trânsito da CET, que a gente também apoiou a publicação e abertura pela primeira vez em São Paulo, que coleta esses dados desde 1979, a gente apoiou essa, uma base aberta agora, numa plataforma que a gente criou para Prefeitura e hoje em dia ela é hospedada pela Prefeitura, é uma plataforma pública, que é a plataforma Vida Segura (Liderança 14).

Em São Paulo, segundo dados abertos da plataforma ObservaSampa (Tabela 2), o número de sinistros envolvendo bicicletas diminuiu progressivamente em relação ao início da ampliação da malha ciclovária da cidade, no ano de 2013. O número de mortes de ciclistas, por sua vez, apresenta-se estável, sem queda.

Tabela 2: Indicadores de sinistros e mortes envolvendo ciclistas

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Número sinistros com bicicleta	-	-	502	442	544	596	655	695
Mortes ciclistas no trânsito (por 100/mil hab.)	0,30	0,26	0,16	0,32	0,26	0,27	0,41	0,31

Fonte: Observatório de Indicadores da Cidade de São Paulo – ObservaSampa.

De acordo com o ObservaSampa, no ano de 2020, ciclistas foram 3,69% das vítimas fatais no trânsito da cidade de São Paulo. O indicador 3.6.4 da Agenda Municipal 2030 estipula a redução no número de mortes por ciclistas a cada 100/mil habitantes em 50% com relação ao número de 2020.

Questionado sobre quais informações sobre ambiente construído, ambiente social e sistemas de mobilidade urbana a universidade deve obter e que poderia ajudar a instituição a planejar e executar ações na área de atuação, o sujeito enunciador revela que considera os dados provenientes de indicadores das bases de dados referente a mobilidade urbana pouco abrangentes, indo no mesmo sentido de outras lideranças participantes. Somando ao raciocínio, aponta a questões sobre gênero, em relação a decisões que mulheres necessitam tomar diferente a de homens, como ao transitar nos espaços públicos, interferindo dessa forma nos hábitos e consequentemente na atividade física, convergindo o apontado pela Liderança 11 ao questionar os diferentes hábitos de mulheres moradoras de diferentes regiões da cidade e que não são investigados qualitativamente.

Acho que eu só vou reforçar, entender o que não é medido. Entender primeiro, calçadas e pedestres porque eu acho que eles não são medidos. Ciclistas são muito mal contados. Acho que a contagem de ciclistas que a gente tem é muito precária ainda. E entender o potencial de demanda reprimida por transporte ativo voluntário, e as barreiras do ambiente construído para que impeçam mobilidade sustentável e que trazem dificuldades e desincentivos a mobilidade ativa. E por meios sustentáveis como ônibus e metrô. E aqui eu to falando por exemplo, de sistemas de iluminação, e como que isso se conecta a acessos a metrôs. Você mora a 1 km do metrô, mas esse 1 km não é iluminado, e o impacto disso em escolhas por gênero. Como que mulheres vão ter que tomar decisões diferentes da de um homem, para fins de mobilidade e com isso para fins de atividade física. Acho que isso tem crescido bastante em São Paulo, essa agenda tão interessante (Liderança 14).

A Liderança 15 é pertencente à SCO, em coordenação de uma instituição com enfoques no fomento à cultura do caminhar na cidade por meio de linhas de ação como o informar e capacitar pessoas, produzir conhecimentos na linha de atuação, criar e articular redes, transformar espaços públicos e engajar o poder público. O discurso da liderança foi ancorado pelo direito ao caminhar seguro na cidade, pautando-se pelas dimensões de caminhabilidade e igualdade e direito para todos, conforme demonstra o Quadro 21.

Quadro 21: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 15.

Dimensões	Ideias Centrais (IC)
Caminhabilidade	Importância de evidências científicas e indicadores que embasem ações e programas de fomento ao andar a pé; Importância de intervenções no ambiente construído, infraestrutura e desenho de ruas em benefício ao andar a pé; Necessidade de pesquisas qualitativas de maior especificidade de detalhes em cada região da cidade que avaliem hábitos dos municípios para o andar a pé, ambiente construído e equipamentos públicos.
Igualdade e direitos para todos	Melhorias de infraestrutura prioritárias e de segurança às formas ativas de transporte; Importância de ações de segurança pública e proteção a mulheres nos deslocamentos e consequente pleno acesso a outros direitos sociais correlacionados ao transporte; Necessidade de reflexões sobre gênero; Ações sobre as diferenças e barreiras enfrentadas por homens e mulheres nos deslocamentos ativos e formas de proteção.

Fonte: O autor.

Convergindo com outras lideranças participantes, é apontada a necessidade de mais amplas evidências científicas e indicadores que possam embasar ações e programas na área de atuação, bem assim como mais pesquisas qualitativas de maior especificidade sobre as diferentes regiões da cidade e suas características sociodemográficas.

Eu acho que a falta de estudos e dados com todas as essas perspectivas... Entendendo que não tem a finalidade que a gente gostaria, porque o que a gente mais faz a pegar dados que tem outra finalidade. E consegui fazer os recortes que servem para gente. Por exemplo, a própria questão das pessoas que se deslocam a pé que a gente depende (Liderança 15).

Mudanças na infraestrutura e no ambiente construído de forma prioritária a garantir a segurança das formas ativas de transporte também são elencadas, tanto ações para segurança

no sistema viário em si quanto medidas que reflitam no ambiente construído e na sensação de segurança. A questão do gênero e diferenças enfrentadas por mulheres em relação a homens nos deslocamentos pela cidade também são frisadas, no sentido do discurso de outras lideranças da sociedade civil participantes (Lideranças 6, 11, 14 e 15).

Uma das coisas que a gente pontua muito e fala é que não tem estudos de viagens que deixam de acontecer. Por que que as pessoas deixam de sair de casa, ou por que elas deixaram de acessar porque a estrutura é muito ruim ou porque têm medo ou por várias outras razões. Estuda-se muito os movimentos que acontecem, mas não os movimentos que deixam de acontecer pelas barreiras, e para a gente também seria muito importante de entender.

Então só para mencionar assim, quando a gente faz sobre perspectiva de gênero, uma coisa que parece muito são estruturas que alguém pode estar escondido atrás, que não necessariamente as mulheres já viram alguém escondido atrás, talvez essa situação nunca tenha acontecido, mas pelo simples fato de achar que pode ter alguém, limita que elas saiam e caminhem na rua nesses lugares. E isso é totêmico de propaganda em ponto de ônibus, banca de jornal, coisas muito básicas assim (Liderança 15).

Como representante do setor público, assessor técnico do órgão responsável pelas ações e planejamento de tráfego urbano, a Liderança 16 participou pautando em três dimensões, ancorando seu discurso no fomento às formas ativas de transporte em benefício às pessoas e à cidade, conforme indicado no Quadro 22.

Quadro 22: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 16.

Dimensões	Ideias Centrais (IC)
Caminhabilidade	Trabalhos intersetoriais necessários para ações de melhorias e fomento ao andar a pé; Importância de intervenções no ambiente construído que fomentem o andar a pé; Necessidade de diminuir a exposição de quem se desloca ativamente; Necessidade de ações educativas e de divulgação que indiquem os benefícios e eficiência da mobilidade ativa para as pessoas e para a cidade.
Fomento ao uso da bicicleta	Trabalhos intersetoriais necessários para ações de melhorias e fomento ao uso da bicicleta; Importância de intervenções no ambiente construído que fomentem o uso da bicicleta; Necessidade de diminuir a exposição de quem se desloca ativamente; Necessidade de ações educativas e de divulgação que indiquem os benefícios e eficiência da mobilidade ativa para as pessoas e para a cidade; Necessidade de ações aplicadas voltadas aos ODS da Agenda 2030.
Segurança no trânsito	Importância de intervenções no ambiente construído, infraestrutura e desenho de ruas em benefício às formas ativas de transporte; Necessidade de maior estreitamento e alinhamento entre diferentes Secretarias, em principal da Saúde, para otimização de bases de dados correlacionadas, análises qualitativas e constituição de ações e programas do Poder Público; Necessidade de ações aplicadas voltadas aos ODS da Agenda 2030.

Fonte: O autor.

Questionado sobre informações coletadas que apoiam a instituição a planejar e executar ações relacionadas ao ambiente construído, ambiente social e sistemas de mobilidade urbana (Questão 2.2), o sujeito enunciador apresentou-se alinhado ao Plano Diretor e ao Plano de Mobilidade da cidade de São Paulo, levando em consideração, além dos documentos e políticas

públicas existentes, e do uso de algoritmos matemáticos para a simulação e planejamento de ações, o diálogo e a participação social, tanto com organizações da SCO atuantes em temáticas sociais (grupos cicloativistas), como grupos que se manifestam contrários às políticas públicas de fomento às formas ativas de transporte.

As questões do planejamento urbano, junto às Secretarias afins que tem os próprios planos, o Plano Diretor da cidade, o Plano de Mobilidade, toda essa legislação urbanística é levada em conta nas questões das viagens e por consequência dos modos que são utilizados para atendimento disso.

E no ambiente social a gente tem uma demanda muito forte e cada vez maior, das entidades não governamentais nos provocando e nos demandando as necessidades. Bem caracteristicamente agora, nos modos ativos da bicicleta, várias entidades relacionadas a esse modal também nos demandam, inclusive a gente tem câmaras temáticas específicas para tratar justamente sobre esse tema. Então nós temos várias conversas com vários segmentos.

E recentemente em contrapartida a questão da mobilidade ativa, nós temos muitas demandas, dos, entre aspas, "incomodados", que são associações de comerciantes, de moradores, e afins que também nos procuram e representam a outra visão das consequências das políticas adotadas. Hoje em dia nós trabalhamos mais em interagir e amenizar esses conflitos gerados pelas políticas que aparentemente são tão óbvias, mas que criam situações muito conflitantes. Utilizamos muito a OD. Inclusive a gente tem simuladores que utilizam essa matriz e que cria toda a variação dos impactos que cada tipo de intervenção urbana relacionada a trânsito vai ocasionar no sistema viário (Liderança 16).

Questionado sobre quais as principais dificuldade que o órgão enfrenta para coletar ou encontrar informações (Questão 3.1), o sujeito enunciador aborda a necessidade de haver maior estreitamento entre diferentes Secretarias, com ênfase à Secretaria de Saúde que detém dados sobre acidentados e mortos provenientes de sinistros automotivos. A dificuldade apontada se mostra inconclusiva considerando os procedimentos adotados para a construção do Plano de Segurança Viária, narrado pela Liderança 14, em esforços intersecretariais com prazos para a troca de informações e construção de métricas.

Na área da saúde, de fato, essa interface com dados de saúde, nós temos, algumas dificuldades, nós temos hoje uma tentativa muito forte, relacionado aos acidentes de trânsito, a gente ter uma conversa muito próxima no entendimento da relação entre acidentados e mortos no trânsito, com a questão da Secretaria de Saúde e todos os reflexos desse tipo de acontecimento. Não é dificuldade, mas é um processo um pouco diferenciado porque são visões muito diferentes e a gente não consegue ainda ter um relacionamento concreto em relação a isso (Liderança 16).

Por outro lado, ao discorrer sobre a construção do Manual de Desenho Urbano, o participante relata sobre a participação de diferentes Secretarias.

Uma coisa que nós estamos elaborando agora no momento, o Manual de Desenho Urbano relacionado ao viário. Nesse manual está sendo considerado... é um trabalho intersecretarial, com todas as Secretarias que têm a ver com o assunto, e aí tá tentando ter uma integração melhor, entre cada atribuição de cada Secretaria, e tá se buscando um ambiente mais amigável entre todos os modos, e aí a gente leva a questão do ambiente mais amigável em relação à população, dando prioridade para o pedestre, dando prioridade para os modos ativos, e depois o transporte coletivo e por último o modo individual (Liderança 16).

Em relação a comportamento sedentário da população e promoção da atividade física, o participante, questionado sobre quais informações a universidade deve coletar no sentido de contribuir à planejamentos e realizações de ações na área da engenharia de transportes na cidade, relatou que não há o enfoque do órgão, ao realizar programas de melhoria de tráfego viário voltados às formas ativa de transporte, em reduzir o sedentarismo, entretanto, informações correlacionadas poderão fortalecer as ações.

Eu acho que nós estamos tendo, os programas que agora a gente tá incrementado, principalmente as redes ciclovárias na cidade, são atividades que muita ligação com a questão da atividade física, e a requalificação das calçadas, que também é de responsabilidade da Secretaria de Transporte junto com outras Secretarias, também tem a ver com a questão dos pedestres, que é o facilitar ao caminhar. Esses programas não têm essa visão do input pensando na questão do sedentarismo, é muito mais na questão da mobilidade. Então ter essas informações que agreguem que esses programas têm resultados importantes na redução do sedentarismo, e na melhor qualidade de vida das pessoas, tudo isso é uma coisa que fortalece essas políticas de mobilidade e isso não é colocada de uma forma direta (Liderança 16).

Enquanto representante de um órgão público diretamente responsável pela engenharia de tráfego de toda a cidade, o sujeito enunciador foi questionado sobre como pode ser fortalecido, em seu entendimento, o vínculo entre a instituição, a equipe de pesquisadores e outras instituições participantes do estudo ISA: Atividade Física e Ambiente (Questão 5.2). Com resposta que indicou o compartilhamento de dados como uma forma de aproximação, infere-se que haja a intenção de maior transparência nas informações, entretanto reconhecendo que os dados disponíveis ainda são dispersos e em construção, conforme apontam lideranças participantes da sociedade civil.

Nós temos alguns dados que de fato, que a maior parte deles, nós já fizemos algumas análises. Pelo que eu conheço os dados que nós temos, são, no meu entendimento, suficientes para análise mais científica. E muitos deles de uma forma geral, eles são abertos. (O órgão) como qualquer outra empresa segregava até a questão dos dados dependendo do tipo de estudo, de como ia ser utilizado. Como permitir seu uso eu acho que é uma questão, hoje, legal transparência. A questão do permitir qualquer acesso de dados que logicamente não são dados sigilosos. Mas dependendo da avaliação e entendimento ele pode gerar questões que não sejam cobrados. A gente leva essa questão de que tipo tava sendo analisado e para quem seria relacionado. Mas sinceramente esses dados relacionados a atividade aos modos ativos hoje até por eles serem bastante dispersos e principalmente o sistema ciclovário, ainda em construção, eles não são dados ainda que tem uma série histórica, que tenha uma possibilidade de você conseguir entender um pouco melhor. Nós estamos sendo, até diria, pioneiros e protagonistas dessa mudança agora nessa questão da cidade (Liderança 16).

Em suas considerações finais, o sujeito enunciador expõe de forma explícita as intenções do órgão em promover e fomentar as formas ativas de transporte. Sobretudo, alinhado aos ODS da Agenda 2030 da ONU e suas metas que, em sua ótica, se correlacionam com as metas da gestão municipal. Torna-se conveniente e essencial frisar aqui que a participação da liderança foi coletada anteriormente à elaboração da Agenda Municipal 2030.

Eu acho que é esse entendimento entre a mobilidade ativa e ela ser entendida como uma forma de fato, de se locomover na cidade, e a cidade considerar isso como uma necessidade até pela toda a sua geografia, o seu plano urbano, eu acho que isso é uma coisa, tudo que venha a agregar, enquanto não criar isso como sendo um modo de transporte saudável, tanto para as pessoas, quanto para a própria cidade, sustentável, dentro das metas da ONU, tudo se soma, mas isso a gente ainda não conseguiu trabalhar dessa forma que a gente vá... existe... dando um exemplo, uma iniciativa legal, tem passado na televisão, não sei se em todos canais, uma propaganda muito rápida falando das metas da ONU, dizendo que não adianta só você achar bacana e não fazer algo a respeito. E aí, se você for pegar todos aqueles objetivos da ONU da década, e que depois ainda tem os que vão acontecer, todos eles estão indo nessa linha, de querer mudar comportamentos, de querer que as pessoas entendam isso como uma prática de melhorar logicamente todo o nosso sistema urbano. Então, no fundo, acho que a atividade física está muito forte nessa questão a mobilidade, e essa mobilidade a pé, e a mobilidade ativa por bicicleta, ela vem a somar isso muito forte, uma coisa que a gente não tem nada ainda e essa pesquisa de vocês vai conseguir agregar muito nessa questão e nessa discussão.

O nosso plano de metas da Prefeitura considera (os ODS da Agenda 2030). A redução do número de mortos, a criação de modos ativos, são metas do prefeito. O Plano Estratégico (do órgão) também considera isso e o nosso foco principal é a redução de mortos e estabelecer uma rede cicloviária e melhorar o sistema da mobilidade ativa e até aquele plano de recuperação de calçadas que foi anunciado recentemente faz parte disso (Liderança 16).

Em mais uma representação do setor público, a Liderança 17 foi representada por um Analista de Políticas Públicas da Secretaria responsável pela área de mobilidade e transportes da cidade. Com discurso pautado pelo escopo geral de atuação do órgão público, a ancoragem da fala se constituiu no papel das políticas públicas em benefício a melhorias nos sistemas de transporte. As ideias centrais do sujeito enunciador, de acordo como descritas no Quadro 23, transitaram pelas dimensões da caminhabilidade, fomento ao uso da bicicleta e segurança no trânsito, indicando que as formas sustentáveis de transporte são objeto de preocupação do setor público destinado à mobilidade.

Quadro 23: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 17.

Dimensões	Ideias Centrais (IC)
Caminhabilidade	Necessidade de pesquisas qualitativas de maior especificidade de detalhes em cada região da cidade que avaliem hábitos dos municípios para o andar a pé, ambiente construído e equipamentos públicos; Necessidade de ações educativas e de divulgação científica em linguagem direta à população a partir da linguagem acadêmica sobre as vantagens do andar a pé.
Fomento ao uso da bicicleta	Necessidade de maior diálogo e transparência do setor privado atuante no segmento de bicicletas compartilhadas e de entregas; Embasamento em evidências científicas e indicadores para ações de fomento ao uso da bicicleta; Necessidade de pesquisas qualitativas de maior especificidade e georreferenciamento com detalhes em cada região da cidade que avaliem hábitos dos municípios;
Segurança no trânsito	Ações do Poder Público baseadas por evidências e indicadores constituintes das políticas públicas existentes.

Fonte: O autor.

Infere-se que a existência de um cargo destinado a análise de políticas públicas dentro do órgão seja outro fator indicativo de dedicação e preocupação da Secretaria em benefício a otimização do sistema viário e deslocamentos pela cidade, considerando todas as formas de transporte. Havendo grande presença de empresas que prestam serviços de transporte de passageiros e entregas via aplicativos *online* na cidade de São Paulo¹³, a liderança aponta a dificuldade em dialogar e na obtenção de informações coletadas pelas empresas, as quais poderiam ser substanciais para o melhor planejamento, execução e avaliação de programas e ações da Secretaria responsável pela mobilidade e transportes na cidade.

A gente tem informações das estações do compartilhamento de bicicletas. Temos informações sobre o número de bicicletas compartilhadas, o número de viagens. Número de viagens que são feitas no aplicativo. [...] A gente tem dificuldade com serviços de transporte prestados por aplicativo, seja ele de qualquer tipo que seja, esse é comercialmente utilizado pelas empresas, então é difícil de conseguir. Tanto que a gente já pediu na justiça várias vezes, você não consegue desagregar os dados porque as empresas ganham por ser uma informação de sigilo comercial e competitividade em relação às outras. Então a gente tem uma grande dificuldade de conseguir dados. A gente consegue eles muito agregados e acabou. As dificuldades não estão na coleta sim na análise e no processamento (Liderança 17).

A avaliação de percepção das pessoas em relação a ações implementadas relacionadas aos sistemas de mobilidade são apontadas como uma lacuna para o melhor embasamento a

13 Conforme dados recentes divulgados pela “CPI dos Aplicativos”, instaurada pela Câmara Municipal de São Paulo, a principal empresa de serviços de transporte por aplicativo atuante em São Paulo tem 566 mil motoristas cadastrados na cidade, sendo que desses, 155 mil são considerados ativos, tendo realizado ao menos uma viagem mês anterior ao levantamento. Em relação à frota em circulação, são 283 mil veículos cadastrados no município. A CPI dos Aplicativos tem como objetivo a “Investigação dos contratos das empresas por aplicativo que atuam no transporte particular de passageiros individual remunerado na cidade de São Paulo, o correto recolhimento de impostos para o município e a avaliação da situação trabalhista”. Disponível em <https://www.saopaulo.sp.leg.br/comissao/comissoes-parlamentares-de-inquerito-cpis/cpi-dos-aplicativos>. Acesso em 23 nov. 2021.

constituição e ampliação de políticas públicas correlacionadas. O sujeito enunciador evidencia exemplos de ausências de informações mais específicas e qualitativas que, se dispostas, poderiam ser utilizadas para a otimização dos programas e ações, além de informações quantitativas que o órgão utiliza com embasamento.

Em relação a mobilidade urbana e sistemas de mobilidade, eu preciso de muita coisa, mas é tudo muito estrutural, tanto que tá vindo na minha cabeça, é isso, eu preciso de uma plataforma georreferenciada de bicicletas compartilhadas e origens e destinos, e tudo mais. Eu preciso de uma ferramenta de análise que também me dê a volumetria de viagens de bicicletas, só que já georreferenciadas, com origem e destino, com relatórios de business interno já me falando quem sai daqui tá indo para onde? Uma matriz de origens e destinos mais detalhada do modo de bicicleta. Eu tenho a pesquisa Origem e Destino, só que é muito macro e pouco. Uma coisa mais detalhada a gente não tem. E da mobilidade a pé também a gente não tem esse micro da mobilidade a pé. Tem um macro de origem e destino que também tem muita das estimativas do seu trabalho (Liderança 17).

A fala vai de encontro à reflexão da Liderança 04, enquanto representante da sociedade civil, no sentido de apontar as dificuldades em recursos humanos e financeiros para coletas de informações mais amplas junto à população e constituição de análises mais qualitativas. Além, corrobora com a visão da Liderança 12, representante de outra Secretaria, apontando a defasagem de pessoal para realizar coletas de programas em realização pela Prefeitura, assim prejudicando uma avaliação qualitativa para novas ações.

A gente tem muita dificuldade de avaliar a percepção das pessoas em relação a ações. Importância da ciclovia: normalmente, você pode ter porrada, e é quem vai para mídia é quem tá insatisfeito, mas não é uma pesquisa científica, é só alguém que teve mais acesso a alguém que colocou na mídia e isso gera percepções. A gente tem muita dificuldade de implantar coisas e avaliar a percepção das pessoas em relação a implantação, positivo, negativo, de modo mais in loco, e a coisa mais rápida. Você implanta uma faixa de ônibus, e aí, funcionou, não funcionou? Qual que é a opinião de todos os tipos de usuários, de quem tá no carro, de quem tá no ônibus, de um morador próximo, de quem trafega naquele ponto. São informações que eu sinto bastante falta. Até para usar como arma argumentativa na área da política pública, né? Isso eu sinto bastante falta (Liderança 17).

A última liderança participante relacionada ao estudo ISA – Atividade Física e Ambiente trata-se de uma coordenadora do setor público relacionada ao órgão responsável pelas áreas verdes e meio ambiente na cidade de São Paulo. A ancoragem do discurso foi firmada em sustentabilidade e meio ambiente, a partir de duas dimensões identificadas, de acordo como é apontado no Quadro 24.

Quadro 24: Dimensões e apontamentos elencados pela Liderança 18.

Dimensões	Ideias Centrais (IC)
Lazer	Necessidade de pesquisas qualitativas de maior especificidade que avaliem quem são sociodemograficamente e os hábitos dos municíipes em relação a ocupação dos parques públicos; Carência de dados para avaliação de ações em áreas periféricas; Necessidade de promover e ofertar opções de lazer de forma inclusiva às pessoas residentes de todas as regiões da cidade;
Sustentabilidade e meio ambiente	Dificuldades históricas em relação a ações que promoção à sustentabilidade e preservação do meio ambiente em áreas periféricas na cidade que dificultam ações do Poder Público; Necessidade de maior orçamento e recursos do Poder Público dedicado à manutenção de áreas verdes; Necessidade de maior oferta de áreas verdes públicas distribuídas nas regiões da cidade; Necessidade de maior estreitamento e alinhamento entre diferentes Secretarias, em principal da Saúde, para otimização de bases de dados correlacionadas e planejamento de ações; Necessidade de projetos estruturados a longo prazo para além de quatro anos de uma única gestão; Importância de projetos intersetoriais e interdisciplinares de cooperação.

Fonte: O autor.

As ideias centrais giraram em torno de reflexões sobre as dificuldades históricas que a cidade de São Paulo possui em relação a preservação do meio ambiente e promoção da sustentabilidade as quais dificultam ações atuais do Poder Público. Pautada em uma fala com enfoques na promoção de áreas verdes e ocupação desses espaços, a fala trás elementos que se relacionam com as formas ativas de transporte, com menção à bicicleta e aos acessos às áreas.

Em destacado apontamento referente as regiões periféricas da cidade, a liderança discorre sobre as adversidades enfrentadas pela população dessas localidades, bem assim como sofre a falta de dados e informações de hábitos de vida mais abrangentes relacionados a quem reside nas áreas mais afastadas do Centro Expandido¹⁴, região essa mais privilegiada com programas e ações.

Quando questionada sobre quais as principais dificuldades que o órgão encontra para encontrar ou coletar ações referentes a área de atuação (Questão 3.1), a liderança discorre:

14 “O Centro Expandido da cidade de São Paulo é uma área da cidade localizada ao redor do centro histórico, e delimitada pelo chamado minianel viário, composto pelas marginais Tietê e Pinheiros, mais as avenidas Salim Farah Maluf, Afonso d’Escragnolle Taunay, Bandeirantes, Juntas Provisórias, Presidente Tancredo Neves, Luís Inácio de Anhaia Melo e o Complexo Viário Maria Maluf. Esta região da cidade concentra a maior parte dos serviços, empregos e equipamentos culturais e de lazer da cidade, assim como a população de maior renda, salvo exceções” (CET, 2021b).

Não sei nem de onde começar. O tamanho da cidade. Na verdade, a gente também tenta, porque nós temos muito olhar para as bordas da cidade. Porque vamos dizer, a questão também dos melhores ambientes naturais ainda existentes na cidade estão na periferia, mas existe uma disputa dessas áreas periféricas entre a população mais pobre, que é jogada, porque toda política da cidade joga essa população para fora da cidade e elas vão indo para as áreas de mananciais, área de proteção de mananciais, os parques estaduais que a gente tem tanto na Zona Sul como na Zona Norte, eles estão todos pressionados por ocupações irregulares e essas famílias vão para áreas de riscos, lugares que já não deveriam ser ocupados.

E o que a gente enfrenta é que para essa população, quase não tem quase dados. A gente tem dados da área mais central. A cidade mais central, que a gente tem, que vamos dizer, vários países dentro da cidade. Então você tem uma abordagem muito mais... muito mais gente estudando, muito mais gente conhecendo essa área do centro expandido, que a gente fala, onde os próprios investimentos são feitos mais nessa área, por causa dessa demanda também de uma população que está mais com acesso à informação, acesso à mídia, acesso ao judiciário, acesso a tudo, então a gente tem essa cidade muito desigual. Então esse confrontamento da cidade desigual talvez seja um dos pontos mais difícil que a gente tem, de localizar de ações, dados sobre essa população, dados de como a coisa acontece, né?

Claro que dependendo da característica do parque ela tem mais uma função do que a outra, mas de qualquer modo, isso também é uma coisa em termos de saúde. Como que a gente teria dados para poder até. Isso que a gente pensa... porque nós não temos recursos quase para. O recurso da Secretaria, ela tem zero vírgula... é... menos de 1% do orçamento da cidade. Acho que é 0,4.

Eu acho que em relação a mobilidade é a mesma coisa. Então, a gente sabe que as pessoas andam de bicicleta na periferia. Que é o meio mais barato, a pé ou de bicicleta. Você tem regiões da cidade que são muito bem servidos de estrutura de transporte e outras que nem tanto. Vamos dizer nas regiões... Quando a gente planejou os parques a gente tentou fazer uma distribuição pela cidade. Como, tipo assim, um por distrito, isso foi um critério. Mas o outro critério era você... é porque a gente comprou muitas áreas, a gente se apropriou. Então já era achar áreas que tivessem todas as características de vegetação formada, porque a gente tem terrenos ainda em São Paulo que tem uma vegetação formada e que nunca foi utilizada, de fazendas e sítios, coisas assim. Então, a gente passou a procurar essas áreas para adquirir, que eram áreas de parque pronto, que a gente tivesse que investir muito pouco para ele se tornar um parque.

Então nesse ponto, eles nem sempre estão em locais de fácil acesso. Eles tão longe de transporte público, de onde passa uma linha de ônibus só. Isso também, a gente não sabe o quanto que isso afeta o acesso a esse parque, a frequência a esse parque, não sabemos isso também. Isso é uma coisa que claro que afeta, a tem sentimento que isso afeita, mas a gente não tem essa coisa medida, sabe? Na periferia tem muito problema também de tipo de via, porque algumas ocupações irregulares, as vias as vezes elas são muito íngremes, elas são estreitas, não tem esse desenho como tem no Centro Expandido (Liderança 18).

Ações para ampliação da oferta de áreas verdes na cidade são pautadas e foco de trabalho do órgão público, com a ciência de que para além da importante função social dos espaços de natureza às pessoas, há também funções relacionadas à área da saúde e bem-estar (ODS 3), qualidade de vida e sustentabilidade, dentre outras. Dessa forma, entende-se que os acessos e conexões entre as áreas verdes da cidade também devem ser possibilitados de forma sustentável, preferencialmente dispondo de infraestrutura cicloviária entre parques e outras áreas verdes.

Em relação a esse tema saúde, eu acho que é bastante importante para nós, porque a gente tá fazendo agora um plano das áreas verdes da cidade, e uma das questões e quais as funções dessa área verde. Então a função social, ambiental e urbanística, várias vertentes dessa função, né? E essa função socioambiental, vamos dizer assim, função social dessa área, ela também tem várias vertentes. Ela é cultural, ela é saúde, cultura, educação, ela tem várias funções (Liderança 18).

A falta de recursos humanos e verba para manutenção das áreas também é apontada pelo órgão responsável como uma problemática, no mesmo sentido da visão de outras lideranças participantes. Por mais, a liderança do setor público aponta para a necessidade e importância da continuidade de trabalhos após momentos de mudanças de gestão a cada mandato. Apesar de programas, ações e metas que buscam atender a políticas públicas já existentes estarem no Plano Diretor da cidade, a troca de equipes e mudanças em planos de trabalho, somada a defasagem de recursos, são tidas como barreiras na continuidade de projetos.

Então, com isso, e nós temos sobre administração direta mais de 100 parques. Nós temos que fazer uma gestão mínima que seja, a manutenção dela, a vigilância, e a gente trabalha com esse mínimo. E com os administradores heróis vinculados na ponta, porque os parques nas periferias eles sofrem toda essa pressão que tem lá, o parque também está sujeito a tudo isso.

Esses dados eles são muito mais para uma visão de futuro, porque se a gente também planeja com visão de futuro, não é planejamento, né? É uma coisa também que a gente depara muito com problema aqui na Gestão Pública que você tem uma gestão baseada no mandato político. Isso faz com que um planejamento territorial, ambiental, você não consegue fazer um plano que execute em 4 anos, você tem que ter uma visão de futuro. Então acho que essa visão de futuro é uma coisa que a pesquisa científica pode ajudar muito, que é a visão. Porque no curto prazo, a gente faz o que da. É muito difícil. Claro que o Plano Diretor ele traz um pouco isso, mas a gente mesmo tá... porque o Plano Diretor além dos 107 parques, foi feito um plano para mais 150 parques que estão lá planejados. E isso a gente vê que inviável de fazer a curto prazo. Talvez a médio prazo faça uma parte, 10%, sei lá, sabe uma coisa assim, uma coisa que vai construindo para o futuro (Liderança 18).

Nesse tocante, a liderança aponta para fatores políticos que podem dificultar trabalhos realizados a longo prazo, de acordo com o viés e interesses distintos de aplicação de recursos e foco de atenção das diferentes gestões eleitas a cada quatro anos. Ainda na abordagem política, planos e projetos idealizados e divulgados à população, relacionados a infraestrutura urbana e equipamentos públicos, ao exemplo de altas quilometragens de ciclofaixas e ciclovias ou novos parques, como relatado pela Liderança 18, podem ser de difícil constituição e real efetivação na prática pelas Secretarias e equipes envolvidas, surgindo como propostas e promessas em momentos, geralmente, de eleições.

5.2 AS LIDERANÇAS PARTICIPANTES DO SPHWF 2020

Conforme descrito nos procedimentos metodológicos, os discursos¹⁵ dos seis participantes do SPHWF 2020 dedicado a discussões sobre saúde e bem-estar na Agenda 2030 giraram em torno da importância das formas ativas de transporte e das relações entre o ODS 3 e os usos das bicicletas na cidade.

Pertencentes a diferentes cidades no mundo, com experiências em contextos diversificados, os participantes foram capazes de relacionar vivências e percepções, correlacionando às metas dos ODS, com a temática dos usos da bicicleta.

O Participante 1, presidente de um Conselho que aborda estudos sobre exercício e ciências do esporte e diretor de uma instituição de ensino sobre ciências e movimento humano, na África do Sul, atenta para a importância do uso da bicicleta em atenção ao ODS 3.

No discurso, com ancoragem e ideias centrais que abordaram a segurança viária para uso da bicicleta, foram apontados os desafios enfrentados pelas cidades da África do Sul que, em comparação ao discurso discorrido pelas lideranças dos setores público, privado e da sociedade civil em São Paulo, se aproximam e tem barreiras similares: falta de vias exclusivas para tráfego de bicicletas, sensação de segurança e baixa consideração a quem utiliza a bicicleta, tanto por parte de condutores de automotores que circulam nas vias tanto quanto pelo próprio Poder Público.

Vista como um elemento tradicional que acompanha as famílias, principalmente em áreas rurais das cidades sul-africanas, a bicicleta ocupa importante função social, apesar de o participante considerar as cidades limitadas estruturalmente e com tráfego perigoso.

Na África, continente onde cresci e moro, a bicicleta como meio de transporte é muito importante. Cresci em um país chamado Namíbia, e durante as décadas de 1960 e 1970 lembro muito bem que que a maior parte da população africana usava bicicletas como meio de transporte. Muitas vezes eles levavam toda a família na bicicleta. Pai, mãe e 1 ou 2 filhos em uma bicicleta. Ainda hoje na África do Sul, onde minha família e eu moramos atualmente, a bicicleta ainda é usada por muitos para o transporte, principalmente nas áreas rurais (Participante 1).

Na segunda parte da entrevista, abordando a relação do ODS 3 ao uso da bicicleta nas cidades, o Participante 1 discorre sobre fatores que considera ser influências negativas à inclusão dessa forma ativa de transporte no contexto viário das cidades. O participante demonstrou considerar a bicicleta como uma importante aliada para o cumprimento de metas integradas ao ODS 3, porém devendo haver ações do Poder Público para que isso ocorra, como

¹⁵ As participações originalmente realizadas no idioma inglês foram traduzidas para o português, havendo a íntegra, conforme recebidas, para consulta no Apêndice A desse trabalho.

a garantia de vias dedicadas (ciclovias e ciclofaixas) para uso da população, o que aumenta a sensação de segurança durante os deslocamentos.

Na África do Sul, nossas cidades não estão muito bem equipadas com ciclovias, o que influencia negativamente o uso de bicicletas nas cidades. A cidade que está mais bem equipada com vias exclusivas para bicicletas é a Cidade do Cabo e também Durban. O problema é que se uma cidade não é amigável para bicicletas, é perigoso para os ciclistas trafegarem nas vias com o resto do tráfego, e esse é atualmente o nosso problema na África do Sul. Portanto, o uso de bicicletas nas cidades sul-africanas é limitado e a bicicleta é menos utilizada como meio de transporte nas cidades. Nas zonas rurais, onde há menos trânsito, a bicicleta é mais utilizada pela população africana (Participante 1).

O Participante 2 representa o setor acadêmico enquanto especialista em Ciências do Exercício e Fisiologia, com carreira docente em uma universidade no Estado da Carolina do Sul, Estados Unidos. Atuando com estudos dedicados ao papel da atividade física e do exercício na administração e prevenção de doenças crônicas, tem atuação no envolvimento de adultos e crianças na busca do estilo de vida associado à redução do risco de doença.

Dessa forma, o sujeito enunciador recebeu o primeiro questionamento, sobre como analisa a importância do uso da bicicleta como forma de transporte relacionado a saúde e bem-estar. A ancoragem do discurso se deu pelo benefício das formas ativas de transporte à saúde e suas ideias centrais giraram em torno de reflexões sobre o panorama do uso da bicicleta nas cidades dos Estados Unidos e avaliações sobre as ações e inações dos governos locais sobre ações dedicadas à Agenda 2030 no país norte-americano.

Reconhecendo a dependência do transporte motorizado na maioria dos países, entende que os países que apresentam incentivos e avanços às formas ativas de transporte correm menos risco de doenças crônicas, corroborando com a literatura científica (GUTHOLD et al., 2018; LEE et al., 2012; WHO, 2020).

Na minha opinião, o transporte ativo é um dos meios de locomoção mais importantes para todas as regiões de todos os países da Terra. Infelizmente, a maioria das sociedades depende de transporte motorizado, mas aquelas sociedades que dependem de caminhada ou transporte ativo correm menos risco de doenças crônicas. Assim, caminhar ou andar de bicicleta como meio de transporte tem que ser reforçado pela sociedade para o transporte (Participante 2).

Ao relacionar o ODS 3 ao uso da bicicleta nas cidades, o Participante 2 ofereceu um panorama sobre as cidades dos Estados Unidos e sobre o contexto do mundo em pandemia do vírus Covid-19. Em primeiro lugar, frisou a pouca atenção das cidades do país norte-americano aos ODS. Na sequência, manifestou preocupação com o aumento da inatividade física frente às medidas de restrição de circulação buscando conter avanços de contágio pelo vírus, prevendo que doenças crônicas poderão aumentar por essa razão.

Infelizmente, nas cidades dos Estados Unidos, pouca atenção está sendo dada aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030 da ONU, especialmente o número 3. Agora, como resultado da atual pandemia no mundo, a atividade física é prejudicada em áreas de bloqueio. Como resultado, a atividade física provavelmente tende a diminuir em vez de aumentar. A preocupação com a saúde a longo prazo é que o COVID afetará diretamente e indiretamente o risco de muitas doenças crônicas (Participante 2).

Na cidade de São Paulo, durante o período da pandemia, considerando o período de março de 2020 até o segundo semestre de 2021, em análise dos dados registrados por dois equipamentos de contagem de ciclistas dispostos em duas vias estratégicas monitoradas pela CET, é possível em uma localidade notar o aumento no número de viagens, e o decréscimo em outra.

A partir da interpretação dos números sobre cada um dos equipamentos, o primeiro (Rua Vergueiro) disposto em um ponto de divisa entre regiões com diversificados estabelecimentos comerciais que obtiveram acréscimo em entregas *delivery* por aplicativos, com grande participação do transporte em bicicletas, frente a restrições de ocupação presencial de clientes nos espaços físicos, e a segunda (Av. Faria Lima) em uma avenida que detém um dos principais centros financeiros do país, com presença de empresas que adotaram o trabalho remoto como principal método durante a pandemia.

Segundo os números demonstrados na Tabela 3, enquanto a Rua Vergueiro, ponto estratégico de entregas via aplicativos, dispôs de aumento de passagens de bicicletas durante o período de pandemia, a Av. Faria Lima, região de empresas que adotaram o trabalho remoto, apresentou redução em torno de 51% no número de ciclistas no ano de 2021, em comparação ao mesmo período do ano anterior à pandemia.

Tabela 3: Comparação do número de viagens coletadas pelas CET

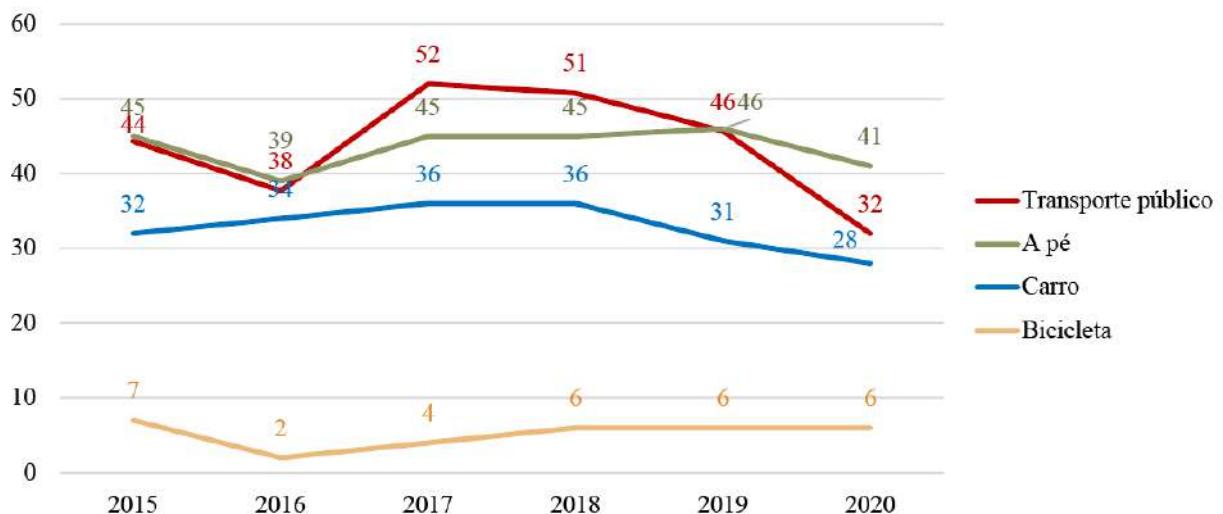
	Rua Vergueiro	Av. Faria Lima
Mar. a Dez. 2019	587.747	1.754.400
Mar. a Dez. 2020	803.859	963 061
Mar. a Dez. 2021	787.481	895 930

Fonte: CET

Em panorama geral da cidade de São Paulo, apesar de no ano de 2020, em um contexto de restrições de circulação devido a pandemia e mudanças no hábito de vida em relação a deslocamentos, haver a constatação do aumento de 1% em relação ao ano de 2019 no uso da bicicleta como meio mais frequente de transporte, não figurou como relevante alternativa de transporte particular e pouco se alterou na sua frequência de uso (RNSP, 2020). No uso diário

ou quase diário, o percentual se manteve estável nos últimos três anos, frente a queda das demais formas de transporte, conforme indica o Gráfico 4.

Gráfico 4: Percentual de uso das formas de transporte diário ou quase diário



Fonte: RNSP, 2020.

Em relação à comercialização de bicicletas durante o período de pandemia, considerando dados divulgados pelo setor, o ano de 2020 registrou aumento de 50% nas vendas de bicicletas¹⁶ em relação ao ano de 2019, anterior à pandemia. Por sua vez, o ano de 2021 apresentou aumento de mais 34% em relação ao mesmo período de 2020¹⁷, o que pode indicar a procura durante a pandemia enquanto uma forma de deslocamento com menor risco de exposição ao contágio pelo vírus, em diferentes domínios: transporte, lazer e também instrumento de trabalho.

Em mais uma representação do meio acadêmico, enquanto docente em universidade da Turquia atuando na área de Ciências do Esporte, o Participante 3 ancorou o discurso em reflexões sobre dois campos: correlação do uso da bicicleta à qualidade de vida das pessoas e benefícios fisiológicos.

16 Levantamento da Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (Aliança Bike) sobre vendas de bicicletas no período 2019-2020. Disponível em <https://aliancabike.org.br/vendas-2020>. Acesso em 20 set. 2021.

17 Levantamento da Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (Aliança Bike) sobre vendas de bicicletas no período 2020-2021. Disponível em <https://aliancabike.org.br/aumento-nas-vendas-em-2021>. Acesso em 20 set. 2021.

Para além dos ganhos em redução da poluição ambiental e dos benefícios à saúde, as ideias centrais apresentadas pelo sujeito enunciador denotam os benefícios do uso da bicicleta como forma ativa de deslocamento. Foram destacados outros domínios correlacionados, frisando a importância dos incentivos ao uso durante a infância como uma forma de fomento à adoção desse meio de transporte durante o cotidiano da vida adulta.

Andar de bicicleta é muito benéfico para a saúde física, psicológica e mental. [...] Quando as crianças adquirem o hábito da atividade física desde cedo, elas participam da atividade física ao longo da vida. A bicicleta é um veículo adequado para isso (Participante 3).

As viagens escolares por meio ativo de transporte são uma forma importante de promover a atividade física de crianças e jovens, entretanto requerem sistemas de mobilidade e ambiente construído que apoie e acomode com segurança e conforto os deslocamentos (LEE et al., 2020). Cidades que apoiam projetos que promovem o uso da bicicleta como meio de transporte à escola tendem a obter aumento da segurança no trânsito, além de benefícios correlacionados a crianças e jovens: integração social, aumento de autonomia, contribuição a capacidades físicas e efeitos positivos no desenvolvimento integral de crianças (MATOS et al., 2018; PEREIRA et al., 2014; PEREIRA et al., 2015).

Na segunda parte da entrevista, o sujeito enunciador correlaciona o uso da bicicleta aos ODS que apoiam o crescimento da sustentabilidade nas cidades, em principal tratando das cidades mais populosas e com grande tráfego de veículos motorizados. Outras ações de responsabilidade do Poder Público para além da implantação de ciclovia são frisadas, denotando que o conceito de infraestrutura cicloviária perpassa a oferta isolada de vias segregadas sem outras ações conjuntas, conforme Miranda et al. (2021).

De acordo com o Plano Cicloviário do Município de São Paulo (CET, 2021a), 10 ações ao todo de infraestrutura (Quadro 26) são previstas até o ano de 2028, somando em busca do cumprimento às metas estabelecidas pela Agenda Municipal 2030 (Tabela 4).

Tabela 4: Metas do Plano Cicloviário 2019-2028

Descrição	Em 2019	2009 - 2020	Total até 2020	2021 - 2024	Total até 2024	2025 - 2028	Total até 208
Implantar infraestruturas cicloviárias na malha viária	572,06	173,35	677	673	1.350	450	1.800
Implantar infraestrutura cicloviária em pontes existentes	10	2	12	0	12	4	16
Implantar novas pontes para ciclistas e pedestres	2	0	2	10	12	1	13
Construir novas pontes contemplando infraestruturas cicloviárias	1	0	1	3	4	0	4
Implantar infraestrutura cicloviária em viadutos existentes	9	2	11	9	20	11	31
Implantar infraestrutura cicloviária em passarelas em rampas existentes	3	2	5	11	16	16	32
Implantar infraestrutura cicloviária em passarelas em escadas existentes	0	0	0	11	11	7	18
Construir passarelas adequadas com estrutura cicloviária	0	0	0	1	1	0	0
Implantar infraestruturas cicloviárias em passagens de nível	1	0	1	4	5	3	8
Implantar infraestrutura cicloviária em passagens subterrâneas existentes	0	0	0	0	0	4	4

Fonte: Plano Cicloviário do Município de São Paulo (CET, 2021a)

A meta 11.2.9 da Agenda Municipal 2030 prevê a instalação de bicicletários em todos os terminais de ônibus municipais, entretanto sem prever formalmente as formas de implantação e sobretudo proteção às bicicletas. Sendo de responsabilidade estadual, não há plano ou compromisso municipal sobre instalações em estações de trem e metrô, não sendo de competência municipal.

Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável apoiam cidades limpas e inteligentes. Andar de bicicleta é, portanto, muito importante. A bicicleta não é apenas uma forma de esporte e transporte, mas também uma ferramenta que apoia cidades limpas. [...] A este respeito, todos os gestores políticos, organizações de ciclismo e a Assembleia Geral da ONU devem chamar a atenção para a importância da bicicleta, que é um meio de transporte saudável e amigo do ambiente. Os governos locais têm uma grande responsabilidade nesse sentido, podendo realizar e divulgar os seguintes estudos a este respeito: Ciclovias; Estacionamento seguro para bicicletas; Sistema de aluguel de bicicletas; Pontos de carregamento de bicicletas elétricas em vários locais da cidade; Oficinas de reparação de bicicletas. Como tudo isso criará um ambiente saudável, também garantirá que as pessoas sejam mais saudáveis. Ou seja, contribuirá para a melhoria da saúde de qualidade, expressa pelo ODS 3 (Participante 3).

A participante 4 ocupa cargo de vice-presidente em uma associação internacional dedicada ao desenvolvimento do esporte e cultura, pertence ao Conselho de Administração da Organização Mundial do Lazer, e tem atuação na gerência de práticas físicas e esportivas em uma rede de serviços sociais com 40 unidades no Estado de São Paulo.

Em um discurso amplo e embasado por sua experiência no Brasil e na Europa, a ancoragem da fala se deu pela presença da bicicleta na agenda política das cidades, com ideias centrais identificadas em torno do panorama do uso da bicicleta nas cidades brasileiras; do papel do lazer como estratégia de aproximação das pessoas ao uso da bicicleta; das dificuldades enfrentadas pela população nos trajetos, sobretudo os de longa distância entre casa, trabalho e local de estudo; e do fomento e estímulo à cidadania provocado em quem utiliza essa forma de transporte, a qual é capaz de promover a ocupação dos espaços públicos e sentimento de pertencimento.

Verificamos que, muito recentemente, especialmente na última década, o uso da bicicleta como meio de transporte, de deslocamento no cotidiano, entrou na agenda política das grandes cidades brasileiras. E essa foi uma das melhores notícias que chegaram aos gestores das áreas do conhecimento que se debruçam sobre questões ligadas à saúde pública.

A prática, que já era possível de se notar com bastante intensidade nas cidades litorâneas e mesmo pelo interior do país, em pequenas cidades, insere-se agora no dia a dia dos trabalhadores das grandes regiões metropolitanas como uma alternativa muito adequada para se enfrentar aquela que é a causa mais mencionada em pesquisas que abordam o tema do sedentarismo: a falta de tempo.

Nessas regiões, que são marcadas por grande adensamento populacional, deficiência do sistema público de transporte e má ocupação do solo, os deslocamentos de casa para o trabalho e de casa para as universidades e para o trabalho - no caso das pessoas que estudam e trabalham -, consomem entre duas e quatro horas do dia de uma enorme parcela de pessoas. E por mais que vejamos avanços na qualidade do transporte coletivo, sabemos que ainda são enfrentadas diariamente situações de grande desconforto, que aumentam o desgaste físico e mental já gerados normalmente durante a jornada de trabalho (Participante 4).

A proximidade de residências com a malha cicloviária é importante para o surgimento de novos usuários da forma ativa de transporte por meio de bicicletas, sendo apontada na literatura científica como fator determinante a esse incremento (FLORINDO et al., 2018, 2021a). Em cidades de proporções como as tidas em São Paulo, pessoas que se utilizam de automóveis podem se deparar, para além da forma particular e de mais ampla autonomia nos deslocamentos frente ao transporte público, com situações indesejadas, a exemplo de longos períodos presas em congestionamentos, com poucas alternativas devido ao excesso de veículos de uso individual. O incremento da malha cicloviária, instaladas nos espaços ao bordo das vias, antes dominados por estacionamento de veículos particulares, é visto como uma conquista à população e relacionado a melhores condições de vida:

Além disso, a opção pela utilização dos veículos particulares nas mesmas grandes regiões metropolitanas, também se mostra fonte de fadiga para um grande número de pessoas, que enfrenta longos períodos de confinamento em congestionamentos, os quais igualmente contribuem para a retirada de tempo e energia para a realização de atividades que seriam voltadas para a saúde e o bem-estar, como as atividades físicas e esportivas, as culturais e sociais. Assim, em ambos os cenários, a utilização da bicicleta como modal de deslocamento, em substituição ou complemento ao uso do transporte coletivo ou particular individual, se apresenta como uma conquista que está à disposição das pessoas, como uma novidade para quem reside nas grandes regiões metropolitanas.

O trabalho me permitiu conhecer países diversos, em todos os continentes, e muitas cidades, principalmente na Europa, onde pude tomar contato com a relevância da bicicleta na vida das pessoas, de todas as faixas etárias, desde a presença de crianças nas ruas se deslocando para escolas, até pessoas idosas com bagageiros realizando suas compras, e essas experiências me possibilitam vislumbrar que temos um caminho interessante e longo por trilhar, para que a cultura do uso da bicicleta ganhe, definitivamente, o status que ela precisa alcançar.

E quando digo “precisa alcançar”, me refiro a aspectos coletivos, ligados à urgência ambiental. Urgência que tem a atual Pandemia de Covid 19 como um de seus muitos desdobramentos, trazendo enormes prejuízos para as pessoas e para os sistemas de saúde. A crise sanitária é parte do problema ambiental que desafia a sociedade a encontrar soluções prementes que impactem o modo de vida. Nesse sentido, a utilização da bicicleta como modal de deslocamento ativo cotidiano, além de atuar objetivamente em fatores biopsicossociais, hoje é entendida como um hábito decisivo na busca de melhores condições de vida nas cidades e no planeta, para a saúde e bem-estar no âmbito individual e coletivo (Participante 4).

Ainda, faz-se o papel do lazer durante os deslocamentos. Conforme a participante, incentivando e criando ações para o aumento do uso da bicicleta no domínio das formas de deslocamento, é possível que o trajeto, antes tido como obrigação e parte do dever para a realização e cumprimento dos compromissos e atribuições nos locais de trabalho, pode ser transformado em uma ação prazerosa a partir do ato de pedalar pela cidade:

Nesse contexto, importante frisar o papel do lazer como uma estratégia eficiente de conexão das pessoas com a bicicleta. O lazer é a melhor porta de entrada para que as pessoas se vejam capazes de adotar esse modo ativo de deslocamento, descubram que as distâncias são menores do que imaginam, que os trajetos podem ser prazerosos, além de todas as questões envolvendo a saúde.

Por fim, acrescento a perspectiva que o uso da bicicleta no cotidiano estimula uma cidadania ativa, que estabelece uma nova relação com a cidade, uma interação com o meio pautada na esfera do cuidado consigo, com o outro, com o todo, que se manifesta, por exemplo em um olhar mais atento à manutenção, conservação e qualidade das vias, sinalizações, limpeza urbana, preservação do patrimônio, entre outros aspectos, o que auxilia na busca de uma cidade mais acolhedora para o ciclista e, de forma ampla, para toda a sociedade (Participante 4).

Na segunda parte da entrevista, a liderança participante abordou as relações diretas entre o ODS 3 ao uso da bicicleta na cidade. Correlacionando a outros ODS, o discurso frisa a importância da promoção do bem-estar e saúde nas comunidades, indo ao encontro do discurso do Participante 3, pontuando diversas outras ações que devem caminhar junto à oferta de vias

segregadas, garantindo assim a amplitude assertiva do conceito de infraestrutura cicloviária. Finalizando, discorre sobre dois blocos de investimento necessários por parte do Poder Público.

Esse formato de deslocamento aproxima as pessoas das cidades, favorece um transporte mais barato e reduz o impacto ambiental de viver nesses centros. Todas essas possibilidades também possuem influência no bem-estar da comunidade onde se vive, apresentando um ciclo virtuoso necessário para os momentos atuais. A bicicleta tem um lugar preponderante nesse contexto. E é possível concentrar os investimentos em dois grandes blocos: estrutural e cultural.

No bloco estrutural: (i) garantir espaços segregados, que comprovadamente induzem a demanda, e encorajam a presença de crianças, de mulheres, idosos, pessoas com dificuldade de locomoção; (ii) engajar empresas, com incentivos financeiros, que facilitem as necessárias estruturas para estacionamento de bicicletas e vestiários para funcionários; (iii) disponibilizar sistemas de compartilhamento de bicicleta; (iv) promover incentivos para que as pessoas deixem de usar o transporte motorizado, individual ou coletivo; (v) engajar os veículos de transporte coletivo motorizado, tanto sobre rodas, como sobre trilhos, para o transporte de bicicletas. No bloco cultural é preciso investir na disseminação de iniciativas para a formação e engajamento de cidadãos que: (i) entendam a importância de se respeitar a presença da bicicleta nas ruas; (ii) percebam o impacto pessoal e coletivo (ambiental) proporcionado pela tomada da decisão de usar a bicicleta como principal forma de deslocamento; (iii) atuem em posições estratégicas de instituições privadas e educacionais com o olhar voltado para o desenvolvimento dessa agenda; (iv) entendam a importância de escolherem representantes políticos comprometidos com essa pauta (Participante 4).

Em São Paulo, furtos, roubos e desrespeito por parte de condutores de veículos motorizados permanecem como os fatores que mais afetam a vontade das pessoas em utilizar as ciclovias e ciclofaixas na cidade, seguido pelo receio de utilizar vias que não dispõem de faixas segregadas, dificuldade com a conservação das vias, falta de sinalização, falta de iluminação, falta de locais seguros para deixar a bicicleta e o medo de assédio sexual (RNSP, 2020).

Em outra representação do meio acadêmico, a Participante 5 atua em ambiente acadêmico ligada a áreas do movimento humano, políticas públicas e lazer, e como membro do *Council of Exercise and Sport Science – BRICSCESS*.

Com um discurso ancorado por reflexões sobre políticas públicas voltadas à sustentabilidade, as ideias centrais foram identificadas tratando das relações do uso da bicicleta com atividades sustentáveis em diferentes domínios.

Falando especificamente do Brasil, acho que a gente ainda tem um longo caminho a percorrer no sentido de pensar que a bicicleta especificamente tem um papel fundamental na manutenção nos níveis de atividade física, mas mais do que falar do que os níveis de atividade física, o que também é importante, ela também pode estar relacionada ao lazer, a uma perspectiva de transporte sustentável, então também temos que pensar nessa perspectiva da sustentabilidade, porque considerando especificamente os grandes centros urbanos do país, não dá mais para negar que a sustentabilidade precisa ser uma questão a ser refletida em políticas públicas e no incentivo à população no que se refere a esse meio de transporte (Participante 5).

Atuante em estudos sobre políticas públicas no domínio do lazer, a participante discorreu sobre temáticas transversais que podem estar diretamente ligadas à adoção dessa forma de transporte por novos usuários. Foi apontada a necessidade de melhora da sensação de segurança no espaço público: durante os trajetos em relação aos veículos motorizados, em relação à integridade física, aos bens materiais, e, sobretudo, sensação de segurança percebida por mulheres nos percursos e deslocamentos, temática também abordada por lideranças da sociedade civil participantes do estudo.

Então, nesse sentido, falar de bem-estar é também falar de meio ambiente, é também falar de atividades sustentáveis, é também falar em diminuição da poluição, e principalmente falar também em atividades que sejam seguras, porque não dá para fazer só o discurso de que a bicicleta é importante por promover de certa maneira a atividade física, por promover o lazer, por promover o uso de um transporte sustentável, sem também falar de segurança. Eu acho que é só um complemento a essa questão, que embora a gente reconheça a importância de se promover o uso da bicicleta e outros tipos de transporte considerável ativo, é também importante que a gente reflita muito sobre políticas públicas relacionadas a segurança para que a gente use esse tipo de transporte (Participante 5).

Na segunda parte da entrevista, questionada sobre como analisa a relação do ODS 3 com os usos da bicicleta, a participante expressa tom crítico ao apontar a necessidade de aprimoração por parte do Poder Público a demandas que a sociedade já apresenta, como a necessidade de formas de transporte mais sustentáveis e eficientes, entendido como uma urgência com influência direta na saúde e bem-estar.

Não tem como negar a importância. Muitas vezes a gente fala dos ODS da ONU, primeiro como se fosse algo muito teórico e muito distante de nós, até porque boa parte da população desconhece, e quando eu falo de população e não falo nem só da população leiga, eu estou falando principalmente até da população com um conhecimento maior, a população inclusiva e estudantes universitários e até de alguns docentes, que pouco discutem isso.

A gente tem inúmeras possibilidades de promoção da saúde e de bem-estar por meio de atividades simples. Eu tenho falado um pouco disso em algumas palestras, em alguns eventos que eu tenho ido, principalmente voltados à educação. A gente tem que lembrar que falar de Objetivos de Desenvolvimento Sustentável hoje é falar de uma garantia, entre aspas, da nossa própria sobrevivência no planeta, e eu não que isso seja exagerado, muito pelo contrário. A gente vive hoje e já há muitos anos uma perspectiva muito sombria de futuro, principalmente no que se refere a como nós nos organizamos, o que nós usamos, o que nós gastamos, e não dá para pensar em saúde e bem-estar sem pensar em usos de transportes sustentáveis e transporte ativo.

Então quando a gente fala em Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, é necessário a gente entender que muitas das soluções entre aspas, ou perspectivas futuras, estão nas nossas atividades cotidianas. Então não se trata de inventar a roda, se trata de aprimorar aquilo que a gente tem. [...] O uso da bicicleta, no meu entendimento, mais do que ser incentivado, precisa ser aprimorado (Participante 5).

O Participante 6 atua no continente asiático em entidades ligadas ao exercício e ciências do esporte e saúde global, com dedicação à promoção dos 17 ODS internacionalmente. Com discurso ancorado por reflexões sobre saúde pública e importância da atividade física na prevenção de doenças não transmissíveis, as ideias centrais foram identificadas no papel da promoção do uso da bicicleta nas cidades à prevenção das doenças provocadas pela inatividade física.

Na primeira parte da entrevista, baseado em conhecimentos acadêmicos e empíricos adquiridos nas cidades chinesas desde a década de 1980, o sujeito enunciador expõe a alta incidência de doenças nas cidades ao aumento da urbanização e consequências correlacionadas, como o comportamento sedentarismo associado à dependência de automóveis e horas gastas no transporte público diariamente.

Há 35 anos, em 1986, quando retornei dos EUA para Hong Kong e visitei diferentes grandes cidades da China, quase todos possuíam uma bicicleta como meio de transporte ativo para o trabalho. A rua inteira era lotada de ciclistas e, em média, as pessoas pedalavam por pelo menos uma hora diária na de ida e volta para o trabalho e a outros compromissos relacionados ao cotidiano. O mundo está se tornando cada vez mais urbanizado, e hoje em dia, 2021, o uso da bicicleta nas principais grandes cidades, como Xangai, Pequim e outras, desapareceu. As pessoas estão utilizando transporte público e carros particulares. A falta de atividade física diária, como andar de bicicleta, é sentida, e doenças não transmissíveis, como obesidade, osteoartrite, doenças cardíacas, acidente vascular cerebral, câncer e diabetes estão aumentando em taxas alarmantes. Na China, obesidade e diabetes têm as maiores incidências entre os cinco principais países do mundo (Participante 6).

A partir do relato com a experiência do participante nas cidades asiáticas, é possível traçar um paralelo sobre o contexto brasileiro que sofreu processos de industrialização e urbanização acelerada e pouco planejada, concentrando ao passar das décadas um maior número de pessoas vindas de áreas rurais em busca de trabalho (TSCHOKE et al., 2011), acarretando problemas sociais e de saúde, pautados na Agenda 2030.

É notada preocupação e foco de atenção para questões atreladas entre a vida ativa e saudável e as formas de deslocamento, mencionando a bicicleta como um elemento da cidade que, de acordo com a experiência internacional do participante ao decorrer de décadas, pode contribuir significativamente a questões transversais, como a diminuição da poluição atmosférica que atinge o meio ambiente, como também diretamente à população através da promoção da vida ativa e saudável.

A importância do transporte ativo, como andar de bicicleta na China e em outras partes dos países industrializados, está relacionada à vida ativa e saudável. Andar de bicicleta é um dos fatores para reduzir a poluição do ar causada pela redução da emissão de carbono através dos carros nas principais grandes cidades do mundo. Muitas cidades da Europa, como Holanda e Áustria, estão incentivando os cidadãos a usarem as bicicletas de aluguel gratuitas, disponíveis em pontos convenientes em todas as cidades para substituir carros e transportes públicos (Participante 6).

Na segunda parte da entrevista, relacionando o ODS 3 com o uso da bicicleta nas cidades, o sujeito enunciador traça paralelo com os demais ODS que considera haver correlação (ODS 5, 7, 8, 9, 11 e 17), frisando a importância da relação do conceito de bem-estar às boas relações sociais e familiares, essas que também podem ser fortalecidas com o uso da bicicleta no domínio do lazer.

A pesquisa científica relata que as interações sociais e vida social, incluindo membros da família, através do uso da bicicleta, são benéficas para o bem-estar mental, reduzindo o estresse, a ansiedade e a depressão. Andar de bicicleta é uma atividade que melhora a vida ao usar seus corpos para a realização que também pode fortalecer um senso de autoconfiança e orgulho (Participante 6).

Nos discursos apresentados pelos seis sujeitos enunciadores, lideranças participantes do SPHWF 2020, atuantes internacionalmente com alinhamento ao ODS 3, alguns domínios foram identificados como principais.

Levando em consideração a ancoragem das falas e ideias centrais, os Participantes 2, 3 e 6 apresentaram explícitas preocupações com a questão da saúde pública e em como a bicicleta pode ter vital importância no cumprimento de metas correlacionadas do ODS 3, mencionando doenças não transmissíveis provocadas pela inatividade física e comportamento sedentário a qual as pessoas se veem mais expostas nas grandes cidades em comparação do décadas passadas.

As Participantes 4 e 5 apresentaram discurso com inclinação à bicicleta como forma de promoção a cidades mais sustentáveis, ocupação e ressignificação de espaços públicos e inclusão social, levantando temas transversais importantes correlacionados, como a importância do lazer, além da forma sustentável de transporte nos domínios do transporte e trabalho.

O Participante 1, ancorando a fala na questão da segurança viária e necessidade de ações dos governos locais para mais garantias de segurança e transformação das cidades para um contexto mais amigável a quem opta pelas formas ativas de transporte, registra também a importância desse veículo em áreas rurais. A reflexão converge com o discurso da Participante 5, ao registrar o uso da bicicleta como forma de transporte por trabalhadores que buscam evitar gastos com veículo próprio ou transporte público, economia muitas vezes substancial para a renda familiar, a partir de uma forma eficiente de transporte que deve ter segurança garantida pelos governos locais e seus tomadores de decisão, no Brasil, embasada pelas políticas públicas existentes e voltada ao cumprimento da Agenda 2030.

6 DISCUSSÃO

A falta de avaliação de programas e ações executadas pelo Poder Público, realizadas em busca da atenção a políticas públicas e metas existentes nos planos da cidade, é um problema notável à cidade e apontado por diferentes lideranças participantes.

Fatores como maior participação social, diálogo e alinhamento nos planejamentos e execuções, gerando resultados de caráter mais qualitativos além de quantitativos, foram lacunas apontadas por diferentes lideranças.

Informações que retratem de forma mais ampla os hábitos de vida das pessoas, considerando aspectos sociodemográficos, psicossociais, relações de gênero e outros fatores relevantes vem sendo pouco correlacionados em investigações. A produção e disponibilidade de mais informações qualitativas, provenientes de pesquisas e avaliações, também é apontada por lideranças de organizações sociais e por gestores do próprio Poder Público como aquém do almejado para um mais amplo conhecimento sobre os hábitos de vida das pessoas na cidade de São Paulo impactando na saúde e qualidade de vida.

Para diminuir essa lacuna e melhor aproveitamento e uso dos dados disponíveis, foram apontadas a necessidade de iniciativas como o estreitamento de relações entre diferentes Secretarias, além da participação social mais fortalecida através de Câmaras Temáticas e comissões que contemplem o programa Governo Aberto (Decreto 54.794/2014).

Instituições da SCO dedicadas às formas ativas de transporte, em principal a bicicleta, não atuam com enfoque na promoção da atividade física e saúde, entretanto reconhecem esse desfecho, com consciência de que os trabalhos dedicados ao direito à cidade e inclusão social por intermédio da bicicleta, domínios de principal enfoque, acarretam também em ganhos à qualidade de vida e saúde das pessoas.

Por sua vez, setores do Poder Público, como os relacionados à atividade física, meio ambiente, esporte e lazer, mobilidade e transporte, demonstram interesse nas temáticas relacionadas à saúde, utilizando como embasamento a suas ações pesquisas de cunho não tão abrangente quanto gostariam as instituições da sociedade civil, as quais realizam esforços de coleta de informações por financiamentos e meios próprios. Essa constatação pode vir a ser encarada como um ponto de equilíbrio, visto que a participação social e o governo aberto deve ser fomentado e ampliado, sendo um importante pilar de sustentação à administração pública, sobretudo em uma cidade com as proporções de São Paulo, em todos os âmbitos.

Por outro lado, o setor privado atuante na área da mobilidade urbana parece pouco manifestar interesse em participações ou em contribuir no sentido de abrir e fornecer dados coletados sobre o hábito de vida dos municípios, vez que possui fins econômicos, estratégicos e de competitividade entre as empresas do segmento. As informações possuídas e coletadas diariamente pelas empresas de aplicativos de transporte, sendo ponto de questionamento tanto de representantes da sociedade civil quanto do setor público, são tidas como objeto comercial, sendo protegidas inclusive por meios judiciais, conforme relatado por uma liderança representante de um órgão público que requisitou e perdeu na Justiça o acesso às informações.

Isso ficou evidenciado com a difícil e baixa participação no presente estudo, somando casos de negativa à participação ou falta de retorno em diferentes tentativas de apresentação e aproximação: telefone, e-mail, formulários de contato e inclusive pessoalmente durante eventos.

Das cinco empresas contatadas, líderes do segmento, somente uma, atuante na área de empréstimo de bicicletas em estações distribuídas em áreas do espaço público, apoiada por um banco privado, participou do estudo. O discurso foi ancorado pelo fomento ao uso da bicicleta e menções sobre, a partir da atuação, contribuir a mais políticas públicas correlacionadas aos objetivos divulgados pela empresa: cidades mais eficientes e agradáveis. Não houve compartilhamento de dados sobre a atuação estratégica da empresa, considerando o entendimento de que há interesses comerciais, entretanto a demonstração de aproximação com a universidade pode ter essência em sua própria criação, tendo sido fundada a partir do trabalho de conclusão de curso de graduação de seu fundador, no campus Butantã da Universidade de São Paulo, contexto em que foi proposto e executado um projeto de aluguel de bicicletas entre a estação de Metrô e a portaria da universidade.

Dessa forma, entende-se que a aproximação da academia e do próprio setor público com o setor privado, detentor de substanciais informações sobre os hábitos de vida dos paulistanos que se correlacionam com atividade física e saúde, ainda é muito difícil quando não condicionada a interesses e fins comerciais. Sobretudo, segundo apontamentos de lideranças do setor público e sociedade civil sobre carências nas bases de dados que servem como embasamento a constituição de novos programas e ações, as informações poderiam resultar na constituição de informações mais qualitativas, conforme Turato (2005), cada vez mais necessárias e essenciais para a análise dos desfechos em atividade física e saúde.

A disponibilidade dos sistemas de *bike-sharing*, sobretudo por intermédio da tecnologia, se mostra como importante meio de fomento ao uso dessa forma ativa de transporte

na cidade, abrangendo diferentes domínios de atuação. O sistema Bike Sampa, único atualmente disponível na cidade, ao todo possui, com diferentes administrações já empregadas, cerca de 10 anos de funcionamento, contando com 2.700 bicicletas distribuídas em 260 estações fixas na cidade. Na cidade de São Paulo o funcionamento se dá 24h por dia, via aplicativo para celular com necessidade de conexão à internet, à exceção de poucas estações que disponibilizam sistema de pagamento em cartão de crédito. Atualmente, porém, conforme o ObservaSampa, o percentual de subprefeituras abrangidas pelo sistema é de apenas 15,63%.

Para a melhor visualização da localização das estações do Bike Sampa, foi elaborado um mapa a partir de informações disponibilizadas pela ferramenta de georreferenciamento do Google Maps. De acordo como indicado na Figura 5, representadas por pontos vermelhos, a maior parte das estações está disposta na região do Centro Expandido, havendo apenas uma localizada em região periférica, no bairro de Cidade Tiradentes, extremo leste da cidade.

Apesar de o único sistema de *bike-sharing* disponível na cidade possuir uma cobertura mais ampla do território urbano quando comparado a cidades como Nova York e Cidade do México, a articulação com o sistema de transporte público estrutural ainda é baixa (CALLIL; COSTANZO, 2018). Corroborando com o que demonstra a Figura 5, a distância elevada entre as estações e a falta de maior conectividade com a infraestrutura cicloviária sugere que o sistema pouco ou nada contempla algumas regiões.

Figura 5: Mapa das estações do sistema Bike Sampa.



Fonte: Google Maps adaptado.

A disposição do sistema de *bike-sharing* nas regiões periféricas é importante principalmente para a melhor integração entre formas de transporte, quando é possibilitado parte do deslocamento entre casa da pessoa e estações de ônibus ou trens através da bicicleta.

Reconhecendo a importância do sistema para a cidade, a expansão para áreas periféricas se faz explicitamente necessária, tanto na oferta da forma ativa, sustentável e eficiente de transporte quanto ao considerar seus benefícios à saúde e incrementos ao bem-estar da população, metas correlacionadas do ODS 3.

Isso remete à necessidade a um maior diálogo entre Poder Público e setor privado administradores do sistema, buscando ganhos às partes envolvidas e contrapartidas à cidade, sendo também essa uma preocupação da SCO em relação a atuações comerciais que façam uso do espaço público da cidade, conforme manifestou e discorreu a Liderança 11.

As parcerias público-privadas podem se tornar importantes mecanismos que beneficiam a população e auxiliam o Poder Público a atingir metas estabelecidas, sobretudo da Agenda

2030. Em âmbito municipal, a administração pouco dispõe do orçamento necessário para arcar com a operação e avaliação de sistemas, conforme relatos das Lideranças 12, 17 e 18 (Poder Público), ao mesmo tempo em que há um essencial papel de manter a segurança viária e de garantir a qualidade da infraestrutura urbana, em principal as ciclovias e ciclofaixas.

A partir de uma política pública que envolve grandes corporações como patrocinadoras, há o papel por parte do governo de regulação e coordenação das ações, visando a oferta do serviço (importantes alternativas à mobilidade urbana) em benefício à população.

Nesse sentido, a teoria da Nova Governança Pública (*New Public Governance – NPG*¹⁸), discorrida por Osborne (2010), busca responder os desafios de implementação de políticas públicas e prestação de serviços públicos no século XXI. O autor propõe apresentar o NPG como uma ferramenta conceitual com potencial para auxiliar a compressão e a complexidade dos desafios contemporâneos. Em outros termos, o NPG se situa como um paradigma à prestação de serviços públicos, pressupondo um estado plural (múltiplos atores interdependentes contribuindo para a prestação dos serviços públicos) e um estado pluralista (múltiplos processos formando o sistema de elaboração de políticas). Sobretudo, as propostas do NPG podem ressaltar uma dignidade e o valor do serviço público, colocando como objetivo, e uma prioridade, o interesse público nas parcerias de interesses mútuos entre os setores.

A colaboração entre setor público e privado ganha forma e reflete a eficiência em serviços às pessoas na sociedade e às novas demandas contemporâneas, nesse caso, aliadas à tecnologia de empresas *startups* que buscam em seus negócios atender a necessidades singulares de cidades com peculiaridades, como São Paulo, e a problemática da mobilidade urbana. Fazendo o papel de coordenação de políticas e ações que podem ocorrer em conjunto (parcerias público-privadas junto a participação da SCO), a gestão pública contemporânea aborda um ideário de Estado-Rede: incorpora a administração pública para além da gestão estatal e a desloca de uma abordagem clássica de sistema fechado para uma abordagem contemporânea de sistema aberto (COELHO, 2012; BOUCKARET; PETERS; VERHOEST, 2010).

Para além da oferta da opção de transporte, a melhoria de infraestrutura e desenho de ruas para o fomento do uso da bicicleta é necessária, sendo registrada como demanda de atenção essencial pela maioria das lideranças participantes do estudo. A essencialidade de intervenções na infraestrutura dos sistemas de mobilidade, impactando o ambiente construído, de forma

18 Nas Ciências Políticas, refere-se à profusão de ideias e aplicações da gestão pública contemporânea que se denominou convencionalmente de *New Public Governance* (Nova Administração Pública), sendo considerada como um guarda-chuva de modelos de gestão alternativos à administração pública tradicional, patrimonial e/ou burocrática (COELHO, 2012).

ampla e aplicada, são embasadas por indicadores e evidências científicas que apontam essa demanda em benefício à população.

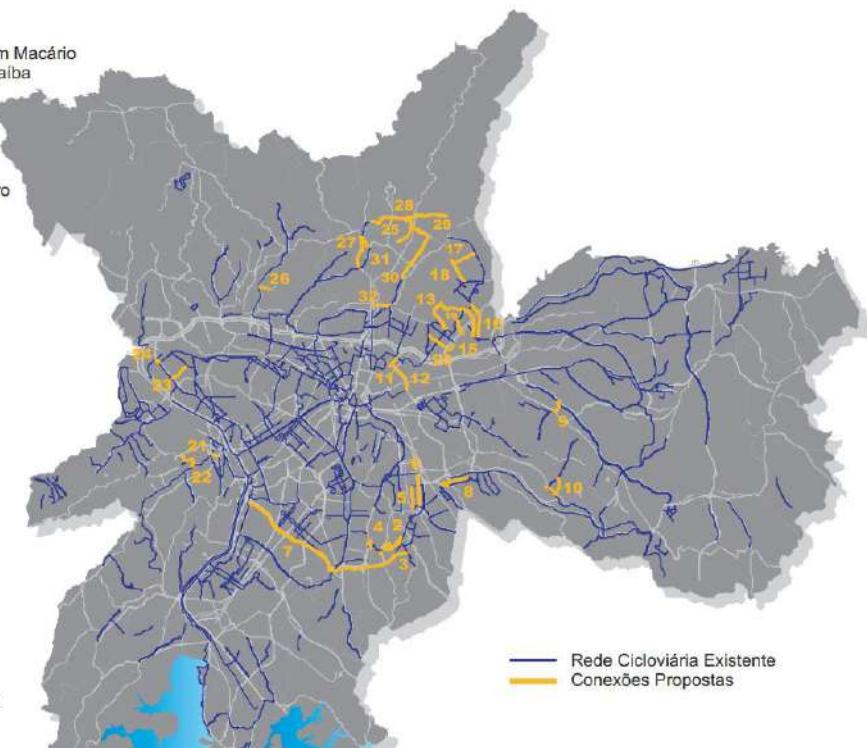
Em São Paulo, o Plano de Ação para implementação da Agenda Municipal 2030 prevê ações relacionadas ao incremento do uso da bicicleta, permeando os ODS 3, 9 e 11, conforme apontado no Quadro 4. Destacando a ação 3.6.15 – “Implantar 300 quilômetros de estruturas ciclovárias” – relacionada à meta 3.6, “Até 2030, reduzir as mortes por acidentes de trânsito para o máximo de 3 mortes para cada 100 mil habitantes”, há baixa pretensão de investimento na Zona Leste da cidade.

A Figura 6 representa o plano da CET para o triênio 2021-2024, divulgado em audiência pública em outubro de 2021. As linhas na cor azul representam ciclovias e ciclofaixas atualmente existentes, e as linhas na cor amarela representam as conexões propostas até 2024. É possível observar que a Zona Leste da cidade continua pouco contemplada e com poucas intervenções previstas para o triênio.

Figura 6: Plano Cicloviário 2021-2024

CONEXÕES

- | | |
|-----------|---|
| 1 | 1 - Dr. Luís Augusto P. Queiroz / Dom Macário
2 - Osvaldo Aranha / Vergueiro / Inhaúba
3 - Nossa Srª da Saúde - T2
4 - Cursino
5 - Agostinho Gomes
6 - Manifesto
7 - Bandeirantes
8 - José dos Reis / Ibitirama / Amparo |
| 5 | 9 - Astarte
10 - Egidio Martins
11 - Carlos de Campos
12 - João Boerner |
| 7 | 13 - Canhoneira do Mearim
14 - Tenente Amaro F. da Silveira
15 - Osaka - Sargento Miguel
16 - José Maria Fernandes
17 - Roland Garros
18 - Jardim Japão
19 - Yoritomo / Av. das Gueixas
20 - Maria José Barone Fernandes |
| 9 | 21 - Sapetuba
22 - Benjamim Mansur |
| 11 | 23 - Potsdam
24 - Gastão Vidigal |
| 12 | 25 - Profª Virgília - Alcindo Bueno
26 - Rua dos Rodrigues
27 - Santa Inês
28 - Maria Amália Lopes de Azevedo
29 - Manuel Gaya
30 - Luiz Dumont Villares
31 - Cap. José Parada Gonçalves
32 - Duarte de Azevedo |

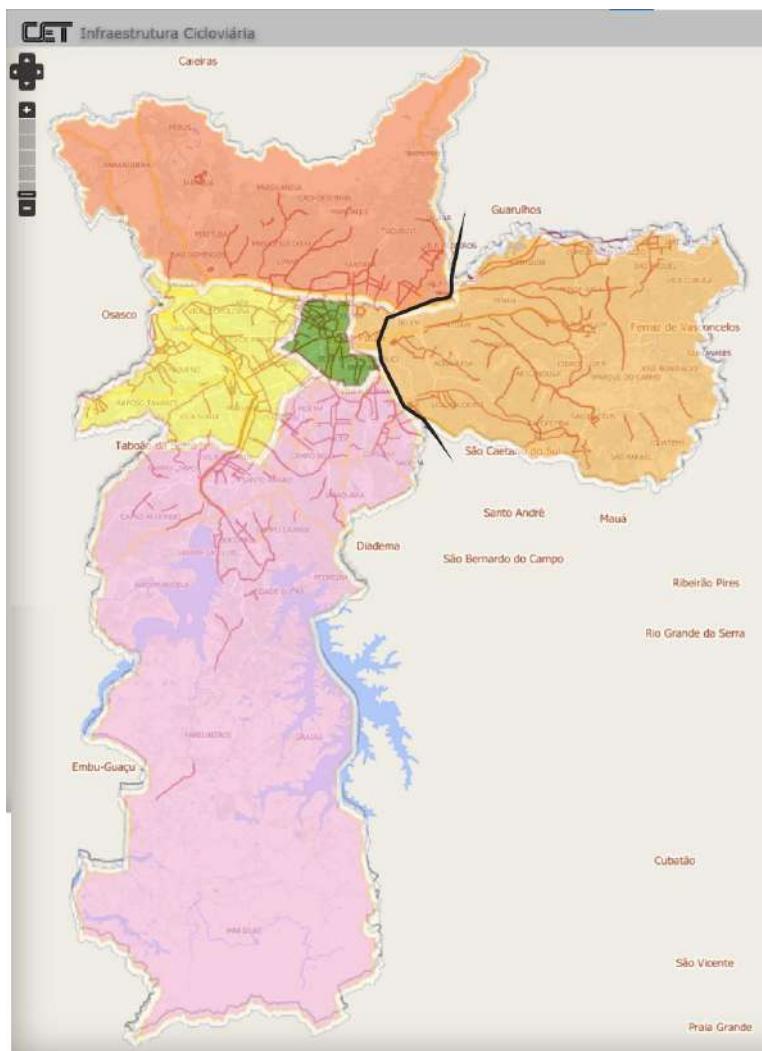


Fonte: CET.

No mapa representado pela Figura 7, inserindo representação em cores para cada região da cidade, sendo: Leste (cor laranja), Sul (cor rosa), Centro (cor verde), Norte (cor vermelha) e Oeste (amarela), é apresentada uma comparação em relação a distribuição e conexão entre a malha cicloviária. A Zona Leste de São Paulo, região mais populosa da cidade, é a única que ainda não dispõe de conexões às demais regiões, em especial à central.

A linha de cor preta representa os espaços onde há a falta de conexão entre ciclovias e ciclofaixas atualmente existentes nas regiões Leste, Sul, Centro e Norte, o que leva à constatação de que a falta de planos e ações previstas para o triênio 2021-2024, que prevejam conexões entre as demais regiões com a Zona Leste, por enquanto é uma lacuna no cumprimento das metas correlacionadas da Agenda Municipal 2030 ao fomento do uso da bicicleta (Quadro 4).

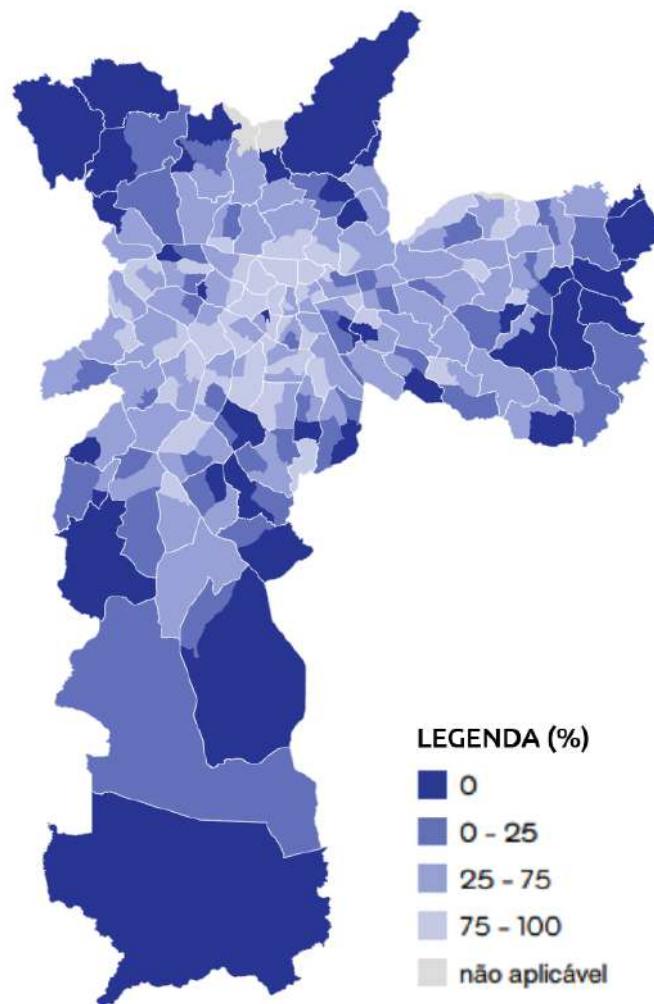
Figura 7: Infraestrutura cicloviária atual da cidade de São Paulo com indicador da falta de conectividade entre Zona Leste e demais regiões



Fonte: CET adaptado.

A constatação é reforçada pelo Mapa da Desigualdade 2021 (RNSP, 2021b), relatório baseado em dados abertos do Poder Público conta com informações sobre os 96 distritos da cidade de São Paulo e abrange diferentes temas, incluindo a mobilidade urbana. Como demonstra a Figura 8, em relação a acessos a infraestrutura viária, com metodologia que levou em consideração a porcentagem da população que reside em um raio de até 300 metros de distância de uma ciclovia ou ciclofaixa, distritos da Zona Leste de São Paulo, como Guaianases, Itaim Paulista, São Rafael, Lajeado e José Bonifácio, não possuem domicílios dentro do raio analisado. O mesmo ocorre no distrito de Tremembé, Anhanguera e Perus (Zona Norte), Marsilac, Jardim Ângela, Pedreira e Guajaú (Zona Sul)

Figura 8: Acesso a infraestrutura cicloviária em raio de 300 metros do domicílio



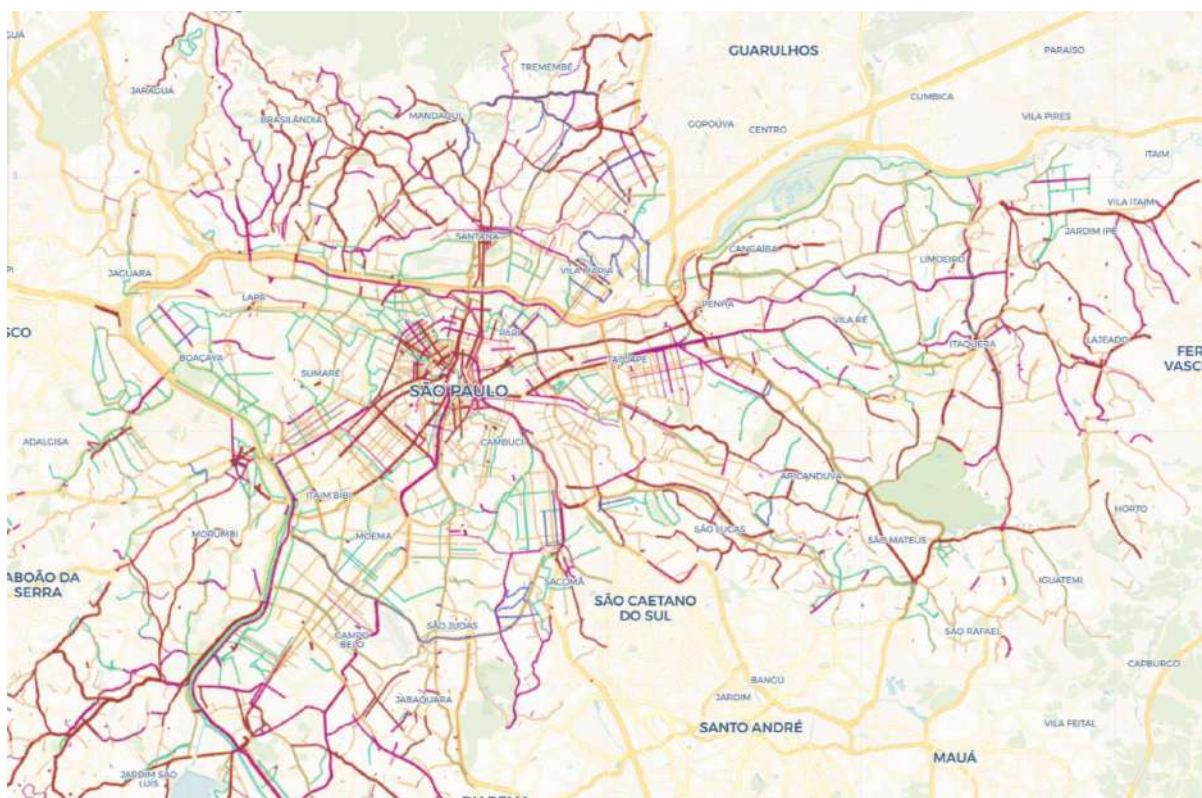
Fonte: Mapa da Desigualdade 2021 – Rede Nossa São Paulo (RNSP, 2021b)

A partir de um levantamento feito com base nas ocorrências de trânsito com vítimas entre os anos de 2016 e 2020, instituições da SCO atuantes na promoção das formas ativas de transporte elaboraram um mapa interativo indicando as vias mais perigosas para quem caminha

e utiliza a bicicleta. Com metodologia que considera a Unidade de Padrão de Severidade adotada pelo Plano de Segurança Viária do Município de São Paulo, foram identificadas as vias que oferecem maior risco físico.

Conforme a Figura 8, as linhas representadas pela cor verde indicam a infraestrutura cicloviária atual e as linhas representadas nas cores amarela, rosa e vermelha indicam as vias em ordem, respectivamente, de maiores riscos, segundo a metodologia de análise. Para além da região central da cidade, é possível identificar que vias nos extremos norte, leste e sul da cidade indicam alto índice de risco, ao passo de que são as menos contempladas por infraestrutura e planos de expansão cicloviária, constatação que vai ao encontro dos discursos de lideranças participantes do estudo quando apontada a necessidade de programas, ações e pesquisas mais amplas sobre os hábitos de vida das pessoas residentes em áreas periféricas, bem assim como os fatores que permeiam a saúde e bem-estar dessa população.

Figura 9: Vias mais perigosas para pedestres e ciclistas (2016-2020)



Fonte: Associação dos Ciclistas Urbanos de SP – Ciclocidade.

Torna-se factível registrar barreiras relacionadas à segurança pública, sobretudo à segurança percebida por mulheres durante os deslocamentos entre casa, trabalho, local de estudo, lazer e atividades do cotidiano. Conforme a RNSP (2020), a insegurança não se restringe ao uso a bicicleta, dado que a maioria da população da cidade continua se sentindo

insegura para se deslocar de forma ativa pela cidade e avalia negativamente a atuação dos governos municipal e estadual no combate ao assédio no transporte. Assim sendo, e corroborado por diferentes lideranças da cidade participantes do presente estudo, é fundamental que programas e ações relacionadas à segurança da mulher seja levada em consideração para a promoção da saúde e bem-estar (ODS 3), objetivo que é correlacionando a todos os demais ODS da Agenda 2030.

As necessidades apontadas empiricamente pelas lideranças da SCO, relacionadas a ações que atentem a outros fatores em busca do incentivo ao uso da bicicleta, consequentemente ao incentivo a um hábito de vida mais ativo, são apontadas na literatura científica (PUCHER; DILL; HANDY, 2010; FRASER; LOCK, 2011; TORRES-FREIRE; CALLIL; CASTELLO, 2018; BAUMAN, 2012; FLORINDO et al., 2018). Indo ao encontro do raciocínio de Jacobs (2011), não basta a instalação de uma estrutura cicloviária para que haja mudanças significativas, fatores determinantes precisam caminhar associadamente, como conectividades com outros bairros e com o transporte público, locais de estacionamento, acesso a pontos de interesse e outros determinantes, como a sensação de segurança pública.

Focado no cumprimento das metas da Agenda 2030, o diálogo intersecretarial parece necessitar de maior ampliação e difusão. Identificada a existência de um Conselho para a tomada de decisões, execução e acompanhamento do Plano de Segurança Viária da Cidade de São Paulo, a partir de relato da Liderança 14, proveniente do setor público, outras lideranças participantes, da sociedade civil e da própria gestão pública, demonstraram não estar cientes de importantes projetos intersecretariais atualmente em execução, apontando nos discursos essa necessidade para cruzamento de dados e planejamento de ações.

A avaliação qualitativa de programas e ações, muito mencionada por lideranças tanto do setor da sociedade civil quanto do setor público, no sentido de que deve ser ampliada para benefício da sociedade, é tida como defasada por razões de escassez de recursos humanos necessários e falta de financiamento provenientes de recursos públicos, sendo parcialmente realizada por ONGs que dependem de meios próprios, parcerias e verbas concedidas na tentativa de gerar indicadores para a cobrança por ações do Poder Público, a exemplo do mapa de vias mais perigosas para pedestres e ciclistas realizado pela Associação dos Ciclistas Urbanos de SP – Ciclocidade.

A falta de informações e dedicação a programas e ações nas regiões periféricas da cidade, para além do Centro Expandido, bem assim como a carência de informações sobre

hábitos de vida de moradores das periferias é apontamento de lideranças tanto do setor da SCO quanto da própria gestão pública.

Notada a maior visibilidade política a ações realizadas em áreas mais centrais da cidade, pesquisas e programas destinados às áreas periféricas parecem ter menos dedicação por parte do Poder Público. Isso pode ser visto a partir da menor dedicação a execução de planejamento cicloviário em áreas periféricas, sobretudo à Zona Leste da cidade, ainda sem conexão com as demais regiões, permanecendo isolada e sem previsão de conectividade no planejamento cicloviário 2021-2023 da Prefeitura.

A Tabela 5 demonstra a comparação do número de viagens de bicicleta diárias nas diferentes regiões da cidade, conforme a OD. É possível observar que a região leste, dividida em duas áreas, possui substancial acréscimo em número de viagens em relação à região central, onde estão instaladas a maior parte de estações de compartilhamento de bicicletas e onde são concentradas boa parte das ações de implantação cicloviária. Por sua vez, a região oeste, apresentou variação de 343% a mais em relação ao ano de 2007, possivelmente impulsionada pela instalação de estações de *bike-sharing* próximas a estações do Metrô e centros empresariais da região.

Tabela 5: Viagens por regiões da cidade - Município de São Paulo, 2007 e 2017

Regiões	Viagens 2007	Viagens 2017	Variação (%)
Centro	6.064	18.515	205
Leste 1	14.855	26.651	79
Leste 2	36.133	38.719	7
Norte 1	30.658	25.076	-18
Norte 2	7.185	11.671	62
Oeste	10.305	45.615	343
Sul 1	13.975	29.289	110
Sul 2	26.008	19.324	-26
Total	145.183	214.859	48

Fonte: Metrô - Pesquisa Origem e Destino 2007 e 2017.

Apesar de ser possível inferir e interpretar dados de pesquisas quantitativas a partir de outros indicadores correlacionados e informações coletadas por instituições interessadas, a OD e RNSP, segundo apontado por lideranças da sociedade civil, apresentam dados sobretudo quantitativos, em linhas gerais. Nos discursos das lideranças participantes foram identificadas reflexões relacionadas à dificuldade para a realização de coletas e pesquisas de informações

mais amplas e específicas sobre os hábitos de vida dos paulistanos, fator que é prejudicial ao planejamento de programas e ações que busquem atender de forma qualitativa os ODS, especialmente nas áreas periféricas mais populosas.

No escopo do cumprimento das metas da Agenda 2030 adaptadas à Agenda Municipal 2030 que se referem à segurança das pessoas durante o transporte realizado de forma ativa, ações de intervenção na infraestrutura e desenho de ruas que diminuam a exposição de quem caminha ou utiliza a bicicleta em relação aos veículos motorizados, e ao fomento a nova pessoas que virão a utilizar a bicicleta, se mostram como fundamentais e impreteríveis ao cumprimento do prazo final. Sobretudo, à imediata atenção às pessoas que utilizam a bicicleta principalmente em vias consideradas mais perigosas.

De acordo com Salvo et al. (2021), estratégias eficazes para mais atividade física pode não apenas reduzir a carga de doenças e custo dos cuidados de saúde, mas também oferecer oportunidades inexploradas para alcançar vários ODS, de acordo como discorrido no tópico 3, no entanto, em um contexto global, essa sinergia ainda não foi explorada sistematicamente.

Em um contexto local, a Agenda Municipal 2030 é um importante plano de ação para a adaptação das metas dos ODS da Agenda 2030 ao contexto da cidade de São Paulo. Em consonância a metas do Plano Cicloviário de expansão da malha cicloviária da cidade, prevê-se exponenciar o número de viagens de bicicleta. Entretanto, corroborando com a visão de lideranças da sociedade civil, é preciso avaliação qualitativa ampla para além do foco quantitativo: identificação das condições e localização das vias existentes, bem assim como a conectividade, entendendo se as ações continuarão dedicadas ao Centro Expandido, com poucos direcionamentos e conexões junto às áreas periféricas e suas populações.

Entende-se, assim, que projetos de avaliação amplos e qualitativos são essenciais e urgentes para que se mensure e atenda as metas dos ODS da Agenda 2030, do macro ao micro. Isto é, o macro considerando a coleta de dados sobre a total quilometragem de oferta de malha cicloviária, buscando avaliar suas condições de uso e o número de viagens diárias em diferentes regiões, e o micro, que busca entender as ações de fomento ao uso da bicicleta que vem sendo realizados: condição e oferta de estacionamentos e espaços que comportam receber a bicicleta em estabelecimentos, empresas e condomínios residenciais; a sensação de segurança ao transitar e ao estacionar; o respeito dos espaços destinados às formas ativas de transporte (ciclofaixas e calçadas) por parte de condutores de veículos automotores, dentre outros fatores importantes e substanciais para atingimento das metas.

As reflexões apresentadas pelos participantes do SPHWF 2020 vão ao encontro em relação ao que discorre Santos (2013), quando o autor compara o crescimento de uma sociedade a transformações estruturais necessárias, acrescido da necessidade de que o desenvolvimento seja também humano e de maior aumento do bem-estar das massas, sendo assim o cumprimento das Metas da Agenda 2030 imperativas para a construção de uma sociedade mais saudável, justa e inclusiva.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dado o objetivo geral da pesquisa, principalmente em consideração aos discursos das 18 lideranças participantes, conclui-se que importantes etapas determinantes para o pleno cumprimento de metas ligadas ao ODS 3 encontram-se pouco exploradas em São Paulo.

Faz-se menção a temáticas e ações transversais para, por exemplo, aumentar o número de viagens realizadas em bicicletas na cidade, face que conforme constatado, sobretudo pelo discurso de lideranças da SCO, ações básicas de melhoria no desenho de ruas e de segurança pública, como iluminação e reformas em calçadas, são primordiais para que a busca e cumprimento das metas.

As poucas referências no discurso das lideranças relacionadas aos ODS da Agenda 2030 refletiram ainda um aparente baixo alinhamento a esse plano de ação global, sobretudo quando verificado, principalmente a partir dos apontamentos de gestores do Setor Público, uma demanda por maior diálogo para a construção de programas e ações conjuntas, intersecretariais, para resultados mais qualitativos além dos quantitativos.

Em contrapartida, a Agenda Municipal 2030, documento lançado no final do ano de 2021, é um importante plano de ação, com objetivos traduzidos à realidade da cidade de São Paulo e com participação de Câmaras Temáticas, o que busca atingir o que deve ser uma premissa da administração pública: a participação social em busca de resultados à população. O documento, frisa-se, planejado e construído após as coletas com as lideranças participantes, se mostra como crucial para o definitivo alinhamento entre os setores da sociedade, principalmente setor público, em busca do alcance dos ODS até 2030.

Em relação aos objetivos específicos da pesquisa, em análise a documentos, leis, planos e indicadores disponíveis correlacionados a temática, bem assim como ao discurso das lideranças participantes, se constatou que a falta de avaliação de programas e ações executadas pelo Poder Público, realizadas em busca da atenção a políticas públicas e metas existentes nos planos da cidade, é um problema notável à cidade e apontado por diferentes lideranças participantes. Fatores como maior participação social, diálogo e alinhamento de anseios nos planejamentos e execuções, gerando resultados de caráter mais qualitativos além de quantitativos, foram lacunas identificadas por diferentes lideranças.

Conforme identificado no estudo, além de reflexões sobre diferentes temáticas transversais que possuem relações com a promoção da atividade física, foram poucas as menções sobre os ODS no discurso das lideranças participantes, em principal quando se trata

de analistas e gestores do Poder Público. Isso indica necessidade de ampliação de enfoques e trabalhos mais alinhados de forma intersetorial e intersecretarial, demanda importante e de necessário atendimento, apontada por lideranças tanto da SCO, em forma de reivindicação em muitos momentos, como do próprio setor público, isso em busca de dedicação à Agenda 2030, um plano de ação global com considerável vertente multidisciplinar em seus 17 ODS e 169 metas universais a eles relacionados.

Na literatura científica, existem poucos estudos longitudinais sobre a relação entre o ambiente construído e o comportamento de atividade física em países de baixa e média renda (FLORINDO et al., 2021b), sobretudo focados nos usos da bicicleta e suas relações com programas e ações para cumprimento do ODS 3.

Para além dos estudos transversais que continuarão a avaliar os determinantes comportamentais, se reforça a importância da execução de estudos longitudinais de coorte com constituição de séries históricas, como o ISA: Atividade Física e Ambiente, estudo que serviu de base para a coleta e análise das vozes de importantes lideranças participantes da presente dissertação.

Dentre outros aspectos de relevância à ciência e com enfoque nos benefícios à saúde e bem-estar das pessoas na sociedade, a curto, médio e longo prazo, estudos longitudinais dessa magnitude, a partir de seus resultados e discussões, possuem a capacidade de contribuir significativamente na busca pelo cumprimento dos ODS da Agenda 2030 a partir de suas evidências qualitativas geradas, com ênfase aos usos da bicicleta e seus variados benefícios à saúde e qualidade de vida das pessoas, amplamente aqui discutidos.

Necessidade de vontade política e Agenda 2030 mais pautada nos diferentes setores da sociedade, incluindo o ambiente educacional: da educação básica à universidade, são imprescindíveis para a continuidade da atenção e obtenção das metas até o ano de 2030. A esse período futuro, de forma confiante, esperamos por indicadores notáveis para que sejam aplicadas as avaliações e elaboradas mais abrangentes investigações e pareceres sobre a população, e em seu benefício.

De forma a também servir como norte a diferentes setores e lideranças de instituições das diferentes áreas de atuação correlacionadas, pretende-se compartilhar os resultados com o Poder Público, setor privado e SCO, esperando que os desfechos gerados apoiem lideranças e que possam ser utilizados para um melhor alinhamento de planejamentos, planejamento de ações e avaliações entre as partes atuantes na área, sobretudo para a composição de programas

e ampliação de políticas públicas de fomento aos usos da bicicleta na cidade nos diferentes domínios.

Assim, se conclui essa etapa do presente estudo, contribuindo à relação do ODS 3 com o importante papel da bicicleta no cumprimento de suas metas, com esperança de uma sociedade mais saudável, inclusiva, empática, pedalável e distanciada de obscurantismos, almejando e vislumbrando as potencialidades de estudos futuros no período que antecede o ano de 2030 e no pós-Agenda 2030, sempre apoiando e acreditando na ciência.

LIMITAÇÕES DA PESQUISA

Em primeiro lugar, julgo necessário registrar e reconhecer sobre as dificuldades enfrentadas por quem realiza a pesquisa científica no país. Atuando na área acadêmica, enquanto estudante e enquanto professor da Educação Básica, tenho conhecimento e propriedade para falar sobre determinantes, como a necessidade de financiamentos, recursos materiais, questões que envolvem o lado pessoal e emocional de quem atua, dentre outros tantos desafios e barreiras enfrentadas, sendo absolutamente solidário aos colegas acadêmicos e pesquisadores que esbarram em tais enfrentamentos.

Assim, dificuldades na trajetória da construção dessa pesquisa resultaram em limitações que devem ser reconhecidas. De início, a falta de acesso e abertura em relação ao setor privado, o que não tornou possível importantes diálogos e troca de informações e ideias que poderiam ser significativas para a construção de reflexões e considerações em benefício à sociedade e às próprias empresas, a partir do estreitamento com a universidade que se mostrou, ainda, dificultoso.

As coletas demandaram amplo tempo, somando tentativas de contato inicial, muitas vezes com até quatro *e-mails* enviados, com intervalo de dias aguardando resposta ou mesmo contato realizados presencialmente em eventos e palestras, demandando para além dos próprios deslocamentos, aproximação com contatos, apresentação pessoal e apresentação da própria pesquisa de forma sintetizada, buscando um contato posterior e agendamento de reunião, sendo esforços consideravelmente desgastantes, porém sempre dedicados. Fatos como esses, com dependência de colaboração de diferentes contatos, foram responsáveis pelo adiamento de etapas do cronograma inicialmente apresentado no exame de qualificação.

Em principal, o contexto pandêmico vivido em todo o planeta teve substancial impacto no cumprimento do cronograma proposto. A necessidade de adaptação para lecionar Educação Física Escolar de forma síncrona e assíncrona para centenas de estudantes, somada às novas cobranças e demandas que surgiram nesse cenário em minha atuação na Educação Básica também se tornaram barreiras e desafios para a conclusão no prazo inicial proposto.

Reconhece-se que a pandemia, iniciada em meio à construção da presente dissertação, gerou efeito negativo na produção intelectual desse pesquisador em grande escala, o que necessitou adaptação ao “novo normal” e busca de forças para a conclusão do trabalho em contexto domiciliar.

Esses fatores também podem ter favorecido o surgimento de erros de concordância verbal, pontuação e outros elementos de redação que podem ter passado despercebido, registrando-se aqui o pedido de desculpas por tais erros e falhas.

Por fim, devo registrar sobre as limitações emocionais e de disponibilidade de tempo que dificultaram a execução de algumas etapas do processo, como a falta de presença *in loco* no SPHWF 2020 por razões de apresentação em compromisso profissional na Educação Básica, o que tornou necessária a posterior audição e transcrição na íntegra de todas as palestras gravadas pela produção do evento, em um trabalho muito mais cansativo e distanciado.

Essas limitações não diminuíram o comprometimento para/com o resultado da pesquisa, sempre buscando minimizar possíveis vieses, desde o referencial teórico à definição metodológica e análise dos resultados.

REFERÊNCIAS

- ABRAMET. ABNT muda terminologia e adota a expressão sinistro de trânsito para qualificar incidentes no tráfego.** Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, 2021. Disponível em <https://abramet.com.br/noticias/abnt-muda-terminologia-e-adota-a-expressao-sinistro-de-transito-para-qualificar-incidentes-no-trafego>. Acesso em 25 abr. 2021.
- ADAM, E. K.; QUINN, M. E.; TAVERNIER, R.; MCQUILLAN, M. T.; DAHLKE, K. A.; GILBERT, K. E. Diurnal cortisol slopes and mental and physical health outcomes: a systematic review and meta-analysis. **Psychoneuroendocrinology**, v. 83, p. 25-41, Sep. 2017.
- AGENDA 2030. **Os 17 ODS.** Plataforma Agenda 2030, 2020. Disponível em http://www.agenda2030.org.br/os_od. Acesso em 11 mar. 2020.
- ALA-HARJA, M.; HELGASON, S. Em direção às melhores práticas de avaliação. **Revista do Serviço Público**, Brasília, v. 51, n. 4, p. 5-59. 2014.
- ALVES, J. E. D. Os 70 anos da ONU e a agenda global para o segundo quindênio (2015-2030) do século XXI. **Rev. bras. estud. popul.**, São Paulo, v. 32, n. 3, set./dez. 2015.
- AUGUSTO, C. Maluf diz que trânsito é progresso. **Folha de S. Paulo**, Cotidiano, São Paulo, 29 fev. 1996. Disponível em <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/1996/2/29/cotidiano/1.html>. Acesso em 19 abr. 2020.
- BAPTISTA, P. **Transformações do direito administrativo.** Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2018.
- BARTLETT, D. B.; DUGGAL, N. A. Moderate physical activity associated with a higher naïve/memory T-cell ratio in healthy old individuals: potential role of IL15. **Age Ageing.**, v. 49, n. 3, p. 368-373, Apr. 27 2020.
- BAUMAN, A. E.; REIS, R. S.; SALLIS, J. F.; WELLS, J. C.; LOOS, R. J.; MARTIN, B. W. Lancet Physical Activity Series Working G: Correlates of physical activity: why are some people physically active and others not? **Lancet**, v. 380, n. 9838, p. 258-271, 2012.
- BENTO, L. V. **Governança e governabilidade na reforma do Estado:** entre a eficiência e a democratização. Barueri: Manole, 2003.
- BERGER, A. T.; QUIAN, X. L.; PEREIRA, M. Associations between bicycling for transportation and cardiometabolic risk factors among Minneapolis-Saint Paul area commuters: A cross-sectional study in working-age adults. **Am. J. Health Promot.**, v. 32, p. 631-637, 2017.
- BONDUKI, N. **Plano de Avenidas.** 1997. Disponível em [http://www1.folha.uol.com.br/fsp/1997/2/14/caderno_especial/15.html](https://www1.folha.uol.com.br/fsp/1997/2/14/caderno_especial/15.html). Acesso em 19 fev. 2020.
- BOUCKARET, G.; PETERS, B. G.; VERHOEST, K. **The Coordination of Public Sector Organizations:** Shifting Patterns of Public Management. London: Palgrave MacMillan, 2010.
- BRAMANTE, A. C. Lazer: concepções e significados. **Revista Licere**, v. 1, n. 1, p. 9-17, 1998.
- BRANDÃO, H. H. N. **Introdução à Análise do Discurso.** 3. ed. Campinas: Editora da Unicamp, 2012.

BRASIL. Casa Civil. **Altera o caput do art. 3º da Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990, incluindo a atividade física como fator determinante e condicionante da saúde.** Lei nº 12.864, de 24 de setembro de 2013, 2013.

BRASIL. Caderno de referência para elaboração de: Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Brasília: Ministério das Cidades - Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Diagnóstico Nacional do Esporte - O Perfil do Sujeito Praticante ou não de Esportes e Atividades Físicas da População Brasileira. Brasília: Ministério do Esporte, 2016.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, 1997.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, 2001.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, 2012.

BRASIL. Lei nº 13.724, de 4 de outubro de 2018, 2018.

BRASIL. O que é Governo Aberto. Controladoria Geral da União, 2021. Disponível em <https://www.gov.br/cgu/pt-br/governo-aberto/governo-aberto-no-brasil/o-que-e-governo-aberto>. Acesso em 03 mar. 2021.

BRASIL. Política Nacional de Promoção da Saúde. Ministério da Saúde, 2002. Disponível em https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/politica_nac_prom_saude.pdf. Acesso em 10 abr. 2020.

BRASIL. Portaria nº 399 de 22/09/2004, 2004.

BRASIL. Relatório Nacional Voluntário sobre os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. Secretaria de Governo da Presidência da República, Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. Brasília: Presidência da República, 2017.

BRITO, F.; SOUZA, J. Expansão urbana nas grandes metrópoles: o significado das migrações intrametropolitanas e da mobilidade pendular na reprodução da pobreza. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v.19, n. 4, Oct./Dec. 2005.

BRUSS, P. M. Promoção da Saúde e Qualidade de Vida. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, 2000.

BURALLI, R. J.; CANELAS, T.; CARVALHO, L. M.; DUIM, E.; ITAGYBA, R. F.; FONSECA, M.; OLIVER, S. L.; CLEMENTE, N. S. Moving Towards The Sustainable Development Goals: The Unleash Innovation Lab Experience. **Ambient. soc.**, São Paulo, v. 21, 2018.

CALLIL, V.; COSTANZO, D. Inserção e padrões de viagens de sistemas de *bike-sharing* em três cidades: São Paulo, Cidade do México e Nova York. **Revista Transporte y Territorio**, n. 19, p. 7-16, jul./dic. 2018.

CAMARGO, L. O. L. Perspectivas contemporâneas do lazer. **Revista do Centro de Pesquisa e Formação**. São Paulo, Sesc, ago. 2018.

CAMPOS, C. M. **Os rumos da cidade:** urbanismo e modernização em São Paulo. São Paulo: Senac, 2002.

CARVALHO, A. (org.) **Políticas públicas**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2002.

CHARAUDEAU, P. Visadas discursivas, gêneros situacionais e construção textual. In: MACHADO, I. L.; MELLO, R. **Gêneros: reflexões em análise do discurso**. Belo Horizonte: Nad/Fale/UFMG, 2004. Disponível em <http://www.patrick-charaudeau.com/Visadas-discursivas-generos.html>. Acesso em 29 jul. 2021.

CET. **Área do Rodízio (Minianel Viário)**. Companhia de Engenharia de Tráfego, 2021b. Disponível em <https://www.capital.sp.gov.br/cidadao/transportes/veiculos-particulares/rodizio>. Acesso em 10 abr. 2021.

CET. **Definições**. Companhia de Engenharia de Tráfego, 2021c. Disponível em <http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/definicoes.aspx>. Acesso em 9 jul. 2021.

CET. **Plano Cicloviário do Município de São Paulo**. Companhia de Engenharia de Tráfego, 2021a. Disponível em http://www.cetsp.com.br/media/1100812/Plano-Ciclovia%CC%81rio_2020.pdf. Acesso em 20 fev. 2022.

CHEMIM, B. F. **Políticas públicas de lazer: o papel dos municípios na sua implementação**. Curitiba: Juruá, 2007.

COELHO, F. S. Reformas e inovações na gestão pública no Brasil contemporâneo. In: **Parceria Público-Privada-Social: textos de referência**. São Paulo: Editora Oficina Municipal, 2012.

CRACOLICI, M. F.; CUFFARO, M.; NIJKAMP, P. The measurement of economic, social and environmental performance of countries: a novel approach. **Social Indicators Research**, v. 95, n. 2, p. 339-356, 2010.

CUPPEN, E.; BREUKERS, S.; HISSCHEMÖLLER, M.; BERGSMA, E. Q methodology to select participants for a stakeholder dialogue on energy options from biomass in the Netherlands. **Ecological Economics**, v. 69, n. 3, p. 579-591, 2010.

DE MAN, A. The Sustainable Development Goals and the rights-based approach to development: compatible or missing the point? **African Human Rights Law Journal**, Pretoria, v. 19, n. 1, 2019.

DEMAIO, P. Bike-sharing: History, Impacts, Models of Provision, and Future. **Journal Of Public Transportation**, v. 12, n. 4, p. 41-56, 2009.

DEMAIO, P. Will Smart Bikes Succeed as Public Transportation in the United States? **Journal of Public Transportation**, v. 7, n. 2, 2004.

DETHLEFSEN, C.; PEDERSEN, K. S.; HOJMAN, P. Every exercise bout matters: linking systemic exercise responses to breast cancer control. **Breast cancer research and treatment**. **Breast Cancer Res Treat**, v. 162, n. 3, p. 399-408, Apr. 2017.

DI GIUSEPPE, D. T. **A crise do Planejamento Urbano. Uma experiência alternativa em São Paulo: o caso dos Núcleos Regionais de Planejamento**. 1998. Dissertação (Mestrado em Administração Pública) – FGV, São Paulo, 1998.

DIAS, T. G.; NUNES, A. N. B. O.; SANTOS, C. O.; DA CRUZ, M. S. C. Nível de atividade física no lazer em adultos paulistanos: uma análise de tendência de 2006 a 2016. **Rev. Bras. Epidemiol.**, 2020; 23: E200099.

- DING, D.; LAWSON, K. D.; KOLBE-ALEXANDER, T.L.; FINKELSTEIN, E. A.; KATZMARZYK, P. T.; VAN-MECHELEN, W.; PRATT, M. The economic burden of physical inactivity: a global analysis of major non-communicable diseases. *Lancet*, v. 388, n. 10051, p. 1311-1324, Sep. 24 2016.
- DURKHEIM, E. *As regras do método sociológico*. São Paulo: Edipro, 2012.
- EASLEY, D.; KLEINBERG, J. **Networks, crowds, and markets:** reasoning about a highly connected world. Nova York: Cambridge University Press, 2010.
- FIGUEIREDO, M. Z. A.; CHIARI, B. M.; GOULART, B. N. G. Discurso do Sujeito Coletivo: uma breve introdução à ferramenta de pesquisa qualiquantitativa. *Distúrb Comun*, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 129-136, abr. 2013.
- FLORINDO, A. A.; ANDRADE, D. R. (orgs.). **Experiência de promoção da atividade física na estratégia de saúde da família**. Florianópolis: Sociedade Brasileira de Atividade Física e Saúde, 2015.
- FLORINDO, A. A.; BARROZO, L. V.; CABRAL-MIRANDA, W.; RODRIGUES, E.; TURRELL, G.; GOLDBAUN, M.; CESAR, C. L. V.; GILES-CORTI, B. Public Open Spaces and Leisure-Time Walking in Brazilian Adults. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, v. 14, p. 553, 2017.
- FLORINDO, A. A.; BARROZO, L. V.; TURRELL, G.; BARBOSA, J. P. A. S.; CABRAL-MIRANDA, W.; CESAR, C. L. G.; GOLDBAUM, M. Cycling for Transportation in São Paulo City: Associations with Bike Paths, Train and Subway Stations. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, v. 15, p. 562-12, 2018.
- FLORINDO, A. A.; HALLAL, P. C.; MOURA, E. C.; MALTA, D. C. Prática de atividades físicas e fatores associados em adultos, Brasil, 2006. *Rev Saúde Pública*, v. 43, n. 2, p. 65-73, 2009.
- FLORINDO, A. A.; TEIXEIRA, I. P.; BARROZO, L. V.; SARTI, F. M.; FISBERG, R. M.; ANDRADE, D. R.; GARCIA, L. M. T. Study protocol: health survey of São Paulo: ISA-Physical Activity and Environment. *BMC Public Health*, v. 21, p. 283, 2021b.
- FLORINDO, A. A.; TURRELL, G.; GARCIA, L. M. T.; BARBOSA, J. P. A. S.; CRUZ, M. S.; FAILLA, M. A.; AGUIAR, B. S.; BARROZO, L. V.; GOLDBAUM, M. Mix of destinations and sedentary behavior among Brazilian adults: a cross-sectional study. *BMC Public Health*, v. 21, p. 1-7, 2021a.
- FRASER, S. D.; LOCK, K. Cycling for transport and public health: a systematic review of the effect of the environment on cycling. *Eur. J. Public Health*, v. 21, p. 738-743, 2011.
- GALLIGAN, D. J. **Due process and fair procedures:** a study of administrative procedures. OUP Oxford: Clarendon Press, 1997.
- GILES-CORTI B.; SALLIS J. F.; SUGIYAMA T.; FRANK L. D.; LOWE M.; OWEN N. Translating active living research into policy and practice: one important pathway to chronic disease prevention. *Journal of Public Health Policy*, v. 36, n. 2, p. 231-243, 2015.
- GILES-CORTI, B.; VERNEZ-MOUDON, A.; REIS, R.; TURRELL, G.; DANNENBERG, A. L.; BADLAND, H.; FOSTER, S.; LOWE, M.; SALLIS, J. F.; STEVENSON, M. et al. City planning and population health: a global challenge. *Lancet*, v. 388, p. 2912-2924, 2016.

GRAU, N. C. **Repensando o público através da sociedade:** considerações sobre o novo paradigma: novas formas de gestão pública e representação social. Rio de Janeiro: Revan, 2004.

GTSC A2030. **III Relatório Luz da Sociedade Civil da Agenda 2030 de Desenvolvimento Sustentável – Brasil.** Grupo de Trabalho da Sociedade Civil para a Agenda 2030, 2019. Disponível em <https://gtagenda2030.org.br/relatorio-luz/relatorio-luz-2019>. Acesso em 11 mar. 2020.

GUERRA, P. H.; BARBOSA FILHO, V. C.; ALMEIDA, A.; SILVA, L. S.; PINTO, M. T. V.; LEONEL, R. M.; RIBEIRO, E. H. C.; FLORINDO, A. A. Systematic review of physical activity and sedentary behavior indicators in south-american preschool children. **Rev Paul Pediatr**, v. 38, e2018112, 2020.

GUERRA, P. H.; FARIAS JUNIOR, J. C.; FLORINDO, A. A. Comportamento sedentário em crianças e adolescentes brasileiros: revisão sistemática. **Rev Saude Publica**, v. 50, n. 9, 2016.

GUTHOLD, R.; STEVENS, G. A.; RILEY, L. M.; BULL, F. C. Worldwide trends in insufficient physical activity from 2001 to 2016: a pooled analysis of 358 population-based surveys with 1·9 million participants. **Lancet Glob Health**, v. 10 e1077-e1086, Oct. 6 2018.

HASKELL, W. L.; LEE, I.; PATE, R. R.; POWELL, K. E.; BLAIR, S. N. et al. Physical activity and public health: updated recommendation for adults from the American College of Sport. Medicine and the American Heart Association. **Med Sci Sport Exerc**, v. 3, n. 2, p. 1423-1434, 2007.

HENRY, G. T. How modern democracies are shaping evaluation and the emerging challenges for evaluation. **American Journal of Evaluation**, v. 22, n. 3, p. 419-429, Sep. 2001.

HOJMAN, P. Exercise protects from cancer through regulation of immune function and inflammation. **Biochem Soc Trans**, v. 45, n. 4, p. 905-911, Aug. 15 2017.

IBGE. **Panorama da Cidade de São Paulo.** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2021a. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/panorama>. Acesso em 1 dez. 2021.

IBGE. **População Rural e Urbana.** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, 2021b. Disponível em <https://educa.ibge.gov.br/jovens/conheca-o-brasil/populacao/18313-populacao-rural-e-urbana.html>. Acesso em 12 fev. 2021.

IPEA. O Ministério das Cidades e a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. **Políticas Sociais - Acompanhamento e Análise**, n. 12, p. 211-220, 2006.

IPEA. **ODS – Metas Nacionais dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2018. Disponível em https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/180801_ods_metas_nac_dos_obj_de_desenv_susten_propos_de_adequa.pdf. Acesso em 20 fev. 2022.

ITDP. **Política de mobilidade por bicicletas e rede cicloviária da cidade de São Paulo:** análise e recomendações. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, 2015. Disponível em <http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2016/03/Relatorio-CICLOVIAS-SP.pdf>. Acesso em 10 abr. 2020.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades.** São Paulo: Martins Fontes, 2011.

JONES, T.; AZEVEDO, L. N. Economic, social and cultural transformation and the role of the bicycle in Brazil. **Journal of Transport Geography**, v. 30, p. 208-219, 2013.

JORNAL DA USP. USP estuda possibilidade de contratar docentes capacitados em temas da Agenda 2030. **Jornal da USP**, 2019. Disponível em <https://jornal.usp.br/actualidades/usp-estuda-possibilidade-de-contratar-docentes-capacitados-em-temas-da-agenda-2030>. Acesso em 28 out. 2020.

KANDOLA, A.; LEWIS, G.; OSBORN, D. P. J.; STUBBS, B. HAYES, J. F. Depressive symptoms and objectively measured physical activity and sedentary behaviour throughout adolescence: a prospective cohort study. **The Lancet**. v. 7, n. 3, p. 262-271, Mar. 1 2020.

LEE, D. H.; REZENDE, L. F. M.; ELUF-NETO, J.; WU, K.; TABUNG, F. K.; GIOVANNUCCI, E. L. Association of type and intensity of physical activity with plasma biomarkers of inflammation and insulin response. **International Journal of Cancer**, v. 145, n. 2, p. 360-369, Jul. 15 2019.

LEE I. M.; SHIROMA E. J.; LOBELO, F.; PUSKA, P.; BLAIR, S. N.; KATZMARZYK, P. T.; Lancet Physical Activity Series Working G: Effect of physical inactivity on major non-communicable diseases worldwide: an analysis of burden of disease and life expectancy. **Lancet**, v. 380, n. 9838, p. 219-229, 2012.

LEE, S.; LEE, C.; NAM, J. W.; ABBEY-LAMBERTZ, M.; MENDONZA, J. A. School walkability index: application of environmental audit tool and GIS. **Journal of Transport & Health**, v. 18, Sep. 2020.

LEFÈVRE, F.; LEFÈVRE, A. M. C. **O Discurso do Sujeito Coletivo:** um novo enfoque em pesquisa qualitativa (desdobramentos). Caxias do Sul: Educs, 2005.

LEFÈVRE, F.; LEFÈVRE, A. M. C.; TEIXEIRA, J. J. V. (org.). **O discurso do sujeito coletivo:** uma nova abordagem metodológica em pesquisa qualitativa. Caxias do Sul: Educs, 2000.

LEME, M. C. S. **O urbanismo no Brasil:** 1895-1965. Barueri: Nobel, 1999.

LIM, S. S.; VOS, T.; FLAXMAN, A. D.; DANAEI, G.; SHIBUYA, K.; ADAIR-ROHANI, H.; AMANN, M.; ANDERSON, H. R.; ANDREWS, K. G.; ARYEE, M. et al. A comparative risk assessment of burden of disease and injury attributable to 67 risk factors and risk factor clusters in 21 regions, 1990-2010: a systematic analysis for the Global Burden of Disease Study. **Lancet**, v. 380, n. 9859, p. 2224-2260, 2012.

LIMA, D. F.; LEVY, R. B.; LUIZ, O. C. Recomendações para atividade física e saúde: consensos, controvérsias e ambiguidades. **Rev Panam Salud Pública**, v. 36, n. 3, p. 164-170, 2014.

LLOYD, K. M.; AULD, C. J. The role of leisure in determining quality of life: Issues of content and measurement. **Social Indicators Research**, v. 57, n. 1, p. 43-71, 2002.

LOMBARD, A. Global agenda for social work and social development: a path toward sustainable social work. **Social work** (Stellenbosch. Online), v. 51, n. 4, Stellenbosch, 2015.

LYONS, G.; DAVIDSON, C. Guidance for transport planning and policymaking in the face of an uncertain future. **Transportation Research**, v. 88, p. 104-116, 2016.

MACHARIS, C.; BAUDRY; G. The Multi Actor Multi Criteria Analysis framework. In: MACHARIS, C.; BAUDRY, G. (eds.). **Decision-making for sustainable transport and mobility**. Cheltenham: Edward Elgar, 2018. p. 2-27.

MAGALHÃES, A. S.; KOGAWA, J. **Pensadores da Análise do Discurso:** uma introdução. Jundiaí: Paco Editorial, 2019.

MALATESTA, M. E. B. **A história dos estudos de bicicletas na CET**. São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012.

MALTA, D. C.; NAGHAVI, M. et al. Mortality due to noncommunicable diseases in Brazil, 1990 to 2015, according to estimates from the Global Burden of Disease study. **Sao Paulo Med J**, São Paulo, v. 135, n. 3, May/Jun. 2017.

MARCELLINO, N. C. **Estudos do Lazer**: uma introdução. 3. ed. São Paulo: Autores Associados, 2002.

MARCELLINO, N. C. **Lazer e educação**. 10. ed. Campinas: Papirus, 2003.

MARCELLINO, N. C. **Políticas públicas de Lazer**. Campinas: Alínea, 2018.

MATOS, A.; PEREIRA, B.; SOUZA, S.; SILVA, A.; COELHO, E. Trajeto casa-escola: Estudo com crianças dos 10 aos 16 anos. In: AZEVEDO, F.; VIEIRA, H.; FERNANDES, N.; PEREIRA, B. (orgs.). **Estudos da Criança, diversidade de olhares**. Braga: Centro de Investigação em Estudos da Criança / Universidade do Minho, 2018. p. 199-214.

MATSUDO, S. M.; MATSUDO, V. K. R. Evidências da importância da atividade física nas doenças cardiovasculares e na saúde. **Revista Diagnóstico e Tratamento**, v. 5, n. 2, p. 10-17, 2000.

MEDAUA, O. **O direito administrativo em evolução**. Brasília: Gazeta Jurídica, 2016.

MELO, V. A.; ALVES JÚNIOR, E. D. **Introdução ao lazer**. Barueri: Manole, 2003.

MILANI, C. R. S. O princípio da participação social na gestão de políticas públicas locais: uma análise de experiências latino-americanas e europeias. **Revista de Administração Pública**. Rio de Janeiro, v. 42, n. 3, p. 551-579, maio/jun. 2008.

MILES, M. P.; WILSON, S.; YEOMAN, C. J. Physical Activity and Inflammation Phenotype Conversion. **Journal of Clinical Exercise Physiology**, v. 8, n. 2, p. 64-73, 2019.

MILLS, R. C. Breast Cancer Survivors, Common Markers of Inflammation, and Exercise: A Narrative Review. **Breast Cancer (Auckl)**, v. 11, 2017.

MIRANDA, H. F.; SILVA, A. N. R.; GEURS, K. T.; GRIGOLON, A. B. Medidas para a promoção da bicicleta em São Paulo: uma análise Multicritério e Multiatores. **Revista Transportes**, v. 29, n. 1, p. 194-210, 2021.

MOORE, S. C.; PATEL, A. V.; MATTHEWS, C. E.; GONZALEZ, A. B.; PARK, Y.; KATKI, H. A. et al. Leisure Time Physical Activity of Moderate to Vigorous Intensity and Mortality: A Large Pooled Cohort Analysis. **PLoS Med**, v. 9, n. 11, e1001335, 2012.

MULLER-RIEMENSCHNEIDER, F.; PEREIRA, G.; VILLANUEVA, K.; CHRISTIAN, H.; KNUIMAN, M.; GILES-CORTI, B.; BULL, F. C. Neighborhood walkability and cardiometabolic risk factors in Australian adults: an observational study. **BMC Public Health**, v. 13, p. 755, 2013.

NAHAS, M. V. **Atividade física, saúde e qualidade de vida**: conceitos e sugestões para um estilo de vida ativo. 7. ed. Florianópolis: Edição do Autor, 2017.

NORTON, P. D. **Fighting traffic**: the dawn of the motor age in the American city. Massachusetts: The MIT Press, 2011.

ÓCIO, Lazer e Tempo Livre. Direção: SESC SP. São Paulo: SESC TV, 2020. Disponível em <https://sesctv.org.br/programas-e-series/documentarios/?mediaId=1dd88d71d70d907794b6d7e45cdae2b1>. Acesso em 20 abr. 2020.

OLIVEIRA, F. **Aproximações ao enigma: o que quer dizer desenvolvimento local?** São Paulo, Pólis; Programa Gestão Pública e Cidadania/EAESP/FGV, 2001.

ONU. **As perguntas mais frequentes sobre os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).** Organização das Nações Unidas, 2020a. Disponível em <http://www.br.undp.org/content/brazil/pt/home/library/ods/cartilha-de-perguntas-e-respostas-dos-ods.html>. Acesso em 22 fev. 2020.

ONU. **Declaração Universal dos Direitos Humanos.** Organização das Nações Unidas, 10 de dezembro de 1948. Disponível em <https://www.ohchr.org/EN/UDHR/Pages/Language.aspx?LangID=por>. Acesso em 11 mar. 2020.

ONU. **Mobilizing Sustainable Transport for Development.** Organização das Nações Unidas, 2016a. Disponível em <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2375Mobilizing%20Sustainable%20Transport.pdf>. Acesso em 11 mar. 2020.

ONU. **Progress towards the Sustainable Development Goals: Report of the Secretary-General.** Organização das Nações Unidas, 2016c. Disponível em <https://unstats.un.org/sdgs/files/report/2016/secretary-general-sdg-report-2016--EN.pdf>. Acesso em 11 mar. 2020.

ONU. **Sustainable development goal 3.** Organização das Nações Unidas, 2020b. Disponível em <https://sustainabledevelopment.un.org>. Acesso em 11 mar. 2020.

ONU. **The Sustainable Development Goals Report 2016.** Organização das Nações Unidas, 2016b. Disponível em <http://unstats.un.org/sdgs/report/2016/The%20Sustainable%20Development%20Goals%20Report%202016.pdf>. Acesso em 11 mar. 2020.

ONU. **The Sustainable Development Goals Report 2018.** Organização das Nações Unidas, 2018. Disponível em <https://unstats.un.org/sdgs/files/report/2018/TheSustainableDevelopmentGoalsReport2018-EN.pdf>. Acesso em 11 mar. 2020.

ONU. **Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development.** Organização das Nações Unidas, 2015.

OOSTERHOF, P. D. Localizing the Sustainable Development Goals to Accelerate Implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development. The Current State of Sustainable Development Goal Localization in Asia and the Pacific. **The Governance Brief**, n. 33, 2018.

ORLANDI, E. P. **Análise de Discurso:** princípios e procedimentos. 13. ed. Campinas: Pontes Editores, 2020.

OSBORNE, S. P. The (new) public governance: a suitable case for treatment? In: OSBORNE, S. P. (ed.). **The New Public Governance:** emerging perspectives on the theory and practice of the new public governance. London: Routledge, 2010.

OSELLO, M. A. **Planejamento urbano em São Paulo (1899-1961)**: introdução ao estudo dos planos e realizações. Orientador: Eugênio A. Franco Montoro. 1983. 290 p. Dissertação Mestrado. Curso de Pós-graduação da EAESP/FGV. Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas. São Paulo, 1983.

OTTAWA. **Carta de Ottawa**. Primeira Conferência Internacional Sobre Promoção da Saúde. Ottawa, 1986. Disponível em https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/carta_ottawa.pdf. Acesso em 28 mar. 2020.

PEREIRA, B. O.; CUNHA, J. O.; SOUZA, S.; MATOS, A. P.; COSTA, L. Rotinas de vida das crianças e a atividade física. Qual é o contributo do percurso casa escola? **Revista de Ciencias del Deporte**, v. 11, p. 221-222, 2015.

PEREIRA, B. O.; SILVA, I. P.; MONTEIRO, R. J. F.; FARENZENA, R. ROSÁRIO, R. Transporte ativo nas rotinas de vida das crianças: estudo em escola urbana. In: PEREIRA, B. O.; SILVA, A. N.; CUNHA, A. C.; NASCIMENTO, J. V.. (orgs.). **Atividade física, saúde e lazer: olhar e pensar o corpo**. Florianópolis: Tribo da Ilha, 2014. p. 193-204.

PNUD. **Relatório de Desenvolvimento Humano Nacional – Movimento é Vida**: Atividades Físicas e Esportivas para Todas as Pessoas: 2017. Brasília: PNUD, 2017.

POLLONI, B. B.; CATALÁN, B. L. La dimensión bioética de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). **Rev. Bioética y Derecho**, Barcelona, n. 41, 2017.

PRONOVOOST, G. **Introdução à sociologia do lazer**. São Paulo: Senac, 2011.

PROROK, T.; TODOROVIĆ, A.; PICHLER, D.; IVANOVIC, M.; RÜCKER, L.; PEJČIĆ, M. **Agenda 2030 in my municipality**: a handbook for practitioners for localizing the Sustainable Development Goals (SDGs). GIZ Regional Project on Social Rights for Vulnerable Groups (SoRi), 2019.

PUCCI, G. C. M. F.; RECH, C. R.; FERMINO, R. C.; REIS, R. S. Associação entre atividade física e qualidade de vida em adultos. **Rev Saúde Pública**, v. 46, n. 1, p. 166-179, 2012.

PUCHER, J.; DILL, J.; HANDY, S. Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: an international review. **Prev Med**, v. 50 (suppl. S1), S106-S125, 2010.

RECHIA, S. Espaço e planejamento urbano na sociedade contemporânea: políticas públicas e a busca por uma marca identitária na cidade de Curitiba. **Rev Movimento**, Porto Alegre, v. 11, n. 3, p. 49-66, set./dez. 2005.

RECHIA, S.; RODRIGUES, E. A. P.; ASSIS, T. S.; SANTANA, D. T. O lugar do lazer nas políticas públicas: um olhar sobre alguns cenários. **Licere**, Belo Horizonte, v. 18, n. 1, mar. 2015.

RECHIA, S.; BELTRÁN, J. O. Parques urbanos de Barcelona: relação entre usos principais e combinados, a diversidade nas formas de apropriação e a segurança. **Movimento**, Porto Alegre, v. 3, n. 16, p. 181-202, 2010.

REZENDE, L. F. M.; RABACOW, F. M.; VISCONDI, J. Y. K.; LUIZ, O. C.; MATSUDO, V. K. R.; LEE, I. Effect of physical inactivity on major noncommunicable diseases and life expectancy in Brazil. **J Phys Act Health**, v. 12, n. 3, p. 299-306, Mar. 2015.

RIBEIRO, M. T. F.; MILANI, C. R. S. **Compreendendo a complexidade socioespacial contemporânea: o território como categoria de diálogo interdisciplinar**. Salvador: EDUFBA, 2009.

RNSP. **De Olho Nas Metas.** Rede Nossa São Paulo, 2021a. Disponível em <https://2017.deolhonasmetas.org.br>. Acesso em 19 jul. 2021.

RNSP. **Mapa da Desigualdade 2021.** Rede Nossa São Paulo, 2021b. Disponível em https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2021/10/Mapa-Da-Desigualdade-2021_Mapas.pdf. Acesso em 21 out. 2021.

RNSP. **Viver em SP – Mobilidade Urbana.** Rede Nossa São Paulo, 2020. Disponível em https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2020/10/ViverEmSP_Pesquisa_Mobilidade_2020.pdf. Acesso em 19 jul. 2021.

ROLNIK, R. **A cidade e a lei:** legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Fapesp; Studio Nobel, 1997.

SA, T. H.; DURAN, A. C.; TAINIO, M.; MONTEIRO, C. A.; WOODCOCK, J. Cycling in Sao Paulo, Brazil (1997–2012): correlates, time trends and health consequences. **Prev Med Rep**, v. 4, p. 540-545, 2016.

SALVO, D.; GARCIA, L.; REIS, R. S.; STANKOV, I.; GOEL, R.; JASPER, S.; HALLAL, P. C.; DING, D.; PRATT, M. Physical Activity Promotion and the United Nations Sustainable Development Goals: Building Synergies to Maximize Impact. **Journal of Physical Activity and Health**, v. 18, p. 1163-1180, 2021.

SANTANA, W. F.; TAVARES, G. H.; PIRES, L. C.; ROMANO, F. S.; OLIDEIRA, N. R.; LUSBY, C.; UVINHA, R. R. The decrease in the physical activity levels during the COVID-19 social distancing period. **Motriz**, Rio Claro, v. 28, 2022.

SANTOS, M. **A urbanização desigual:** a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos. 3. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2018.

SANTOS, M. **Pobreza urbana.** 3. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.

SANTOS, M. **Por uma geografia nova:** da crítica da geografia à geografia crítica. São Paulo: Hucitec, 1978.

SANTOS, M. **Território e sociedade:** entrevista com Milton Santos. São Paulo: Perseu Abramo, 2000.

SÃO PAULO. **Agenda Municipal 2030.** Prefeitura de São Paulo, 2020. Disponível em https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/arquivos/agenda_municipal_2030.pdf. Acesso em 10 jan. 2022.

SÃO PAULO. Câmara Municipal de São Paulo. Decreto Nº 54.058, de 1º de julho de 2013, 2013b.

SÃO PAULO. Câmara Municipal de São Paulo. Decreto Nº 56.834, de 24 de fevereiro de 2016, 2016.

SÃO PAULO. Câmara Municipal de São Paulo. Lei nº 0 de 4 de abril de 1990, 1990a.

SÃO PAULO. Câmara Municipal de São Paulo. Lei nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990b, 1990.

SÃO PAULO. Câmara Municipal de São Paulo. Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002, 2002.

SÃO PAULO. Câmara Municipal de São Paulo. Lei nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007, 2007.

SÃO PAULO. Câmara Municipal de São Paulo. Lei Nº 16050, de 31 de julho de 2014, 2014.

SÃO PAULO. Câmara Municipal de São Paulo. Lei nº 16.817, de 2 de fevereiro de 2018, 2018a.

SÃO PAULO. Câmara Municipal de São Paulo. Lei nº 16.885, de 16 de abril de 2018, 2018b.

SÃO PAULO, Prefeitura Municipal de. **Comissão Municipal para o Desenvolvimento Sustentável - Agenda 2030.** Prefeitura de São Paulo, 2019a. Disponível em https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/participacao_social/conselhos_e_organos_colegiados/index.php?p=237119. Acesso em 2 mar. 2020.

SÃO PAULO. **Institucional.** ObservaSampa, 2021b. Disponível em <https://observasampa.prefeitura.sp.gov.br/Institucional>. Acesso em 9 abr. 2021.

SÃO PAULO, Prefeitura Municipal de. **Legislação.** Prefeitura de São Paulo – Mobilidade e Transportes, 2015a. Disponível em <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/planmob/index.php?p=189307>. Acesso em 10 abr. 2020.

SÃO PAULO. **O que é a pesquisa Origem e Destino.** Companhia do Metropolitano de São Paulo, Metrô, 2021c. Disponível em <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od.aspx>. Acesso em 9 abr. 2021.

SÃO PAULO, Prefeitura Municipal de. **PlanMob/SP 2015 - Plano de Mobilidade de São Paulo.** Secretaria Municipal de Transportes, 2015b.

SÃO PAULO, Prefeitura Municipal de. **Plano de Ação para implementação da Agenda Municipal 2030.** Comissão Municipal ODS. Prefeitura de São Paulo, 2021a. Disponível em <https://participemais.prefeitura.sp.gov.br/system/documents/attachments/000/000/934/original/6e84ce8a652803d4bbc894092be666846031213a.pdf>. Acesso em 10 jan. 2022.

SÃO PAULO, Prefeitura Municipal de. **Prefeitura publica edital de seleção da Sociedade Civil na Comissão Municipal para o Desenvolvimento Sustentável.** Prefeitura de São Paulo, 2019b. Disponível em <https://www.capital.sp.gov.br/noticia/prefeitura-publica-edital-de-selecao-da-sociedade-civil-na-comissao-municipal-para-o-desenvolvimento-sustentavel>. Acesso em 2 mar. 2020.

SÃO PAULO, Prefeitura Municipal de. **Programa de Metas 2013-2016.** Prefeitura Municipal de São Paulo, 2013a. Disponível em https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/planejamento/arquivos/15308-004_AF_FichasProgramadeMetas2Fase.pdf. Acesso em 10 abr. 2020.

SÃO PAULO, Prefeitura Municipal de. **Relatório e resultado do processo de seleção pública de representantes da sociedade civil na Comissão Municipal para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS – biênio 2017-2019.** Prefeitura de São Paulo, 2017. Disponível em https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/Historico_proc_primeira%20comissao.pdf. Acesso em 2 mar. 2020.

SÃO PAULO. **Relatório Síntese OD Pesquisa Origem Destino 2017.** Governo do Estado de São Paulo, Secretaria dos Transportes Metropolitanos, 2019c. Disponível em <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pesquisa-origem-e-destino>. Acesso em 19 jun. 2021.

SÃO PAULO. **Sobre o Portal.** Dados Abertos, 2021d. Disponível em http://dados.prefeitura.sp.gov.br/pt_PT. Acesso em 9 abr. 2021.

SCHWEITZER, A. M.; GINGRICH, M. A.; HAWKE, T.J.; REBALKA, I.A. The impact of statins on physical activity and exercise capacity: an overview of the evidence, mechanisms, and recommendations. **Eur J Appl Physiol.** v. 120, n. 6, p. 1205-1225, Jun. 2020.

SHAHEEN, S. A.; GUZMAN, S.; ZHANG, H. Bikesharing in Europe, the Americas, and Asia: Past, Present, and Future. **Washington D. C.: Transportation Research Board Annual Meeting**, v. 2143, n. 1, 2010.

SILVA, E. A. P. C.; DA SILVA, P. P. C.; DOS SANTOS, A. R. M.; CARTAXO, H. G. O.; FREITAS, C. M. S. Espaços públicos de lazer na promoção da qualidade de vida: uma revisão integrativa. **Licere**, Belo Horizonte, v. 16. n. 2, jun. 2013.

SPHWF. Welcome Message. São Paulo Health and Wellness Forum 2020, 2021. Disponível em <http://forumodssp2020.org/welcome>. Acesso em 20 abr. 2021.

STEVENSON, M.; THOMPSON, J.; DE SÁ, T. H.; EWING, R.; MOHAN, D.; MCCLURE, R. Land use, transport, and population health: estimating the health benefits of compact cities. **Lancet**, v. 388, p. 2925-2935, 2016.

STIGLITZ, J. **Participation and development:** perspectives from the comprehensive development paradigm. Remarks at the International Conference on Democracy, Market Economy and Development. Seul, Korea. The World Bank Group. February 27, 1999.

SUN, S.; CAO, W.; QIU, H.; RAN, J.; LIN, H.; SHEN, C.; LEE, R. S.; TIAN, L. Benefits of physical activity not affected by air pollution: a prospective cohort study. **International Journal of Epidemiology**, v. 49, n. 1, p. 142-152, Feb. 1 2020.

TENNØY, A.; HANSSON, L.; LISSANDRELLO, E.; NÆSS; P. How planners' use and non-use of expert knowledge affect the goal achievement potential of plans: experiences from strategic land-use and transport planning processes in three Scandinavian cities. **Progress in Planning**, v. 109, p. 1-32, 2015.

THOMAS, J. R.; NELSON J. K.; SILVERMAN, S. J. **Métodos de pesquisa em Atividade Física**. 6. ed. Porto Alegre: Artmed, 2012.

TORRES-FREIRE, C.; CALLIL, V.; CASTELLO, G. **O impacto social do uso da bicicleta em São Paulo**. São Paulo: CEBRAP, 2018.

TSCHOKE, A.; RECHIA, S.; DOS SANTOS, K. R. V.; VIEIRA, F. G. L.; MORO, L. As experiências no âmbito do lazer e o princípio da inércia: uma analogia para pensar sobre os fatores que influenciam a apropriação dos espaços públicos. **Movimento**, Porto Alegre, v. 17, n. 1, p. 117-136, jan./mar. 2011.

TURATO, E. R. Métodos qualitativos e quantitativos na área da saúde: definições, diferenças e seus objetivos de pesquisa. **Rev Saúde Pública**, v. 39, n. 3, p. 507-514, 2005.

UVINHA, R. R.; PEDRÃO, C. C.; STOPPA, E. A.; ISAYAMA, H. F.; OLIVEIRA, N. R. C. Leisure practices in Brazil: a national survey on education, income, and social class. **World Leisure Journal**, v. 59, n. 4, p. 294-305, 2017.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Estúdio Nobel; FAPESP; Lincoln Institute, 2001.

WHO. **Constitution of the World Health Organization**. Organização Mundial da Saúde, 1946. Disponível em <https://apps.who.int/gb/bd/PDF/bd47/EN/constitution-en.pdf>. Acesso em 8 abr. 2020

WHO. **Global strategy on diet, physical activity and health**. Organização Mundial da Saúde, 2004. Disponível em https://www.who.int/dietphysicalactivity/strategy/eb11344/strategy_english_web.pdf. Acesso em 8 abr. 2020.

WHO. **Physical activity.** World Health Organization, 2020. Disponível em <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity>. Acesso em 2 abr. 2020.

WHO. **WHO guidelines on physical activity and sedentary behavior: at a glance.** World Health Organization, 2020b. Disponível em <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/337001/9789240014886-por.pdf>. Acesso em 20 fev. 2022.

WOOD, L.; SHANNON, T.; BULSARA, M.; PIKORA, T.; MCCORMACK, G.; GILES-CORTI, B. The anatomy of the safe and social suburb: an exploratory study of the built environment, social capital and residents' perceptions of safety. **Health & Place**, v. 14, n. 1, p. 15-31, 2008.

WU, Y.; ZHANG, D.; KANG, S. Physical activity and risk of breast cancer: a meta-analysis of prospective studies. **Breast Cancer Res Treat**, v. 137, n. 3, p. 869-882, Feb. 2013.

ANEXO A - Inquérito Lideranças. ISA: Atividade Física e Ambiente.

Entrevistado(a): _____

Data: ____ / ____ / ____

Hora de início: ____ : ____



INTRODUÇÃO À ENTREVISTA – ISA: ATIVIDADE FÍSICA E AMBIENTE

Esta entrevista, como foi apresentado, é uma etapa para estabelecer e fortalecer vínculos entre as lideranças do setor público, do setor privado, das organizações da sociedade civil e da população. Desde já, agradecemos sua disposição em nos receber!

Durante a entrevista usaremos alguns termos técnicos e deixaremos claro no transcorrer. Sinta-se à vontade, para solicitar, em qualquer momento, algum esclarecimento adicional.

ROTEIRO DA ENTREVISTA

Bloco 1 – Dados pessoais e institucionais

1.1 Nome: _____

1.2 Idade: _____

1.3 Sexo: _____

1.4 Nome da Instituição: _____

1.4.1 Ano de fundação: _____

1.4.2 Tipo: Governamental Privada OSCIP ONG

1.5 Função atual: _____

1.6 Tempo em anos na função atual: _____

1.7 Tempo em anos na instituição: _____

1.8 Tipo de vínculo: Concursado CLT Voluntário Outro: _____

1.9 Telefone fixo: _____

1.10 Celular: _____

1.11 E-mail: _____

Bloco 2 – Sugestões sobre informações existentes

Nós entendemos como **informações**: dados, leis, projetos, políticas, relatórios, documentos, vídeos, imagens, entre outros

A **Promoção da Atividade Física** é qualquer ação realizada por pessoa, instituição governamental ou não governamental que tenha como objetivo a sensibilização da importância da atividade física ou o estímulo a adoção ou incremento dos níveis de atividade física de indivíduos, pequenos grupos ou comunidades. Essas ações podem estar concentradas em uma única área como a pesquisa, educação, prática ou política ou de forma integrada.

A **Atividade Física** deve compreender a prática de exercícios físicos, a prática de esportes, as formas de deslocamento ativo como caminhada e o uso da bicicleta, as atividades realizadas no âmbito das tarefas domésticas como realização de limpeza em casa e as atividades realizadas no âmbito do trabalho das pessoas.

O **Comportamento Sedentário** é basicamente o tempo em que as pessoas permanecem sentadas. Pode estar presente no tempo de lazer, por exemplo, assistir televisão, no transporte, por exemplo, o tempo gasto no deslocamento em veículos automotores, nos estudos e no trabalho, por exemplo, o tempo em que as pessoas permanecem sentadas estudando ou trabalhando.

A **Obesidade** é caracterizada pelo acúmulo excessivo de gordura corporal no indivíduo e podem ser avaliados pelo relação entre a massa corporal e a estatura dos indivíduos, conhecido como Índice de Massa Corporal - IMC.

A seguir, buscando enriquecer nosso conhecimento, iremos conversar sobre possíveis informações que o senhor(a) possa ter sobre a população que apoiam você e sua instituição.

2.1 Você ou a sua instituição possuem informações sobre os hábitos de vida dos paulistanos, como atividade física, comportamento sedentário ou obesidade, que apoiam você ou sua instituição para planejar, executar ou avaliar ações, programas ou políticas para a cidade de São Paulo?

(Após escutar a resposta, refazer a questão reforçando algum item que o entrevistado não tenha comentado)

- Atividade Física
- Comportamento Sedentário
- Obesidade

O **Ambiente Construído** são todas as construções, espaços e objetos criados pelo ser humano e que estão presentes nas regiões da cidade onde as pessoas vivem e trabalham. São exemplos os parques urbanos e lineares, as ciclovias e ciclofaixas, as calçadas, os clubes, os ambientes alimentares como padarias, lanchonetes, restaurantes, escolas, unidades básicas de saúde, os comércios, a ligação entre as ruas, a quantidade de pessoas que vivem nas regiões e a relação entre comércios e residências.

O **Ambiente Social** é caracterizado pela interação individual, familiar e de pequenos grupos, bem como um conjunto de fatores que influenciam comunidades, como ordem social, criminalidade e ações políticas como leis, portarias programas e o nível socioeconômico das regiões.

Os **Sistemas de Mobilidade** são um conjunto de meios de transporte, infraestrutura e equipamentos que realizam o serviço de deslocamento de pessoas, incluindo os modos de transporte motorizados e de transporte ativo.

Agora, com o mesmo objetivo, conversaremos sobre possíveis informações coletadas pelo(a) senhor(a) e sua própria instituição, relacionadas aos conceitos anteriores.

2.2 Você ou a sua instituição possuem informações já coletadas, por vocês próprios, sobre o ambiente construído, ambiente social e sistema de mobilidade urbana da cidade que apoiam você ou sua instituição para planejar, executar ou avaliar ações, programas ou políticas para a cidade de São Paulo?

(Após escutar a resposta, refazer a questão reforçando algum item que o entrevistado não tenha comentado)

- Ambiente Construído
- Ambiente Social
- Sistemas de Mobilidade

Bloco 3 – Sugestões sobre a coleta

Neste bloco, buscaremos possíveis sugestões que você e sua instituição podem nos oferecer para, sobretudo, abrir uma margem para que possamos melhor entender os problemas que enfrentam e assim pensarmos em possíveis respostas no âmbito científico a partir de suas sugestões, buscando produzir as melhores evidências possíveis.

3.1 Quais as principais dificuldades que você ou sua instituição enfrenta para coletar ou encontrar informações ou resultados de avaliação em sua área de atuação?

3.2 Em relação a **Atividade física** e **Comportamento Sedentário**, na sua opinião, quais são as informações e resultados que devemos obter a respeito dos paulistanos e que ajudaria você ou sua instituição a planejar, executar ou avaliar ações, programas ou políticas para a cidade de São Paulo?

(Após escutar a resposta, refazer a questão reforçando algum item que o entrevistado não tenha comentado)

- AF _____.
- CS _____.
- Outros _____.

3.3 Agora, pensando sobre o **Ambiente Construído**, **Ambiente Social** e os **Sistemas de Mobilidade Urbana** da cidade, em sua opinião, quais são as informações e resultados que devemos obter e que ajudaria você ou sua instituição a planejar, executar ou avaliar ações, programas ou políticas para a cidade de São Paulo?

(Após escutar a resposta, refazer a questão reforçando algum item que o entrevistado não tenha comentado ambiente construído residencial ou trabalho)

- AC _____.
- AS _____.
- SMU _____.

Bloco 4 – Estratégias para disseminação e utilização

4.1 Quais ações e estratégias que você sugere que o nosso grupo utilize para que as informações e resultados desta pesquisa atinjam a população, de modo que ela possa se beneficiar com o conhecimento gerado nesta pesquisa?

4.2 Quais ações e estratégias você sugere que o nosso grupo utilize, para que as informações e resultados desta pesquisa sejam utilizadas para planejar, executar ou avaliar ações, programas ou políticas para a cidade de São Paulo pelas diversas lideranças que possuem relação com o projeto?

4.3 Quais ações e estratégias você sugere para melhorar a aproximação entre a pesquisa científica e as lideranças das instituições públicas e da sociedade civil organizada?

Bloco 5 – Vínculo com o projeto

5.1 Quais estratégias você gostaria que o **NOSSO GRUPO DE PESQUISA** realizasse para fortalecer o vínculo entre você, sua instituição, outros líderes e instituições, e a equipe do projeto de pesquisa?

5.2 Quais estratégias **VOCÊ OU SUA INSTITUIÇÃO** podem adotar para fortalecer o vínculo entre você, sua instituição, outros líderes e instituições, e a equipe, nesse projeto de pesquisa?

5.3 Você tem interesse e disponibilidade em seguir acompanhando este projeto?

- Sim Não. *Se não, PULE para a questão 5.6*

5.4 Com qual frequência você gostaria que ocorressem encontros entre você, sua instituição e a equipe de pesquisa?

- Diário Semanal Mensal Semestral Anual

5.5 Com qual frequência você gostaria de receber informações sobre o projeto de pesquisa?

- Diário Semanal Mensal Semestral Anual

5.6 Você gostaria de indicar algum profissional ou instituição que exerça liderança e possa contribuir significativamente com esta pesquisa?

Nome	Instituição	Contato (tel e e-mail)
		()
		()
		()
		()

5.7 Além das informações que você já forneceu, gostaria de dar mais alguma sugestão?

Agradeça a entrevista!

Hora de término: _____:_____

ANEXO B - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Título do projeto: “A bicicleta na cidade: interfaces entre a saúde e bem-estar na Agenda 2030 da ONU com a promoção da atividade física e o meio transporte ativo em São Paulo”.

Pesquisador Responsável: Roberto do Valle Mossa (Programa de Pós-graduação em Ciências da Atividade Física da Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo – EACH-USP).

O(A) senhor(a) está sendo convidado(a) a participar, como voluntário(a), da pesquisa intitulada **“A bicicleta na cidade: interfaces entre a saúde e bem-estar na Agenda 2030 da ONU com a promoção da atividade física e o meio transporte ativo em São Paulo”**. O(A) senhor(a) foi escolhido por ser uma liderança na área de gestão pública, privada ou da sociedade civil que consideramos de extrema importância para esta pesquisa.

O objetivo deste estudo é verificar através de levantamentos feitos junto aos municípios da cidade de São Paulo se as ações que o poder público vem provendo estão fomentando o uso desse transporte ativo pela população, bem assim como verificar se os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 correlacionados vem sendo contemplados pela gestão municipal.

Sua participação diz respeito a uma entrevista contendo duas perguntas enviadas por escrito, via e-mail, e é inteiramente voluntária. O(a) senhor(a) pode se recusar a participar neste momento ou em qualquer momento do estudo. Como liderança na área de gestão pública, privada ou da sociedade civil, sua participação será de opinar sobre os usos da bicicleta nas cidades e sobre a Agenda 2030 da ONU.

Os riscos de participação neste estudo são mínimos e estão relacionados ao desconforto gerado pela exposição de suas opiniões para o pesquisador e outros responsáveis ou profissionais da equipe. A sua opinião será usada somente para a pesquisa. O potencial benefício que o(a) senhor(a) terá será a possível utilização das informações geradas por meio da pesquisa em planos e ações de ambientes saudáveis para a promoção do transporte ativo e outros aspectos correlacionados, como a promoção da atividade física, redução do comportamento sedentário, prevenção da obesidade e de doenças.

Ressalta-se que o estudo segue a Resolução 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde e não compete nenhum custo financeiro na participação, havendo direito a assistências e indenizações ao(à) sr(a).

Agradecemos a sua participação em colaborar com esta pesquisa.

Após ler as duas vias deste termo, receber explicações sobre a pesquisa e os meus direitos de:

1. Receber resposta a qualquer pergunta e esclarecimento sobre os procedimentos, riscos, benefícios e outros relacionados à pesquisa;
2. Retirar o consentimento a qualquer momento e deixar de participar do estudo;
3. Não ser identificado e ser mantido o caráter confidencial das informações relacionadas à privacidade;
4. Procurar esclarecimentos ou notificar acontecimentos não previstos junto ao Comitê de Ética em Pesquisa da EACH-USP pelo telefone (11) 3091-1046, e-mail: cepeach@usp.br ou endereço: Rua Arlindo Béttio, 1000, CEP: 03828-000, São Paulo, SP;
5. Procurar esclarecimentos ou notificar acontecimentos não previstos junto ao Prof. Dr. Alex Antonio Florindo pelos telefones (11) 98558-8617 ou (11) 3091-8157 ou e-mail: aflorind@usp.br ou endereço: Rua Arlindo Béttio, 1000, CEP: 03828-000, São Paulo, SP.

Eu, _____ (nome completo),
aceito participar do estudo.

Assinatura:_____

_____, ____ de _____ de 2019.

Eu, _____, declaro que entreguei as duas vias do termo de consentimento e forneci, ao responsável e/ou participante, todas as informações referentes ao projeto.

_____, Data: ____ / ____ / ____

APÊNDICE A - Discursos das Lideranças participantes do SPHWF 2020

Participante 1

1- In your opinion and based on your research related to the well-being and health of the population in your country and in the world, what is the importance of active transport, especially the bicycle, to the people?

In Africa, where I live and also where I grew up, the bicycle as a form of transport is very important. I grew up in a country with the name of Namibia in Africa and during the 1960's and the 1970's I can very well remember that the larger part of the African population were using bicycles as transport. Many times they would have their whole family with them on the bicycle. Dad, mom and 1 or 2 children on one bicycle. Even today in South Africa, where my family and I currently live the bicycle is still used by many Africans for transport. Especially in the rural areas.

2- How are the relations between the Sustainable Development Goals of the UN Agenda 2030, especially number #3, and the uses of bicycles in cities?

In South Africa our cities are not very well equipped with bicycle roads which have a negative influence on the use of bicycles in the cities. The city which is best equipped with roads for bicycles, is Cape Town and may be Durban. The problem is if a city isn't bicycle friendly, it is dangerous for cyclists to drive on the roads with the rest of the traffic and that is currently in South Africa our problem. Therefore the use of bicycles in the South African cities is limited and the bicycle is less used as a form of transport in the cities. In the rural areas, where there is less traffic, the bicycle is used more by the African population.

Participante 2

1- In your opinion and based on your research related to the well-being and health of the population in your country and in the world, what is the importance of active transport, especially the bicycle, to the people?

In my opinion, active transport is one of the most important means of movement for all regions of all earthly countries. Unfortunately, most societies rely on powered transportation, but those societies relying upon walking or active transportation are at less risk for chronic disease. Thus walking or bike riding as a mode of transportation has to reinforced by society for transportation.

2- How are the relations between the Sustainable Development Goals of the UN Agenda 2030, especially number #3, and the uses of bicycles in cities?

Unfortunately, in cities of the United States, little attention is being paid to the Sustainable Development Goals of the UN Agenda 2030, especially number #3. Now as a result of the present World pandemic, physical activity is hindered in areas of lock down. As result, physical activity is likely trending downward instead of upward. The long term health concern is COVID will directly and indirectly impact risk for many chronic diseases.

Participante 3

1- In your opinion and based on your research related to the well-being and health of the population in your country and in the world, what is the importance of active transport, especially the bicycle, to the people?

Cycling is an important means of transportation and sports for the well-being and health of humanity. Because it is cheap and does not create environmental pollution. Therefore, it should be widely used in daily life. At the beginning of the usage areas are transportation to schools, transportation to the workplace and recreation activities. Another reason for you to choose a bicycle for transportation is that this vehicle offers you the opportunity to combine transportation and sports in one place. As it is known, cycling works the back, leg, hip, abdominal and arm muscles. Therefore, you get fit and fit from where you sit. Moreover, as your path gets longer, your muscles develop and the amount of calories you burn increases. Another benefit is not wasting time in traffic. It is a good tool for socializing as it is a very useful hobby. Cycling is very beneficial for physical, psychological and mental health. Another benefit I would like to mention is this: When children acquire the habit of physical activity at an early age, they participate in physical activity throughout their lives. The bicycle is a suitable vehicle for this. Finally, the following statement would be appropriate: When cycling, your calorie burn rate increases and many of your muscles work at the same time. Cycling helps you achieve a fit and healthy image. Cycling, especially in rough, high terrain and forests, develops your leg, arm and back muscles and increases your lung capacity. What's more, cycling strengthens your immune system, can help you lose weight, helps keep the musculoskeletal system strong as it works your core muscles. When we look at the subject with a recreational vision, the following can be said: Cycling is very fun. You become the route setter. Your pace, who you go with, when you go, where you will take a break, what you will experience on the route is all about your perception of freedom. Your ecological sensitivity serves the future of humanity. You develop yourself by competing with yourself.

2- How are the relations between the Sustainable Development Goals of the UN Agenda 2030, especially number #3, and the uses of bicycles in cities?

The world population is increasing rapidly. This increase is especially high in cities. This, like many other problems, causes an increase in traffic, air pollution and motor vehicle expenditures. However, sustainable development goals support clean and smart cities. Cycling is therefore very important. I mean, the bicycle is not only a means of sport and transportation, but also a tool that supports clean cities. The world has committed to achieving the United Nations' Sustainable Development Goals (UN SDG) by 2030. Therefore, cycling is the most important tool that can support these goals. Because the sport of Cycling helps inspire people around the world to pedal more. Cycling is also of great importance in the Covid-19 period. The reason is the control of social distance. A bicycle can be a very good tool for this. Therefore, the widespread use of bicycles can turn into an opportunity during the coronavirus period. In this respect, all policy makers, cycling organizations and the United Nations (UN) General Assembly should draw attention to the importance of the bicycle, which is a healthy means of transportation and environmentally friendly. Local governments have a great responsibility in this regard. Local governments can carry out and disseminate the following studies in this regard: - Cycle lanes and bike lanes; - Secure bike parking spaces; - Bike rental system; - E-bike charging points in various parts of the city; - Bicycle repair shops. Finally, I want to say this: Cycling means zero greenhouse gas emissions. As all these will create a healthy environment, it will also ensure that people are healthier. In other words, it will contribute to the improvement of quality health, which is expressed by goal #3.

Participante 4

1- In your opinion and based on your research related to the well-being and health of the population in your country and in the world, what is the importance of active transport, especially the bicycle, to the people?

Verificamos que, muito recentemente, especialmente na última década, o uso da bicicleta como meio de transporte, de deslocamento no cotidiano, entrou na agenda política das grandes cidades brasileiras. E essa foi uma das melhores notícias que chegaram aos gestores das áreas do conhecimento que se debruçam sobre questões ligadas à saúde pública.

A prática, que já era possível de se notar com bastante intensidade nas cidades litorâneas e mesmo pelo interior do país, em pequenas cidades, insere-se agora no dia a dia dos trabalhadores das grandes regiões metropolitanas como uma alternativa muito adequada para se enfrentar aquela que é a causa mais mencionada em pesquisas que abordam o tema do sedentarismo: a falta de tempo.

Nessas regiões, que são marcadas por grande adensamento populacional, deficiência do sistema público de transporte e má ocupação do solo, os deslocamentos de casa para o trabalho e de casa para as universidades e para o trabalho - no caso das pessoas que estudam e trabalham -, consomem entre duas e quatro horas do dia de uma enorme parcela de pessoas. E por mais que vejamos avanços na qualidade do transporte coletivo, sabemos que ainda são enfrentadas diariamente situações de grande desconforto, que aumentam o desgaste físico e mental já gerados normalmente durante a jornada de trabalho.

Além disso, a opção pela utilização dos veículos particulares nas mesmas grandes regiões metropolitanas, também se mostra fonte de fadiga para um grande número de pessoas, que enfrenta longos períodos de confinamento em congestionamentos, os quais igualmente contribuem para a retirada de tempo e energia para a realização de atividades que seriam voltadas para a saúde e o bem-estar, como as atividades físicas e esportivas, as culturais e sociais.

Assim, em ambos os cenários, a utilização da bicicleta como modal de deslocamento, em substituição ou complemento ao uso do transporte coletivo ou particular individual, se apresenta como uma conquista que está à disposição das pessoas, como uma novidade para quem reside nas grandes regiões metropolitanas.

O trabalho me permitiu conhecer países diversos, em todos os continentes, e muitas cidades, principalmente na Europa, onde pude tomar contato com a relevância da bicicleta na vida das pessoas, de todas as faixas etárias, desde a presença de crianças nas ruas se deslocando para escolas, até pessoas idosas com bagageiros realizando suas compras, e essas experiências me possibilitam vislumbrar que temos um caminho interessante e longo por trilhar, para que a cultura do uso da bicicleta ganhe, definitivamente, o status que ela precisa alcançar.

E quando digo “precisa alcançar”, me refiro a aspectos coletivos, ligados à urgência ambiental. Urgência que tem a atual Pandemia de Covid 19 como um de seus muitos desdobramentos, trazendo enormes prejuízos para as pessoas e para os sistemas de saúde. A crise sanitária é parte do problema ambiental que desafia a sociedade a encontrar soluções prementes que impactem o modo de vida.

Nesse sentido, a utilização da bicicleta como modal de deslocamento ativo cotidiano, além de atuar objetivamente em fatores biopsicossociais, hoje é entendida como um hábito decisivo na busca de melhores condições de vida nas cidades e no planeta, para a saúde e bem-estar no âmbito individual e coletivo.

Nesse contexto, importante frisar o papel do lazer como uma estratégia eficiente de conexão das pessoas com a bicicleta. O lazer é a melhor porta de entrada para que as pessoas se vejam capazes de adotar esse modo ativo de deslocamento, descubram que as distâncias são menores do que imaginam, que os trajetos podem ser prazerosos, além de todas as questões envolvendo a saúde.

Por fim, acrescento a perspectiva que o uso da bicicleta no cotidiano estimula uma cidadania ativa, que estabelece uma nova relação com a cidade, uma interação com o meio pautada na esfera do cuidado consigo, com o outro, com o todo, que se manifesta, por exemplo em um olhar mais atento à manutenção, conservação e qualidade das vias, sinalizações, limpeza urbana, preservação do patrimônio, entre outros aspectos, o que auxilia na busca de uma cidade mais acolhedora para o ciclista e, de forma ampla, para toda a sociedade.

2- How are the relations between the Sustainable Development Goals of the UN Agenda 2030, especially number #3, and the uses of bicycles in cities?

O Objetivo de Desenvolvimento Sustentável número 3 da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas, que trata da Saúde e Bem-Estar, determina que os países garantam o acesso à saúde de qualidade e promovam o bem-estar para todos, em todas as idades. Assim como todos os demais ODS's, trata-se de uma utopia que deve orientar a atuação da administração pública, bem como outros atores sociais. Configura-se como uma construção coletiva global, que tem por objetivo comum orientar as tomadas de decisões no sentido da preservação da vida humana e diminuição das desigualdades sociais, assegurando a dignidade da existência. A garantia do direito à saúde e ao bem-estar são alicerces dessa utopia.

A bicicleta, enquanto transporte ativo, influencia outros pontos da Agenda 2030, em especial, quando pensamos em Cidades e Comunidades Sustentáveis (ODS 11)[1]. Esse formato de deslocamento aproxima as pessoas das cidades, favorece um transporte mais barato e reduz o impacto ambiental de viver nesses centros. Todas essas possibilidades também possuem influência no bem-estar da comunidade onde se vive, apresentando um ciclo virtuoso necessário para os momentos atuais.

A bicicleta tem um lugar preponderante nesse contexto. Ela é simples, é barata, é generosa. Essa afirmação contrapõe, num primeiro momento, a oferta de produtos sofisticados, de alta tecnologia e valores proibitivos. Sem desprezar a importância desse segmento no cenário do uso da bicicleta cotidianamente para deslocamento, falo de uma realidade em que cerca de 80% da população tem renda de até três salários mínimos.

Em uma realidade como essa, com os níveis de sobrepeso e obesidade que crescem ano após ano, com o aumento de problemas ligados à saúde mental, é urgente que instituições públicas e privadas fomentem condições para que o deslocamento por bicicleta ganhe escala nos grandes centros urbanos brasileiros como estratégia de saúde pública.

Se essa demanda já era critica antes de 2020, a pandemia de Covid-19 elevou exponencialmente a necessidade de se promover essa agenda.

E é possível concentrar os investimentos em dois grandes blocos: estrutural e cultural.

No bloco estrutural: (i) garantir espaços segregados, que comprovadamente induzem a demanda, e encorajam a presença de crianças, de mulheres, idosos, pessoas com dificuldade de locomoção; (ii) engajar empresas, com incentivos financeiros, que facilitem as necessárias estruturas para estacionamento de bicicletas e vestiários para funcionários; (iii) disponibilizar sistemas de compartilhamento de bicicleta; (iv) promover incentivos para que as pessoas deixem de usar o transporte motorizado, individual ou coletivo; (v) engajar os veículos de transporte coletivo motorizado, tanto sobre rodas, como sobre trilhos, para o transporte de bicicletas.

No bloco cultural é preciso investir na disseminação de iniciativas para a formação e engajamento de cidadãos que: (i) entendam a importância de se respeitar a presença da bicicleta nas ruas; (ii) percebam o impacto pessoal e coletivo (ambiental) proporcionado pela tomada da decisão de usar a bicicleta como principal forma de deslocamento; (iii) atuem em posições estratégicas de instituições privadas e educacionais com o olhar voltado para o desenvolvimento dessa agenda; (iv) entendam a importância de escolherem representantes políticos comprometidos com essa pauta.

Participante 5

1- In your opinion and based on your research related to the well-being and health of the population in your country and in the world, what is the importance of active transport, especially the bicycle, to the people?

A importância do transporte ativo está diretamente relacionada à saúde e ao bem-estar das pessoas, da população em geral, independentemente da classe social. Falando especificamente do Brasil, acho que a gente ainda tem um longo caminho a percorrer no sentido de pensar que a bicicleta especificamente tem um papel fundamental na manutenção nos níveis de atividade física, mas mais do que falar do que os níveis de atividade física, o que também é importante, ela também pode estar relacionada ao lazer, a uma perspectiva de transporte sustentável, então também temos que pensar nessa perspectiva da sustentabilidade, porque considerando especificamente os grandes centros urbanos do país, não da mais para negar que a sustentabilidade precisa ser uma questão a ser refletida em políticas públicas e no incentivo à população no que se refere a esse meio de transporte.

Então, nesse sentido, falar de bem-estar é também falar de meio ambiente, é também falar de atividades sustentáveis, é também falar em diminuição da poluição, e principalmente falar também em atividades que sejam seguras, porque não dá para fazer só o discurso de que a bicicleta é importante por promover de certa maneira a atividade física, por promover o lazer, por promover o uso de um transporte sustentável, sem também falar de segurança.

Eu acho que é só um complemento a essa questão, que embora a gente reconheça a importância de se promover o uso da bicicleta e outros tipos de transporte considerável ativo, é também importante que a gente reflita muito sobre políticas públicas relacionadas a segurança para que a gente use esse tipo de transporte.

Então também falando de grandes centros urbanos a gente ainda tem um déficit muito grande não só para o incentivo do transporte ativo, mas também essa falta do incentivo está relacionada também a uma falta de segurança. Se a gente for pensar em uma cidade como São Paulo ou outras grandes capitais no país, a segurança no trânsito, a segurança relacionada aos bens pessoais, por exemplo a violência que há nos grandes centros urbanos, independente do local.

Então a gente também tem que pensar no porquê que a bicicleta ainda é pouco utilizada num país tão grande como o Brasil, como um meio de transporte ativo, também isso está relacionado a essa falta de sentimento de segurança por uma parcela significativa da população.

Por outro lado, se a gente também não começa a promover o uso do transporte ativo nem que seja com o discurso, que não é um discurso vazio obviamente, a gente tem comprovações de que o transporte ativo pode sim favorecer a promoção da saúde, favorece a promoção do lazer, favorece um transporte mais sustentável sob o ponto de vista ecológico e energético, a gente nunca vai sair do lugar. A gente tem iniciativas importantes, tanto nos grandes centros urbanos, como em cidade de médio porte. Se a gente pegar a cidade de Santos, onde eu trabalho e resido, ainda que incipientes, políticas da cidade que favorecem o uso da bicicleta. Mas a política vem a partir de uma demanda concreta da população, não é a toa que se tem ciclovias, é porque as próprias características da cidade fizeram como que houvesse um movimento de políticas públicas, que como mencionei não é tão efetiva sob o ponto de vista de termos várias possibilidades mas ao menos é uma política de construção e manutenção de ciclovias, o que já é um grande passo.

Então, a bicicleta tem uma grande importância considerando pelo menos esses três principais aspectos: a promoção da saúde e do bem-estar por meio da atividade física, a promoção do lazer e ainda o uso de um transporte energeticamente e ecologicamente sustentável.

2- How are the relations between the Sustainable Development Goals of the UN Agenda 2030, especially number #3, and the uses of bicycles in cities?

No que se refere a relação do ODS 3, que é a promoção da saúde e bem-estar, e a gente relaciona isso também a qualidade de vida e ao uso da bicicleta, eu diria que a minha resposta é uma continuidade da

questão 1. Não tem como negar a importância. Muitas vezes a gente fala dos ODS da ONU, primeiro como se fosse algo muito teórico e muito distante de nós, até porque boa parte da população desconhece, e quando eu falo de população e não falo nem só da população leiga, eu estou falando principalmente até da população com um conhecimento maior, a população inclusive e estudantes universitários e até de alguns docentes, que pouco discutem isso.

Então quando a gente fala de Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU, parece que a gente está falando de algo absolutamente teórico quando é justamente o contrário.

A gente tem inúmeras possibilidades de promoção da saúde e de bem-estar por meio de atividades simples. E eu tenho falado um pouco disso em algumas palestras, em alguns eventos que eu tenho ido, principalmente voltados à educação, mas a gente tem que lembrar que falar de Objetivos de Desenvolvimento Sustentável hoje é falar de uma garantia, entre aspas, da nossa própria sobrevivência no planeta, e eu não que isso seja exagerado, muito pelo contrário. A gente vive hoje e já há muitos anos, é uma perspectiva muito sombria de futuro, principalmente no que se refere a como nós nos organizamos, o que nós usamos, o que nós gastamos, e não da para pensar em saúde e bem-estar sem pensar em usos de transportes sustentáveis e transporte ativo.

Então quando a gente fala em Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, é necessário a gente entender que muitas das soluções entre aspas, ou perspectivas futuras, elas estão nas nossas atividades cotidianas. Então não se trata de inventar a roda, se trata de aprimorar aquilo que a gente tem. E o número de usuários de bicicletas vem crescendo nos últimos anos, se a gente for falar de Brasil, não só nos grandes centros, mas em cidades menores também. Uma parte disso, não só por uma maior consciência ecológica, ou de atividade física, de demanda de atividade física e bem-estar, mas também pelas próprias condições socioeconômicas.

Então vou dar o exemplo novamente da cidade de Santos. A grande parte dos usuários de bicicleta em Santos são usuários que muitas vezes tem uma condição financeira que não permite pagar a passagem de ônibus. Ou mesmo que permita que tenha essa condição, como é uma cidade que você cruza de um lado para o outro, embora seja uma cidade com quase meio milhão de habitantes, é uma cidade que em termos territoriais, é de certa maneira pequena. Então você consegue pelo uso de ciclovias, cruzar a cidade com muita facilidade de bicicleta. A gente tem um tráfego intenso de bicicleta em certos horários formado principalmente por trabalhadores. Trabalhadores do porto, de lojas, trabalhadores de uma forma geral que usam não só falando que agora estão cumprindo o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável número 3. Eles nem sabem do que a gente está falando, mas estão ali na ação, produzindo, digamos assim, aquilo que esse ODS prevê.

Então o uso da bicicleta, no meu entendimento, mais do que ser incentivado, precisa ser aprimorado especificamente e especialmente em municípios que já tem uma política mínima, como dei o exemplo de Santos, pelo menos no quesito de construção de ciclovias, e mais ainda em municípios que ainda não tem. Então, por exemplo, a cidade de São Paulo, que é uma cidade que é o principal centro do país, já teve seus dias de glória, digamos assim, com incentivo massivo ao uso de bicicletas, construção de ciclovias, e hoje vivencia um certo retrocesso.

Por outro lado, embora se tenha um retrocesso em políticas públicas, você tem uma população maior, inclusive na academia, estudando o uso desse transporte ativo.

Participante 6

1- In your opinion and based on your research related to the well-being and health of the population in your country and in the world, what is the importance of active transport, especially the bicycle, to the people?

35 years ago (1986), when I returned from USA to Hong Kong and visited different major cities in China, almost everyone owned a bicycle as active transportation to work. The whole street was crowded with bicycle riders and in average, they bicycled average at least one hour daily round trips to work and doing other business related to life. At that time, you seldom see any obese people in China.

The world is becoming increasingly urbanized. Nowadays in 2021, bicycling in major big cities such as Shanghai, Beijing etc was vanished and people are travelling in public transportation and private cars. Lack of daily PA such as bicycling is missing and non-communicable diseases (NCD) such as obesity, reduces osteoarthritis, heart disease, stroke, cancer and diabetes risks are increasing in alarming rates. Obesity and diabetics in China have the highest incidences among the top five countries in the world. The importance of active transport such as bicycling in China and other parts of industrial countries related to active healthy living. Bicycling is one of the factors to reduce the air pollution caused by lowering carbon emission through cars in major big cities around the world. Many cities in Europe such as Netherlands and Austria, are encouraging citizens use the free rental bicycles, available in convenient spots throughout the cities to replace cars and public transportations. Many cities are seeing a boom in cycling by observing the safely practice socially distancing during this pandemics. Research has reported that social interactions to improve social lives through bicycling together with family members are good for mental well-being by reducing stress, anxiety and depression cannot be underestimated. Cycling is a life-enhancing activity in using their bodies for achievement which can also fortify a sense of self-confidence and pride.

2- How are the relations between the Sustainable Development Goals of the UN Agenda 2030, especially number #3, and the uses of bicycles in cities?

I have mentioned the linkage of bicycling to Goal #3 in the previous section. Now I try to draw the linkage of bicycling to the following SDG goals

5 Gender Equality

The governments need to build adequate safe infrastructures for cycling supports so that more women and girls can take the advantage of more participation

#7 Affordable and Clean Energy

As mentioned in the above section, active transport with bicycling through individual access can integrate into public transport system to support clean and efficient energy

#8 Decent work and Economic Growth

Bicycling along the well planned stops along the cities and scenery spots in country side can promote sustainable tourism and healthy leisure to promote green economy and growth in hotel, food and related industries in business.

#9 Industries, Innovation, and Infrastructure & #11 Sustainable Cities and Communities

The increased usage of bicycling would require the government to build innovative, creative and safe infrastructures to cater the needs of different populations (e.g inclusive groups, gender etc) and also to encourage the city planning in SMART cities projects with the efficient use of resources for achieving different SDG goals. The enhancement of digital technologies will be required to improve the rental bicycle projects in different cities around the globe.

#17 Partnerships for the Goals

The sharing and dissemination of reliable data and advanced technology on the benefits bicycling, with strong international cooperation, between countries of industry and developing around the globe is essential for the future development of this great sport.