

PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL:

ASPECTOS HUMANOS
E SOCIOAMBIENTAIS

VOL. II

ARISTON DA SILVA MELO JÚNIOR
[ORGANIZADOR]



**EDITORA
ARTEMIS**

2022

PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL:

ASPECTOS HUMANOS
E SOCIOAMBIENTAIS

VOL II

ARISTON DA SILVA MELO JÚNIOR
[ORGANIZADOR]



**EDITORA
ARTEMIS**

2022



O conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição Creative Commons Atribuição-Não-Comercial NãoDerivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0). Direitos para esta edição cedidos à Editora Artemis pelos autores. Permitido o download da obra e o compartilhamento, desde que sejam atribuídos créditos aos autores, e sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

A responsabilidade pelo conteúdo dos artigos e seus dados, em sua forma, correção e confiabilidade é exclusiva dos autores. A Editora Artemis, em seu compromisso de manter e aperfeiçoar a qualidade e confiabilidade dos trabalhos que publica, conduz a avaliação cega pelos pares de todos manuscritos publicados, com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

Editora Chefe	Prof. ^a Dr. ^a Antonella Carvalho de Oliveira
Editora Executiva	M. ^a Viviane Carvalho Mocellin
Direção de Arte	M. ^a Bruna Bejarano
Diagramação	Elisangela Abreu
Organizador	Prof. Dr. Ariston da Silva Melo Júnior
Imagem da Capa	stylephotographs
Bibliotecária	Janaina Ramos – CRB-8/9166

Conselho Editorial

Prof.^a Dr.^a Ada Esther Portero Ricol, *Universidad Tecnológica de La Habana “José Antonio Echeverría”*, Cuba
Prof. Dr. Adalberto de Paula Paranhos, Universidade Federal de Uberlândia
Prof.^a Dr.^a Amanda Ramalho de Freitas Brito, Universidade Federal da Paraíba
Prof.^a Dr.^a Ana Clara Monteverde, *Universidad de Buenos Aires, Argentina*
Prof.^a Dr.^a Ana Júlia Viamonte, Instituto Superior de Engenharia do Porto (ISEP), Portugal
Prof. Dr. Ángel Mujica Sánchez, *Universidad Nacional del Altiplano, Peru*
Prof.^a Dr.^a Angela Ester Mallmann Centenaro, Universidade do Estado de Mato Grosso
Prof.^a Dr.^a Begoña Blandón González, *Universidad de Sevilla, Espanha*
Prof.^a Dr.^a Carmen Pimentel, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof.^a Dr.^a Catarina Castro, Universidade Nova de Lisboa, Portugal
Prof.^a Dr.^a Cirila Cervera Delgado, *Universidad de Guanajuato, México*
Prof.^a Dr.^a Cláudia Padovesi Fonseca, Universidade de Brasília-DF
Prof.^a Dr.^a Cláudia Neves, Universidade Aberta de Portugal
Prof. Dr. Cleberton Correia Santos, Universidade Federal da Grande Dourados
Prof. Dr. David García-Martul, *Universidad Rey Juan Carlos de Madrid, Espanha*
Prof.^a Dr.^a Deuzimar Costa Serra, Universidade Estadual do Maranhão
Prof.^a Dr.^a Dina Maria Martins Ferreira, Universidade Estadual do Ceará
Prof.^a Dr.^a Eduarda Maria Rocha Teles de Castro Coelho, Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, Portugal
Prof. Dr. Eduardo Eugênio Spers, Universidade de São Paulo
Prof. Dr. Eloi Martins Senhoras, Universidade Federal de Roraima, Brasil



Prof.ª Dr.ª Elvira Laura Hernández Carballido, *Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo*, México
Prof.ª Dr.ª Emilas Darlene Carmen Lebus, *Universidad Nacional del Nordeste/ Universidad Tecnológica Nacional*, Argentina
Prof.ª Dr.ª Erla Mariela Morales Morgado, *Universidad de Salamanca*, Espanha
Prof. Dr. Ernesto Cristina, *Universidad de la República*, Uruguay
Prof. Dr. Ernesto Ramírez-Briones, *Universidad de Guadalajara*, México
Prof. Dr. Gabriel Díaz Cobos, *Universitat de Barcelona*, Espanha
Prof.ª Dr.ª Gabriela Gonçalves, Instituto Superior de Engenharia do Porto (ISEP), Portugal
Prof. Dr. Geoffroy Roger Pointer Malpass, Universidade Federal do Triângulo Mineiro, Brasil
Prof.ª Dr.ª Gladys Esther Leoz, *Universidad Nacional de San Luis*, Argentina
Prof.ª Dr.ª Glória Beatriz Álvarez, *Universidad de Buenos Aires*, Argentina
Prof. Dr. Gonçalo Poeta Fernandes, Instituto Politécnico da Guarda, Portugal
Prof. Dr. Gustavo Adolfo Juarez, *Universidad Nacional de Catamarca*, Argentina
Prof.ª Dr.ª Iara Lúcia Tescarollo Dias, Universidade São Francisco, Brasil
Prof.ª Dr.ª Isabel del Rosario Chiyon Carrasco, *Universidad de Piura*, Peru
Prof.ª Dr.ª Isabel Yohena, *Universidad de Buenos Aires*, Argentina
Prof. Dr. Ivan Amaro, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Brasil
Prof. Dr. Iván Ramon Sánchez Soto, *Universidad del Bío-Bío*, Chile
Prof.ª Dr.ª Ivânia Maria Carneiro Vieira, Universidade Federal do Amazonas, Brasil
Prof. Me. Javier Antonio Albornoz, *University of Miami and Miami Dade College*, Estados Unidos
Prof. Dr. Jesús Montero Martínez, *Universidad de Castilla - La Mancha*, Espanha
Prof. Dr. João Manuel Pereira Ramalho Serrano, Universidade de Évora, Portugal
Prof. Dr. Joaquim Júlio Almeida Júnior, UniFIMES - Centro Universitário de Mineiros, Brasil
Prof. Dr. José Cortez Godínez, Universidad Autónoma de Baja California, México
Prof. Dr. Juan Carlos Cancino Diaz, Instituto Politécnico Nacional, México
Prof. Dr. Juan Carlos Mosquera Feijoo, *Universidad Politécnica de Madrid*, Espanha
Prof. Dr. Juan Diego Parra Valencia, *Instituto Tecnológico Metropolitano de Medellín*, Colômbia
Prof. Dr. Juan Manuel Sánchez-Yáñez, *Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo*, México
Prof. Dr. Júlio César Ribeiro, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Brasil
Prof. Dr. Leinig Antonio Perazolli, Universidade Estadual Paulista (UNESP), Brasil
Prof.ª Dr.ª Lívia do Carmo, Universidade Federal de Goiás, Brasil
Prof.ª Dr.ª Luciane Spanhol Bordignon, Universidade de Passo Fundo, Brasil
Prof. Dr. Luis Fernando González Beltrán, Universidad Nacional Autónoma de México, México
Prof. Dr. Luis Vicente Amador Muñoz, *Universidad Pablo de Olavide*, Espanha
Prof.ª Dr.ª Macarena Esteban Ibáñez, *Universidad Pablo de Olavide*, Espanha
Prof. Dr. Manuel Ramiro Rodríguez, *Universidad Santiago de Compostela*, Espanha
Prof.ª Dr.ª Márcia de Souza Luz Freitas, Universidade Federal de Itajubá, Brasil
Prof. Dr. Marcos Augusto de Lima Nobre, Universidade Estadual Paulista (UNESP), Brasil
Prof. Dr. Marcos Vinicius Meiado, Universidade Federal de Sergipe, Brasil
Prof.ª Dr.ª Mar Garrido Román, *Universidad de Granada*, Espanha
Prof.ª Dr.ª Margarida Márcia Fernandes Lima, Universidade Federal de Ouro Preto, Brasil
Prof.ª Dr.ª Maria Aparecida José de Oliveira, Universidade Federal da Bahia, Brasil
Prof.ª Dr.ª Maria Carmen Pastor, *Universitat Jaume I*, Espanha
Prof.ª Dr.ª Maria do Céu Caetano, Universidade Nova de Lisboa, Portugal
Prof.ª Dr.ª Maria do Socorro Saraiva Pinheiro, Universidade Federal do Maranhão, Brasil
Prof.ª Dr.ª Maria Lúcia Pato, Instituto Politécnico de Viseu, Portugal

Prof.^a Dr.^a Maritza González Moreno, *Universidad Tecnológica de La Habana*, Cuba
Prof.^a Dr.^a Mauriceia Silva de Paula Vieira, Universidade Federal de Lavras, Brasil
Prof.^a Dr.^a Odara Horta Boscolo, Universidade Federal Fluminense, Brasil
Prof. Dr. Osbaldo Turpo-Gebera, *Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa*, Peru
Prof.^a Dr.^a Patrícia Vasconcelos Almeida, Universidade Federal de Lavras, Brasil
Prof.^a Dr.^a Paula Arcoverde Cavalcanti, Universidade do Estado da Bahia, Brasil
Prof. Dr. Rodrigo Marques de Almeida Guerra, Universidade Federal do Pará, Brasil
Prof. Dr. Saulo Cerqueira de Aguiar Soares, Universidade Federal do Piauí, Brasil
Prof. Dr. Sergio Bitencourt Araújo Barros, Universidade Federal do Piauí, Brasil
Prof. Dr. Sérgio Luiz do Amaral Moretti, Universidade Federal de Uberlândia, Brasil
Prof.^a Dr.^a Silvia Inés del Valle Navarro, *Universidad Nacional de Catamarca*, Argentina
Prof.^a Dr.^a Solange Kazumi Sakata, Instituto de Pesquisas Energéticas e Nucleares. Universidade de São Paulo (USP), Brasil
Prof.^a Dr.^a Teresa Cardoso, Universidade Aberta de Portugal
Prof.^a Dr.^a Teresa Monteiro Seixas, Universidade do Porto, Portugal
Prof. Dr. Valter Machado da Fonseca, Universidade Federal de Viçosa, Brasil
Prof.^a Dr.^a Vanessa Bordin Viera, Universidade Federal de Campina Grande, Brasil
Prof.^a Dr.^a Vera Lúcia Vasilévski dos Santos Araújo, Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Brasil
Prof. Dr. Wilson Noé Garcés Aguilar, *Corporación Universitaria Autónoma del Cauca*, Colômbia

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

P712 Planejamento urbano e regional: aspectos humanos e socioambientais II / Organizador Ariston da Silva Melo Júnior. – Curitiba-PR: Artemis, 2022.

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-65-87396-62-0

DOI 10.37572/EdArt_270822620

1. Planejamento urbano. 2. Planejamento regional. 3. Pesquisa. I. Melo Júnior, Ariston da Silva (Organizador). II. Título.

CDD 333.7

Elaborado por Bibliotecária Janaina Ramos – CRB-8/9166



APRESENTAÇÃO

O título **Planejamento Urbano e Regional: Aspectos Humanos e Socioambientais** representa uma importante análise nas relações humanas nos grandes centros urbanos, visto que o recrudescimento das populações urbanas acaba desafiando a convivência humana; mostrando muitas vezes condições sub-humanas com falta de infraestrutura adequada e acessível.

O planejamento urbano passa pela adoção de uma nova conscientização da população de como gerir o crescimento urbano, sendo responsabilidade de todos os envolvidos: sociedade, poder público e setor privado. O encarecimento e supervalorização dos centros urbanos colidem com o poder aquisitivo de uma parcela considerável da população. Não é por acaso que segundo dados da Organização das nações Unidas (ONU), mais de 100 milhões de vidas em todo o mundo não possuem um local para viver, trabalhar e educar seus filhos. A ONU vem, inclusive, incentivando projetos preocupados com cidades mais humanas e justas, denominado *smart city*. Pais e mães de família vêm sendo forçados a residir em lotes clandestinos nas periferias das cidades sem o mínimo de infraestrutura digna e necessária para a saúde humana no quesito bem-estar. Se não fosse o suficiente, ainda existe a problemática ocasionada pelo custo dos novos empreendimentos que oneram os valores imobiliários, nesse ponto tornando-se importante a adoção de novas tecnologias e materiais de construção de modo a possibilitar novos projetos arquitetônicos acessíveis à população mais carente.

O volume II de **Planejamento Urbano e Regional: Aspectos Humanos e Socioambientais** tem como missão apresentar a contribuição de pesquisadores e pesquisadoras de diversos lugares, formação e conhecimentos para instigar nos leitores/leitoras que se possa conhecer o que se tem feito pela melhoria das cidades e inspirar novos cientistas engajados com o desenvolvimento sustentável.

É com olhar apaixonado pelo conhecimento e pela troca de ideias e pensamentos que esse livro irá contribuir de forma democrática para que o leitor/leitora possa apreciar e também desenvolver suas próprias ideias e teses para que juntos possamos deixar as futuras gerações cidades mais bem preparadas, dignas e também com olhar humano no social. Possa-se assim construir uma nova mentalidade quanto ao conceito denominado planejamento urbano e regional.

Boa leitura!

Ariston da Silva Melo Júnior

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1..... 1

URBANIZACIÓN Y HABITABILIDAD EN DOS POBLADOS RURALES. MÉXICO

Concepción Sánchez Quintanar

Johana Cruz López

 https://doi.org/10.37572/EdArt_2708226201

CAPÍTULO 2..... 14

ESCUELA POPULAR DE URBANISMO: COCREANDO LUGARES MEDIANTE METODOLOGÍAS PARTICIPATIVAS DE ANÁLISIS Y DISEÑO URBANO

Marije Van Lidth de Jeude

Oliver Schütte

 https://doi.org/10.37572/EdArt_2708226202

CAPÍTULO 3..... 25

CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS Y DEMOGRÁFICAS: FACTORES RELACIONADOS CON LA POBREZA URBANA Y RURAL EN HUANCAVELICA, 2018

Edgardo Félix Palomino Torres

Kenia Aguirre Vilchez

Rúsbel Freddy Ramos Serrano

Sinthia Sullca Calderon

Raúl Eleazar Arias Sánchez

Lidia Juscamaita Huamán

Erika Paitan Poma

 https://doi.org/10.37572/EdArt_2708226203

CAPÍTULO 4..... 48

O PLANETA URBANO: A PELE QUE HABITAMOS E A CIDADE DENTRO DA CIDADE – SMART CITIES

Adriana Nunes de Alencar Souza

 https://doi.org/10.37572/EdArt_2708226204

CAPÍTULO 5..... 62

PP4 E A VILA EXPO'98: 20 ANOS DE UMA IDEIA DE DESENHO URBANO

Pedro Luz Pinto

 https://doi.org/10.37572/EdArt_2708226205

CAPÍTULO 6..... 81

BIM APLICADO NO ESTUDO DE PROJETOS ARQUITETÔNICOS

Ariston da Silva Melo Júnior

Kleber Aristides Ribeiro

Abrão Chiaranda Merij

Leonardo Gerardini

 https://doi.org/10.37572/EdArt_2708226206

CAPÍTULO 7..... 94

PAISAJES INFRAESTRUCTURALES: EL PROYECTO COMO MEDIADOR URBANO EN LAS ÁREAS CENTRALES

Eduardo Bertiz

 https://doi.org/10.37572/EdArt_2708226207

CAPÍTULO 8..... 105

O AGENCIAMENTO DA BICICULTURA ATRAVÉS DOS PROGRAMAS DE CICLOVIAS RECREATIVAS: DEMARCANDO O PROBLEMA DE PESQUISA

Leandro Dri Manfiolete Trncoso

 https://doi.org/10.37572/EdArt_2708226208

CAPÍTULO 9..... 120

AVALIAÇÃO TÉCNICO-ECONÔMICA ENTRE OS SISTEMAS DE BUBBLEDECK E LAJES NERVURADAS

Ariston da Silva Melo Júnior

Bruno Pereira Santos

Paloma Santos de Barros

 https://doi.org/10.37572/EdArt_2708226209

CAPÍTULO 10.....134

GAM(ISMO): EL CÍRCULO VICIOSO DE LA FRAGMENTACIÓN ESPACIAL Y LA SEGREGACIÓN SOCIAL EN LA GRAN ÁREA METROPOLITANA DE COSTA RICA

Marije Van Lidth de Jeude

Oliver Schütte

Florencia Quesada Avendaño

 https://doi.org/10.37572/EdArt_27082262010

CAPÍTULO 11.....147

CONTRA LA ESTÉTICA POSMODERNA: CIUDAD, HISTORIA E IDENTIDAD MANTENER
LAS ÁREAS HOMOGÉNEAS DE NUESTRAS CIUDADES

Iñigo Galdeano Pérez

 https://doi.org/10.37572/EdArt_27082262011

SOBRE O ORGANIZADOR..... 166

ÍNDICE REMISSIVO167

CAPÍTULO 8

O AGENCIAMENTO DA BICICULTURA ATRAVÉS DOS PROGRAMAS DE CICLOVIAS RECREATIVAS: DEMARCANDO O PROBLEMA DE PESQUISA¹

Data de submissão: 20/05/2022

Data de aceite: 17/06/2022

Leandro Dri Manfiolete Troncoso

Universidade Estadual Paulista Júlio de
Mesquita Filho (UNESP)

<http://lattes.cnpq.br/0754026765440909>

<https://orcid.org/0000-0002-1540-8805>

RESUMO: O objetivo deste capítulo será de interpretar os programas de ciclovias recreativas como tecnologias políticas no agenciamento da bicicultura. Pretendemos compreender a organização das experiências de gestão público-privada contextualizada a *Red de Ciclovías Recreativas de las Américas (Red-CRA)* e analisar as convergências e divergências discursivas nesta forma de agenciamento cultural relacionada ao trabalho de promoção da mobilidade ativa sustentável. A hipótese de pesquisa centra-se na possibilidade de pensar o trânsito da via pública disposta para o sujeito da mobilidade por bicicleta inserido em um contexto de insegurança devido ao risco de acidentes, quadro estrutural de violência proporcionada pela ocupação desordenada da automobildade. Pensar a bicicleta para além do marketing “estilo de vida saudável”, pois as instituições públicas têm

¹ O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior-Brasil (CAPES).

a responsabilidade de repensar o modelo hegemônico de governamentalidade da mobilidade urbana contemporânea calcado no transporte motorizado, estruturado com base no modelo rodoviarista, a promover condições favoráveis seguras e confortáveis para que as pessoas possam optar, em seu tempo livre, do uso da própria energia ao transitar em um espaço seguro em conjunto da reflexão crítica ocupado por esta rede de promotores latino-americanos promove uma alternativa viável de política pública com o fechamento parcial-temporário de vias públicas aos domingos e feriados para usufruto das pessoas como tempo-espaço para preparar o futuro ciclista cotidiano.

PALAVRAS-CHAVE: Ciclovias recreativas. Mobilidade ativa. Política pública. Planejamento de cidades.

THE AGENCYMENT BICYCLING THROUGH CICLOVIAS RECREATIVAS PROGRAMS: DEMARCATING SEARCH PROBLEM

ABSTRACT: The objective this article interpreting programs of recreational cycle paths as political technologies in the agency of biciculture. We intend to understand the organization of public-private management experiences in the context of the *Red de Ciclovías Recreativas de las Américas (Red-CRA)* and analyze the discursive convergences and divergences in this form of cultural agency related to the work of promoting sustainable active mobility. The research hypothesis focuses on the possibility of thinking about

the transit of the public road arranged for the subject of mobility by bicycle inserted in a context of insecurity due to the risk of accidents, a structural framework of violence provided by the disorderly occupation of automobility. Thinking about the bicycle beyond marketing “healthy lifestyle”, as public institutions have the responsibility to rethink the hegemonic model of governmentality of contemporary urban mobility based on motorized transport, structured based on the road model, to promote safe and favorable conditions comfortable so that people can choose, in their free time, the use of their own energy when transiting in a safe space together with the critical reflection occupied by this network of Latin American promoters promotes a viable alternative of public policy with the partial closure- public roads on Sundays and holidays for people to enjoy as a time-space to prepare future cyclists to ride in their daily lives.

KEYWORDS: Open streets. Active mobility. Public policy. City planning.

1 INTRODUÇÃO

A partir da apresentação no XII Congresso Internacional de Educação Física e Motricidade Humana (CIEFMH) e do XVII Simpósio Paulista de Educação Física (SPEF) no ano de 2021, buscamos interrogar o fenômeno mobilidade ativa sustentável no âmbito do governo para a ocupação do espaço da via pública através dos modos ativos de deslocamento. Nossa problemática expressa a valorização da capacidade humana em se movimentar com seu próprio gasto de energia metabólica, seja a pé, bicicleta, patins e skate, mas também das pessoas com mobilidade reduzida, ações motoras atualmente pouco valorizadas na concepção e implementação do planejamento de cidades.

Para situar a discussão sobre este termo, no artigo 29 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) menciona que os veículos motorizados serão sempre responsáveis pela segurança dos não-motorizados, mas que no artigo 69, para cruzar a pista de rolamento, os pedestres devem levar em conta a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos (BRASIL, 2008). A referida normativa reforça que os espaços das pistas de rolamento devem ser utilizados por pedestres somente nos locais delimitados, o que entendemos ser uma clara disposição a favor da velocidade e fluidez do transporte motorizado, porém, esta posição foi atualizada com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) dando prioridade agora no planejamento dos deslocamentos ativos nas vias públicas (BRASIL, 2012).

Silva (2020) propõe-se a utilização do conceito mobilidade ativa referente aos meios com priorização efetiva sobre o transporte motorizado coletivo e individual, excluindo transportes movidos a tração elétrica por estarem fora deste universo. Segundo o autor, seus pressupostos devem estar integrados aos instrumentos urbanísticos como Plano Diretor, Lei de Parcelamento e de Uso e Ocupação do Solo e no Plano de Mobilidade Urbana com base nos critérios: a) sua elaboração realizada de maneira participativa com

base nas condições gerais e específicas de circulação das pessoas com deficiência, pedestres e ciclistas; b) dos instrumentos legais e normativos e das organizações sociais vinculantes; c) da consolidação desses levantamentos em produto de leitura técnica; d) do debate e de sua finalização com aprovação em lei municipal, ou seja, são diretrizes que orientam a atuação do poder público (SILVA, 2020, p.87).

A partir desta definição interpretada enquanto objeto discursivo normativo, temos a intenção de compreender a política pública de ciclovias recreativas para o deslocamento das pessoas no espaço da via pública em seu tempo de lazer. Nossa análise está direcionada enquanto política pública de promoção da mobilidade ativa como prática de atividade física em espaços públicos e seus possíveis efeitos no campo da saúde coletiva.

A nível global, nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS-ONU, 2015), fazemos menção ao ODS-3 com foco no gerenciamento de riscos em saúde e o ODS-11 (cidades) do acesso a sistemas de transporte seguros. Segundo Tagliari & Pawlowsky (2021) a mobilidade ativa apresenta-se como um meio para a promoção da saúde e para diminuir a quantidade de gases poluentes do meio ambiente através da construção de ambientes de aprendizagem educacional formal e não formal, em atividades pontuais, bem como por meio de intervenções de manutenção a longo prazo, para a criação de oportunidades, instrução e encorajamento para sua efetuação de forma saudável e sustentável.

A Agenda Convergente Mobilidade Sustentável e Saúde - Documento de Referência da Organização Pan-americana de Saúde, afirma o impacto positivo da mobilidade sustentável com a prevenção dos acidentes de trânsito, da promoção de atividades físicas e melhora da qualidade do ar. Segundo este documento. Para seu sucesso, deve haver uma articulação complexa de agendas de trabalho para a implementação de políticas públicas coerentes, que se apresentam como uma das inovações estratégicas para a promoção do bem-estar das populações, possibilitando que recursos sejam otimizados, processos de planejamento sejam potencializados e resultados sejam compartilhados por diferentes setores, ampliando, ao mesmo tempo, o seu alcance e a sua efetividade (OPAS/OMS, 2020).

No Brasil, o Guia de Atividade Física elaborado pelo Ministério da Saúde (BRASIL, 2021) indica a promoção da atividade física nos deslocamentos cotidianos, seja a pé, bicicleta, patins e skates, pessoas com deficiência e com suas mascotas. Segundo este documento, a tarefa de caráter multisetorial, deve ser operada por gestores do campo da educação física, recreação e esporte em conjunto com funcionários técnico-administrativos de controle do trânsito motorizado com apoio da iniciativa privada, de organizações sociais e da cidadania para a legitimação dessas atividades.

Buscamos compreender a política pública de ciclovias recreativas entendendo a diversidade de nomenclaturas e modelos similares com nomes distintos em países latino-americanos. Podemos definir as ciclovias recreativas como vias públicas habilitadas por um período determinado para o passeio livre e seguro em bicicletas, a pé, patins, skate e mascotas (ESTRADA et al., 2009).

2 BREVE DESCRIÇÃO DA CICLOVIA BOGOTANA

Em nosso estudo, consideramos a iniciativa pioneira massiva de ciclovias recreativas, a “Ciclovía” na cidade de Bogotá, Colômbia, a partir do evento realizado no dia 15 de dezembro de 1974 denominado “*Mitin a favor de la bici*”. Esta foi uma iniciativa conjunta da organização não-governamental “*Pro-cicla*” e o Departamento de Trânsito desta cidade contando com mais de 5000 pessoas e, diante disso, os promotores envolvidos, inclusive acadêmicos, passaram a contar com influência política para o fechamento parcial-temporário em determinadas vias do tráfego motorizado.

Após o apoio popular, a prefeitura da cidade promulgou o Decreto “*Las Ciclovías*” em 1976, mas até o ano de 1994, suas atividades eram realizadas de forma intermitente devido ao pouco suporte administrativo e programático (PARDO et al., 2011). Nessa época, ressaltamos a criação em 1978 do *Instituto Distrital de Recreación y Deporte* (IDRD), um estabelecimento público descentralizado, com personalidade jurídica, autonomia administrativa e patrimônio independente administrado pelo Fundo Rotatório de Espetáculos Públicos da Secretaria de Cultura, Recreação e Esporte (ALCADÍA MAYOR DE BOGOTÁ, 2022).

Esta instituição passa a ter importância estratégica no ano de 1995 quando *Antanas Mockus*, ex-reitor da Universidade Nacional de Colômbia, assume o Distrito Central de Bogotá. Este político passa a difundir o conceito “*cultura ciudadana*” como estratégia de comunicação e incentivo à apropriação do espaço público pela população e, ainda, ao realizar mudanças administrativas para gestão do Programa Ciclovía, passou a fomentar colaborações da iniciativa privada com o poder público em vista de suplementar o orçamento limitado da agência na introdução do sistema de voluntariado, o que acabou por expandir o número de empregados (MONTERO, 2017).

No ano de 1998, o político *Enrique Peñalosa* assume o Distrito Central com foco em investimentos na construção de parques públicos, expansão da infraestrutura cicloviária, impulsionando o Programa Ciclovía no aumento das horas de funcionamento, conexão entre parques públicos e na promoção de práticas educativas e de cidadania visto no célebre slogan “*Bogotá no tiene mar pero tiene Ciclovía*” (ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, 2014).

Desde 1997, o Programa Ciclovía consta de um quadro de funcionários formado por: um coordenador (a) geral, cinco coordenadores técnicos, 20 coordenadores operativos, 200 promotores, 40 guardiães da ciclovía, professores de atividade física do Programa Recreovía, além de contar com um corpo de trabalho de 450 auxiliares de Polícias e 500 servidores do sistema de voluntariado criado para treinamento, execução e certificação (ALCADÍA MAYOR DE BOGOTÁ, 2022).

O Programa Ciclovía do Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD), Bogotá, Colômbia ocorre das 7h às 15h aos domingos e feriados com o fechamento parcial-temporário de 128 quilômetros de ruas e avenidas. Esta política pública atrai aproximadamente dois milhões de usuários por evento em uma metrópole com oito milhões de pessoas sendo considerado um patrimônio cultural imaterial pelos bogotanos (TRONCOSO, 2019).

Para se ter ideia da importância deste programa para a promoção da mobilidade ativa, segundo a *Encuesta de Movilidad* 2019, de um total de 16.007.299 viagens diárias daqueles que habitam a da Região Metropolitana de Bogotá, mais de 24% dos deslocamentos são realizados a pé e 7% são viagens em bicicleta, inclusive este o maior índice deste modal em cidades latino-americanas (ALCADÍA MAYOR DE BOGOTÁ, 2019).

3 RED DE CICLOVÍAS RECREATIVAS DE LAS AMÉRICAS (RED-CRA)

Da cidade de Bogotá, esta política pública foi difundida para diversas cidades do continente americano com a criação no ano de 2005 da *Rede de Ciclovias Unidas das Américas (CUA)* durante a realização na Primeira Conferência Internacional sobre Ciclovias Recreativas. Este evento foi uma iniciativa conjunta entre organizações governamentais em conjunto com a comunidade de promotores da mobilidade ativa. Ao final, os participantes firmaram a Declaração de Bogotá que, em 2009, foi renomeada para *Red de Ciclovias Recreativas de las Américas (Red-CRA)*:

Observamos o desenvolvimento das cidades americanas marcadas pelo crescimento das infraestruturas destinadas ao transporte sem refletir a mobilidade de pedestres, ciclistas e deficientes. Consideramos promover junto das instituições públicas e privadas, o planejamento e construção de cidades saudáveis através da promoção da mobilidade ativa sustentável, defesa dos espaços públicos, promoção da atividade física, lazer e programas que promovam a interação e coesão social. Acolhemos as iniciativas de usos temporários em vias destinadas ao tráfego motorizado para caminhantes, ciclistas, patinadores e pessoas com deficiência, de todas as idades, sexo e condição social. Apreciamos que as atuais ciclovias e passeios de bicicleta gozam de grande acolhimento e apoio popular. Em média, 2.400.000 cidadãos das Américas saem às ruas todos os domingos e feriados. Essas iniciativas podem crescer se forem promovidas medidas para maior participação cidadã em sua gestão, melhoria e ampliação das condições físicas, técnicas e de serviço

das ciclovias. Consideramos a realização de campanhas de comunicação para promover as vantagens individuais e coletivas da recuperação de espaços públicos, transporte coletivo, uso de bicicletas e atividades recreativas. Por essas razões, formamos grupos de trabalho criando a Rede de Ciclovias Recreativas das Américas, uma associação de entidades público-privadas e personalidades interessadas em trocar informações para fortalecer ciclovias e passeios de bicicleta no continente americano (Red-CRA, 2005).

Para ESTRADA et. al (2009) a Red-CRA está constituída por representantes de diversas cidades latino-americanas, seguem o modelo da ciclovía recreativa bogotana com nomes distintos, *Vía Activa y Saludable* (Colômbia), *Muévete en Bici* ou *VíaRecreactiva* (México), *Ciclopaseo* (Equador), *Calle Activa* (Argentina), *Ciclo recreovía* (Chile) e *Muévete San Borja* (Peru), no Brasil, *Domingo na Orla* em Belo Horizonte, *Eixão do Lazer* em Brasília, *Ruas da Saúde* no Rio de Janeiro e *Rua de Lazer* em Salvador e São Paulo. A Red-CRA busca apoiar mediante assessoria, a entrega de informação e intercâmbio de experiências com instituições, organizações, entes e pessoas que desenvolvem ou desejam realizar uma ciclovía recreativa de maneira coordenada e colaborativa com as iniciativas existentes, pois o desenho desses programas requer uma abordagem ambiental de colaboração entre várias disciplinas, profissionais e níveis políticos para a organização dessas intervenções.

Tabela 1. Membros Red-CRA.

2005
1. Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS), Washington, D.C., Estados Unidos.
2. Centro para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC), Atlanta, Estados Unidos.
3. Fundación Ciudad Humana, Bogotá, Colombia.
4. Centro Mexicano de Derecho Ambiental, Distrito Federal, México.
5. IDRD Bogotá, Ciclovía de Bogotá, Colombia.
6. INDER Medellín, Ciclovía de Medellín, Colombia.
7. Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, Ciclovía de Rio de Janeiro, Brasil.
8. Instituto de Circulación y Tránsito de Chacao, Ciclovía de Chacao, Venezuela.
9. Municipalidad de Guatemala, Pasos y Pedales, Guatemala.
10. Municipalidad de San Borja, Muévete San Borja, Perú.
11. Chicago Land Bicycle Federation (hoy Active Transportation Alliance), Sunday Parkways (hoy Open Streets Chicago), Chicago, Estados Unidos.
12. Geomás, CicloRecreovía, Santiago, Chile.
13. Biciacción, Ciclopaseo, Quito, Ecuador.
14. Ciudades Públicas (hoy Guadalajara 2020), Vía RecreActiva, Guadalajara, México.
15. Concejo Municipal del Deporte de Guadalajara, México.
16. Jaime Ortiz, consultor independiente, Bogotá, Colombia.
2007
17. Gobierno del Distrito Federal, «Muévete en Bici», Ciudad de México.

18. Ciclopólis, Quito, Ecuador.
19. BiciCuenca, Cuenca, Ecuador.
2008
20. EMBARQ, Washington, D.C., Estados Unidos.
21. Cicloaxión, Lima, Perú.
22. URUBike, Montevideo, Uruguay.
23. Olga Sarmiento, Profesora en la Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia.
2009
24. 8-80 Ciudades, Toronto, Canadá.
25. Miami Bicycle Coalition, Open Streets Miami, Estados Unidos.
26. Gabriel Michel, Consultor independiente, Guadalajara, México.
2010
27. Instituto de Deportes, Educación Física y Recreación de Aruba, Ciclovía de Oranjestad, Aruba.
28. Prefeitura de Sorocaba, Vía Viva, Sorocaba, Brasil.
29. Gobierno del Distrito Federal, Buenos Aires, Argentina.
30. Municipalidad de Rosario, Ruta Recreativa, Rosario, Argentina.
31. Municipalidad de Cuenca, Vía Viva, Cuenca, Ecuador.
32. Municipalidad de Quito, Ecuador.
33. Municipalidad de Querétaro, Bicivía Queretaro Capital, Querétaro, México.
34. Municipalidad de Saltillo, Ruta Recreativa Saltillo, México.
35. Municipalidad de León, Paseos dominicales, León, México.
36. Municipalidad de Cuautitlán Izcallí, Estado de México.
37. BiciVerde.com, Biclzcallí, Cuautitlán Izcallí, Estado de México.
38. Mundo Ceiba, Oaxaca es más bella en bicicleta, Oaxaca, México.**
39. Ciclos Urbanos, Vía Activa de Culiacán, México.***
40. Bivilizate Michoacán, Ciclovía de Morelia, México.
41. Ciclo Activa, Xalapa, México.
42. Biciñan, Cuenca, Ecuador.
43. Bicitekas, Paseo a Ciegas, Distrito Federal, México.
2011
44. INDER Cuba, Vías Saludables, Cienfuegos, Cuba.
45. COLDEPORTES, Red de Vías Activas y Saludables, Bogotá, Colombia.
46. Municipalidad de Lima, Ciclodía, Lima, Perú.
47. Municipalidad de Colima, Colima anDANDO, Colima, México.
48. Municipalidad de San Pedro, San Pedro de Pinta, San Pedro, México.
49. Municipalidad de Cuernavaca, Ciclovía Recreativa de Cuernavaca, México.
50. Puerto Rico Muévete, Recreovía, San Juan, Puerto Rico.***
51. Club Cactus Bike, Ciclovía Recreativa Familiar Los Cabos, México.
52. Victoria en Bici, Paseo Libre 17, Ciudad Victoria, México.
53. Ciclovía, Cali, Colombia.

54. Sunday Streets por San Francisco Municipal Transportation Agency y Livable City, San Francisco, Estados Unidos.
55. CicLAvia, Los Angeles, Estados Unidos.
56. Conoce a México en Bicicleta, Dar la Vuelta, México.
57. CicloNOLA, Nueva Orleans, Estados Unidos.****
58. Awen Southern, consultora independiente, Ciudad de México.
2013
59. Transporte Ativo, Río de Janeiro, Brasil.
60. Grupo de investigación en Epidemiología-EpiAndes, Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia.
70. Guayaquil en Bici, Guayaquil, Ecuador.
71. Lucía Yolanda Alonso, México, D.F., México.
72. Pueblo Bicicletero, Monterrey, México.
73. Dirección General de Medio Ambiente, Naucalpán, México.
74. Dirección de Medio Ambiente, Toluca, México.
75. Municipalidad Provincial de Huancayo, Rojas, Perú.
76. Ministerio de Salud Pública del Perú, Lima, Perú.
77. Nilton López, Lima, Perú.
78. Municipalidad de San Luis, San Luis Lima, Perú.
2014
79. Ministerio de Deporte, Santiago de Chile, Chile.
80. Municipalidad de Puebla, Puebla de Los Ángeles, México.
2015
81. Paseo a Ciegas - Asociación Rosarina de Deportes para Ciegos, Rosario, Argentina.
82. Alcaldía de Panamá , Ciudad de Panamá, Panamá.
2018
83. CicloVía Recreativa Dominical El Alto a todo Pedal, La Paz (El Alto), Bolivia.
84. Ciclovía Soacha, Soacha, Colombia.
85. Vía Recreativa de San Andrés Cholula, San Andrés Cholula, México.
86. Vía Recreativa Metropolitana, Puebla, México.
87. CicloVía Recreativa Paseo Mágico, Atlixco, Mexico.
88. Vía Tuxtla Recreativa, Tuxtal Gutiérrez, México.

Fonte: Red-CRA.

De acordo com o “Manual para implementar y promocionar la cicloVía recreativa”, uma iniciativa da *Organização Pan-americana de Saúde* (OPAS/OMS), do *Centro para a Prevenção e Controle de Enfermidades* (CDC/EUA), da *Universidad de Los Andes* e o *Instituto Distrital de Recreación y Deporte* (IDRD), ambos de Colômbia, do *Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento* (ITDP) e dos *Vía RecreActiva* de Guadalajara, México e *Ciclo recreoVía* de Santiago de Chile, ESTRADA et al. (2009) enumera as oito bases operacionais para o cuidado na realização deste evento massivo:

- 1) Vontade política em assumir decisões que geram conflito inicial devendo incluir do executivo às autoridades técnicas encarregadas do trânsito para aceitar o desenvolvimento da atividade;
- 2) Viabilidade técnicas determinando as ruas viáveis a serem fechadas levando em consideração as características das estradas, a presença de instalações que geram excesso de veículos com alternativas de desvio durante o evento;
- 3) Viabilidade econômica que envolve investimentos desde a compra de itens, contratação de serviços e pagamento para quem trabalha na atividade;
- 4) Elaboração do projeto tem de obter a aprovação dos organismos correspondentes indicando o circuito da atividade, sinalização, pessoal disposto com sua localização e funções, além de medidas de mitigação para a circulação de veículos e campanha de divulgação;
- 5) Planejar a realização de atividades por usuários com a oferta de água ou fruta e empréstimo de rodados;
- 6) Seleção de funcionários para salvaguardar a segurança durante o desenvolvimento das atividades;
- 7) Realizar contratos de suprimentos e serviços para a aquisição de elementos de segurança, uniformes e transferência de materiais, gestão de seguros e disseminação de mídia;
- 8) Manutenção da atividade com horário de montagem e supervisão do pessoal.

Para sua ampliação e abrangência, tem sido realizado congressos anuais da Red-CRA que se caracterizaram como espaços para troca de experiências entre seus integrantes, mas devido ao estado de emergência sanitária do covid-19, foram cancelados estes encontros nos últimos dois anos.

Tabela 2. Congressos Red-CRA.

I Congreso de la Red de Ciclovías Recreativas de las Américas - Fundación de la Red". Local: Bogotá, Colombia, 2005. Organizadores: Fundación Ciudad Humana – IDRD, Ciclovía de Bogotá.
II Congreso de la Red de Ciclovías Recreativas de las Américas. Local: Guadalajara, México, 2007. Organizador: Guadalajara 20/20.
III Congreso CRA - Bicicleta y ciudad: de la recreación a la movilidad cotidiana. Local: Quito, Ecuador, 2008. Organizador: Ciclopolis.
IV Congreso de la Red de Ciclovías Recreativas de las Américas. Lugar: Caracas, Venezuela, 2009. Organizador: Municipalidad de Chacao.
V Congreso de la Red de Ciclovías Recreativas de las Américas. Lugar: Ciudad de México, México, 2010. Organizador: Gobierno de la ciudad.
VI Congreso de la Red de Ciclovías Recreativas de las Américas. Lugar: Medellín, Colombia, 2011. Organizador: INDER.
VII Congreso de la Red de Ciclovías Recreativas de las Américas - Ciudad, patrimonio, salud, movilidad, mediambiente. Lugar: Cuenca, Ecuador, 2012. Organizador: Municipalidad de Cuenca.

VIII Congreso de la Red de Ciclovías Recreativas de las Américas. Lugar: Lima, Perú, 2013. Organizador: Municipalidad de Lima.
IX Congreso de la Red de Ciclovías Recreativas de las Américas - La experiencia que transforma las ciudades de América. Lugar: Santiago, Chile, 2014. Organizador: CicloRecreoVía – Geomas.
X Congreso de la Red de Ciclovías Recreativas de las Américas - Hacia la ciudad que queremos. Lugar: Rosario, Argentina, 2015. Organizador: Municipalidad de Rosario.
XI Congreso de la Red de Ciclovías Recreativas de las Américas - La ciclovía transforma a Bogotá. Lugar: Bogotá, Colombia, 2016. Organizador: Alcaldía Mayor de Bogotá – Instituto Distrital de Recreación y Deporte IDRD, Ciclovía Bogotá.
XII Congreso de la Red de Ciclovías Recreativas de las Américas - Actívatelo por una ciudad sostenible, humana y global. Lugar: Ciudad de Panamá, Panamá, 2017. Organizador: Alcaldía de Ciudad de Panamá.
XIII Congreso de la Red de Ciclovías Recreativas de las Américas. Lugar: Puebla, México, 2018. Organizador: Gobierno local.
XIV Congreso de la Red de Ciclovías Recreativas de las Américas. Lugar: Cali, Colombia. Organizador: Alcaldía Mayor de Cali.

Fonte: Red-CRA.

No documento *Ciclovías Recreativas de las Américas. Un programa de salud pública*, Sarmiento et al. (2007) alertam que, os formuladores de políticas devem visualizar um conjunto diversificado de ferramentas para lidar com questões emergentes de saúde pública, como a crescente prevalência de doenças crônicas. Neste contexto, a Ciclovía é um programa comunitário com grande potencial a ser considerado por serem adaptáveis com o uso eficiente de recursos, além de oferece a população, a oportunidade de praticar atividade física fechando temporariamente as ruas ao tráfego motorizado, criando espaços amplos e seguros para pedestres, corredores, ciclistas e outros meios de recreação não motorizados, mas também por oferecer oportunidades de serviço comunitário, contribuem para a criação de empregos por meio de negócios temporários e reduzem a poluição do ar no momento de realização do evento.

4 ESTUDOS SOBRE CICLOVIAS RECREATIVAS

Ao realizar uma breve revisão da literatura em relação aos programas de ciclovias recreativas latino-americanos, Sarmiento et al. (2010) em uma perspectiva epidemiológica, analisaram 38 programas em 11 países. De maneira geral, os dados coletados mostraram a variação dos eventos entre 18 a 64 por ano, com duração entre 2 a 12 horas, com extensão entre 1 a 121 km de vias fechadas e número estimado de participantes de até 1.000.000 pessoas (em Bogotá), 71% dos programas incluem aulas de atividade física e em 89% as ruas estão conectadas a praças e parques públicos.

Em outro estudo, Sarmiento et al. (2017) ampliou a descrição das características dos programas regulares. Os autores constataram a expansão em número e participantes por evento, além desses programas agora incluem estratégias de promoção do ciclismo

e de apoio governamental, no entanto, se diferem em condições operacionais, fontes de financiamento e alianças apresentando heterogeneidade de design e flexibilidade ajustados às mudanças.

Mejia-Arbelaez et al. (2021) comparou a partir de uma análise estatísticas com base em GPS, as trajetórias espaciais dos participantes em quatro programas de ciclovias recreativas em Bogotá e Cali na Colômbia, Santiago de Chile e Cidade do México. A amostra de 3.282 adultos analisou a relação entre os níveis de atividade física e características demográficas demonstrando que tipo de programa contém potencial socialmente inclusivo em ambientes urbanos. Os autores sugerem que estes programas contém potencial de inclusão em ambientes urbanos segregados ao oferecer um espaço para atividade física e, ao mesmo tempo, facilita a exposição a novas comunidades e interações entre diferentes grupos socioeconômicos.

Gauna et al. (2021) ao avaliar os impactos adjacentes dos negócios a partir do programa *Open Streets* da cidade de Kansas (EUA) com comerciantes, constataram aumento da visitação das pessoas e empresas que pretendem aderir ao programa, além de que outras empresas participem. Engelberg et al. (2014) avaliaram o primeiro evento *Open Streets* de San Diego, para documentar a participação social, negócios e atividade física com efeitos positivos embora o alcance deva ser expandido para incluir mais membros da comunidade carentes.

Cortés (2017) ao analisar a *ciclovía bogotana* como caso de apropriação do espaço público com atividades recreativas promotoras da convivência social. Para a autora, apesar de dos benefícios de programas massivos de recreação e esportes na qualidade de vida dos cidadãos de Bogotá, o investimento econômico neste campo ainda é insuficiente sendo necessário gerar indicadores sociais, bem como evidenciar mais as contribuições na construção de espaços públicos coletivos que desafiem a proposta de cidades atomizadas e cidadãos amedrontados e individualistas.

Segundo García (2017) a *ciclovía bogotana* se revela não como mobiliário urbano, mas como uma tecnologia complexa onde estão inscritos os discursos e saberes em constante mudança na modelação dos corpos e as subjetividades, na normalização dos comportamentos e a força inventiva dos governados aonde emergem profissões e estilos de vida. Para este autor, que escreveu o prólogo do livro *Subjetividades en el espacio público. La ciclovía de Bogotá* de Astrid Bibiana Rodríguez Cortés, professora do curso de *Recreación da Facultad de Educación Física da Universidad Pedagógica Nacional* de Colômbia, a *ciclovía* cobra sentido como um dispositivo com vida própria em pleno rendimento a partir das engrenagens que funciona como prática de disciplinamento e de

liberdade na encarnação de uma “heterotopia”, um espaço completamente outro dentro do cotidiano inseguro desta metrópole (GARCIA, 2017, p.19).

Montero (2017) examina o conceito de “melhor prática” a partir da *Ciclovía bogotana* enunciada como exemplo que podem estimular a mudança de políticas e o aprendizado em outros lugares de acordo com a complexidade dos contextos locais. O autor lança luz sobre as racionalidades e constelações de atores, redes e agendas locais e transnacionais que moldaram o programa desde seu início experimental na década de 1970 até sua construção como uma “melhor prática” internacional na década de 2000.

Roldan & Godoy (2017) analisaram a *Calle Recreativa* de Rosário, Argentina, com o incentivo da mobilidade ativa utilizando como circuito determinadas vias da cidade e o público espacial como cenário. Para os autores, através da adaptação de um ambiente específico e artificial, este programa canaliza um conjunto de práticas da população e, ao mesmo tempo, consegue animar os espaços públicos urbanos mais valorizados no mercado imobiliário que, funcionam como paisagem a serviço de promover a imagem turística.

Na cidade de São Paulo, Sá et al. (2017) realizaram uma reflexão sobre os benefícios da integração dos programas *Ruas de Lazer* (interdição total da rua) e *Ciclofaixas de Lazer* (fechamento parcial de ruas e avenidas) como forma de assegurar a democratização dos espaços das vias públicas. Os autores discutem aproximações dessas duas iniciativas a partir ‘*Teia de Lazer e Atividade Física*’ na cidade ao englobar ações estratégicas e equipamentos públicos e privados tendo como ponto de partida a integração desses programas.

Cruz & Paulino (2019) realizaram dois estudos de caso de áreas 40 de São Miguel Paulista e Santana, além do projeto de rua de lazer da Rua Joel Carlos Borges, ambas no município de São Paulo. Segundo os autores, estes projetos contribuíram para o desenvolvimento de competências no setor público para utilização de metodologias de avaliação de impacto e metodologia de leitura urbana e que, tais competências estão associadas ao urbanismo tático como técnica para intervenções urbanas temporárias restritas a alteração do limite de velocidade motorizada e sinalização horizontal do perímetro dessas áreas.

Com as políticas públicas de ciclovias recreativas e outras nomenclaturas similares, se busca em diversas cidades, vincular a população em torno de uma prática saudável ao promover a atividade física no espaço viário para além dos parques e praças públicas. Isto se justifica para reduzir os custos do Estado em atenção hospitalar para a prevenção de doenças crônico-degenerativas, maior causa de morte no mundo (OMS, 2018).

Devido a abrangência de atuação da Red-CRA, pretendemos restringir o fenômeno mobilidade ativa com base na comparação das políticas públicas de ciclovias

recreativas em conjunto da análise discursiva de agentes culturais envolvidos de duas grandes metrópoles sul-americanas: Bogotá e São Paulo. Nosso foco está em situar a promoção da mobilidade ativa sustentável no espaço da via pública através da abertura desses espaços o fechamento parcial-temporário para o trânsito motorizado, agora destinado a prática de atividade física no tempo livre das pessoas. Diferente de englobar o espaço público como um todo, queremos estabelecer uma problemática que de conta de analisar criticamente a ocupação violenta dos diversos tipos de transporte motorizado e o quanto seus representantes impõem suas políticas e estruturas.

5 DA POLÍTICA PÚBLICA PARA O AGENCIAMENTO DE CICLOVIAS RECREATIVAS

A partir da relação entre a constituição da política pública de ciclovias recreativas e os sujeitos que agenciam os programas nas respectivas localidades, pretendemos estabelecer um vetor de análise que possa diagnosticar no conjunto de estratégias e táticas empregadas pelos diferentes atores. Diante do quadro de racionalidade política da mobilidade urbana com foco nas estruturas voltadas a fluidez e velocidade do transporte motorizado em contraposição ao respeito pela vida das pessoas que ocupam o espaço da via pública, além de suas consequências para a saúde da população, buscaremos problematizar os nexos de saber e poder daqueles que organizam a política pública de ciclovias recreativas em duas importantes metrópoles sul-americanas tendo como pano de fundo, o trabalho da Red-CRA que estabelece uma articulação social desses programas.

No contexto latino-americano atual, entendemos a colonização do automóvel devido a pouca disposição dos poderes públicos na figura de seus gestores, estarem cooptados ao não conseguirem raciocinar estratégias de impacto voltadas a mobilidade ativa por bicicleta, muito por esta ação motora não fazer parte do seu imaginário, tampouco de seus pares que estão na mesma condição. Isto se deve principalmente pela estrutura do planejamento das cidades, da influência do lobby de mercado da indústria automobilística que proporciona às prefeituras grande fonte de arrecadação de impostos, além da propaganda massiva nos meios de comunicação desse bem simbólico em que não raro atribui de modo imagético poder e status, o que acaba materializando certo uso e ocupação do solo em obras públicas que favorecem o transporte individual, e não de pedestres, de ciclistas ou por via transportes coletivos (TRONCOSO et al., 2018).

REFERENCIAS

ALCADÍA MAYOR DE BOGOTÁ. **El libro de la bicicleta**. Bogotá: Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, 2014. Disponível em: https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/el_libro_de_la_bici_bogota_2014.pdf

ALCADÍA MAYOR DE BOGOTÁ. **Encuesta de Movilidad 2019. Indicadores preliminares.** Bogotá: Secretaría de Movilidad, 2019. Disponível em: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/22-04-2020/20191216_presentacion_encuesta_v2.pdf

ALCADÍA MAYOR DE BOGOTÁ. **Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD).** Bogotá: Secretaría de Cultura, Deporte y Recreación, 2022. Disponível em: <https://idrd.gov.co/>

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro (CTB).** Brasília: Ministério das Cidades, Decreto nº 6.488, de 19 de junho de 2008. Disponível em: <https://www.prosimulador.com.br/Recursos/PDF/C%C3%B3digo%20de%20Tr%C3%A2nsito%20Brasileiro.pdf>

BRASIL. **Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).** Brasília: Presidência da República, Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm

BRASIL. **Guia de atividade física para a população brasileira.** Brasília: Ministério da Saúde, 2021. Disponível em: https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/guia_atividade_fisica_populacao_brasileira.pdf

CORTÉS, A. Aportes de la recreación en la apropiación del espacio público. **Licere**, v.20, n.2, pp.315-352, 2017. <https://periodicos.ufmg.br/index.php/licere/article/view/1654/16517>

CRUZ, S. & PAULINO, S. Desafios da mobilidade ativa na perspectiva dos serviços públicos: experiências na cidade de São Paulo. **urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 11, e20190026, 2019. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.e20190026>

ENGELBERG J.; CARLSON, J.; BLACK, M.; RYAN, S.; SALLIS, J. Ciclovía participation and impacts in San Diego, CA: The first CicloSDias. **Preventive Medicine**, v.69, Suppl1, pp.S66-S73, 2014.

ESTRADA, G.; SARMIENTO, O.; CASTILLO, A.; JACOBY, E.; PRATT, M.; TORRES, A.; SCHMID, T.; CAMACHO, A.; RAMOS, M.; RUIZ, O.; ALEMÁN, O.; PARDO, C.; STIERLING, G. **Manual para implementar y promocionar la Ciclovía Recreativa.** Bogotá: OPAS/OMS, CDC-EUA, IDRD, UNIANDÉS, e Red-CRA, 2009. Disponível em: https://cicloviarecreativa.uniandes.edu.co/espanol/images/anexos/CICLOVIASmanual_espanol.pdf

GARCIA, F. Presentación. Biocidadanos en bicicleta. Una genealogía de la ciclovía bogotana. In: **Subjetividades en el espacio público la ciclovía de Bogotá.** CORTÉS, A. Cadiz: Editorial UCA, 2017.

GAUNA, D.; BROWN, J.; KELSEY, L.; MARTINEZ, M.; ABLAH, E. An Evaluation of a Kansas Open Streets Event's Impact on Businesses. **Kansas Journal of Medicine**, v.11, n.1, pp.187-191, 2021. <https://doi.org/10.17161/kjm.vol1414662.eCollection 2021>

ROLDAN, D. & GODOY, S. Cuerpos, movilidades y espacios. La calle recreativa de Rosario (Argentina). **Inmediaciones de la comunicación**, v.12, n.1, pp.129-153, 2017.

MEJIA-ARBELAEZ, C.; SARMIENTO, O.; VEGA, R.; CASTILLO, M.; TRUFFELLO, R.; MARTÍNEZ, L.; MEDINA, C.; GUAJE, O.; ORTIZ, J.; USECHE, A.; ROJAS-RUEDA, D.; DELCLÒS-ALIÓ, X. Social Inclusion and Physical Activity in Ciclovía Recreativa Programs in Latin America. **International Journal of Environmental Research and Public Health**, v.18, n.655, pp.1-24, 2021.

MONTERO, S. Worlding Bogotá's Ciclovía. From Urban Experiment to International "Best Practice". **Latin American Perspectives**, v.213, n.44, pp.111-131, 2017. <https://doi.org/10.1177/0094582X16668310>

ONU. **Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável.** Genebra: Resolução 70/1 da Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas, 2016. Disponível em: <https://brasil.un.org/sites/default/files/2020-09/agenda2030-pt-br.pdf>

OPAS. **Agenda Convergente Mobilidade Sustentável e Saúde. Documento de Referência.** Brasília: Organização Pan-americana de Saúde, 2020. Disponível em: <https://iris.paho.org/handle/10665.2/53147>

PARDO, C.; MALUF, A.; XAVIER, G.; HAGEN, J.; GOMEZ, J.; SILVA, J.; BREITHAUPT, M.; MALATESTA-MELI, M.; TERRAMOTO, T.; DAGGERS, T.; SILVA, V. **Ecomobilidade no Brasil – uma construção conjunta.** Eschborn: Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), 2011.

RED-CRA. **Declaración de Bogotá.** Bogotá: Red de Ciclovías Recreativas de las Américas, 2005. Disponível em: <http://cicloviasrecreativas.org/>

SARMIENTO, O.; TORRES, A.; JACOBY, E.; PRATT, M.; SCHMID, T.; STIERLING, G.; FERNANDEZ, D.; MERRELL, J.; CASTILLO, A.; PARRA, J. **Ciclovías Recreativas de las Américas. Un Programa de Salud Pública.** Washington: Estrategia Regional y Plan de Acción sobre un enfoque integrado para la Prevención y el Control de Enfermedades Crónicas (OPAS/OMS), 2007. Disponível em: http://new.paho.org/hq/dmdocuments/2009/ciclovias_vert_esp.pdf

SARMIENTO, O.; TORRES, A.; JACOBY, E.; PRATT, M.; SCHMID, T.; STIERLING, G. The Ciclovía-Recreativa: A Mass-Recreational Program with Public Health Potential. **Journal of Physical Activity and Health**, 2010, v.7, Suppl 2, pp.S163-S180, 2010.

SARMIENTO, O.; CASTILLO, A.; TRIANA, C.; ACEVEDO, M.; GONZALEZ, S.; PRATT, M. Reclaiming the streets for people: Insights from Ciclovías Recreativas in Latin America. **Preventive Medicine**, v.103, Supp., pp.S34-S40, 2017.

SILVA, C. Planejamento da mobilidade ativa em busca de cidades mais humanizadas. **Revista dos Transportes Públicos da ANTP**, v.42, n.1, pp.79-94, 2020.

TAGLIARI, I. & PAWLOWSKY, U. A mobilidade ativa e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável 2030, com foco na educação para a saúde e para o meio ambiente: Uma análise a partir das características do indivíduo, do ambiente e da tarefa. **Research, Society and Development**, v.10, n.6, e47510616052, 2021. <http://dx.doi.org/10.33448/rsd-v10i6.16052>

TRONCOSO, L.; GONCALVES JUNIOR, L.; TORO-ARÉVALO, S. Ciclismo urbano e processos educativos: cicloativismo como práxis de libertação. **Revista da Alesde**, v.9, n.3, pp.25-38, 2018. <https://revistas.ufpr.br/alesde/article/view/64040/37752>

WHO. **The top 10 causes of death.** Geneva: World Health Organization, 2018. Disponível em: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/the-top-10-causes-of-death>

SOBRE O ORGANIZADOR

ARISTON DA SILVA MELO JÚNIOR - GRADUADO em Engenharia agrícola e civil pela Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP; com PÓS-DOUTORADO no estudo de sinterização e obtenção de compósitos de terras raras em células à combustível pelo Centro de Ciências de Tecnologia de Materiais (CCTM) e PÓS-DOUTORADO no estudo da poluição atmosférica e a contribuição dos gases de efeito estufa (GEE) no impacto ambiental pelo Centro de Química e Meio Ambiente (CQMA) ambos realizados no Instituto de Pesquisas Energéticas e Nucleares (IPEN) da Universidade de São Paulo - USP. MESTRE em Engenharia de Recursos Hídricos - Água e Solos no estudo da relação e interferência dos parâmetros ecofisiológicos de macrófitas na depuração de esgoto doméstico na Faculdade de Engenharia Agrícola (FEAGRI) da UNICAMP. DOUTOR em Engenharia de Recursos Hídricos e Energéticos estudando a relação e presença de metais pesados dispersos na atmosfera através da coleta de material particulado PM10 e análise pelas técnicas de reflexão total por raios X e microfluorescência com uso de radiação síncrotron aplicadas às análises pela Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo (FEC) da UNICAMP. Possui mais de 45 artigos publicados com temática no uso da engenharia e tecnológicas de ponta e alternativas para estudo dos processos de tratamentos de resíduos líquidos, gasosos e sólidos. Autor de 5 livros técnicos e de 2 capítulos de livros na área de engenharia civil e sanitária. Membro da Associação de Engenheiros da SABESP (Companhia de Saneamento Básico de São Paulo) atuou como avaliador e examinador na IBFCRL para concursos públicos na área de engenharia civil e agronomia, além de participar em bancas de mestrado e de concursos na UNICAMP e no IFSP. Adepto do ensino continuado realizou mais de 102 cursos de aperfeiçoamento no ensino superior pela Universidade Federal do Ceará, pela Universidade Estadual do Maranhão e outras IES. Possui mais de 10 anos no ensino superior na Universidade Paulista (UNIP); Faculdades Metropolitanas Unidas (FMU); Universidade Braz Cubas e FATEC-SP. Sendo professor nos cursos de Engenharia: Civil; Sanitária e Ambiental; Elétrica; Mecânica; além dos cursos de tecnologia de edifícios; gestão ambiental e arquitetura e urbanismo. Foi coordenador geral do curso de engenharia civil na FMU durante a gestão de 2015-2016. Tem como linha de pesquisa o estudo contínuo de novas tecnologias de tratamento de resíduos sólidos e líquidos para depuração e conservação do meio ambiente, atuando como pesquisador colaborador na USP e UNICAMP.

Endereço para acessar este CV: <http://lattes.cnpq.br/0010807076892082>

ÍNDICE REMISSIVO

A

Acupunturas urbanas 14, 16, 20

Áreas homogêneas 147, 164, 165

C

Ciclovias recreativas 105, 107, 108, 109, 110, 113, 114, 115, 116, 117, 118

Cidade inteligente 48, 54, 55

Cidade tradicional 48, 49, 55, 58, 64, 68, 69

Ciudades sostenibles 14

Construção civil 81, 82, 85, 89, 93, 120, 133

D

Demografia 12, 25, 30, 46

Derecho a la ciudad 102, 134, 135, 136, 139, 141, 142, 144

Desarrollo urbano 19, 21, 22, 24, 102, 134, 135, 143, 145, 146

Desenho urbano 62, 64, 66, 67, 68, 71, 73, 75, 78

Diseño urbano participativo 14

E

Econometría 25

Edifícios 15, 62, 68, 69, 71, 73, 74, 75, 76, 77, 87, 92, 95, 100, 120, 144, 150, 155, 156

Engenharia civil 81, 120, 133

Espacio público 18, 19, 94, 96, 97, 99, 100, 101, 102, 115, 118, 139, 140, 141, 143, 145, 146

Expo'98 62, 63, 64, 65, 70, 76, 78, 79, 80

F

Fragmentación espacial 134, 136, 138, 143, 144

H

Habitabilidad 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 12, 13

I

Identidad 15, 143, 147, 163, 164

Infraestructuras 94, 96, 99, 100, 101, 102

Investigación económica 25

J

Justicia espacial 134, 135, 136, 139, 142, 144

L

Lajes 84, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 133

M

Memória 48, 49, 57, 58, 60, 61, 67, 80

Mobilidade ativa 105, 106, 107, 109, 116, 117, 118, 119

Modelagem 3D 81

Morfologia 62, 66, 73

Movilidad 9, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 109, 113, 118, 138, 143, 144

P

Paisaje 2, 5, 15, 94, 138, 147

Patrimonio 29, 63, 108, 109, 113, 147, 164

Perspectivas do BIM 81

Planejamento de cidades 105, 106

Poblados rurales 1

Pobreza 25, 26, 27, 28, 30, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 55, 56

Política pública 46, 60, 105, 107, 108, 109, 117

Postmodernismo 147, 163, 164

R

Regeneración urbana 14, 16, 22

S

Segregación social 96, 134, 136, 138, 141, 143, 144, 145

Seguridad ciudadana 134, 136, 142

Soluciones basadas en la naturaleza 14, 18, 20, 22, 23

U

Urbanismos tácticos 14, 16

Urbanização 48, 49, 50, 51, 60, 61, 64, 65, 80

Urbanización 1, 2, 3, 5, 12, 47

V

Vila Expo 62, 63, 65, 76

Vivienda 1, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 33, 38, 44, 139, 142, 150, 160