UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"
INSTITUTO DE BIOCIÊNCIAS – RIO CLARO

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
DESENVOLVIMENTO HUMANO E TECNOLOGIAS

PROGRAMAS DE CICLOVIAS RECREATIVAS COMO TECNOLOGIAS POLÍTICAS DE AGENCIAMENTO DA MOBILIDADE ATIVA POR BICICLETA

LEANDRO DRI MANFIOLETE TRONCOSO

Rio Claro – SP
2024

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"
INSTITUTO DE BIOCIÊNCIAS – RIO CLARO

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
DESENVOLVIMENTO HUMANO E TECNOLOGIAS

PROGRAMAS DE CICLOVIAS RECREATIVAS COMO TECNOLOGIAS POLÍTICAS DE AGENCIAMENTO DA MOBILIDADE ATIVA POR BICICLETA

LEANDRO DRI MANFIOLETE TRONCOSO

Tese apresentada ao Instituto de Biociências da Universidade Estadual Paulista, campus de Rio Claro, como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em Desenvolvimento Humano e Tecnologias.

Orientador: Prof. Dr. Carlos José Martins

Co-orientador: Prof. Dr. Jorge Andrés Jimenez Muñoz

Rio Claro – SP
2024

T853p

Troncoso, Leandro Dri Manfiolete
Programas de ciclovias recreativas como tecnologias políticas de agenciamento da mobilidade ativa por bicicleta / Leandro Dri Manfiolete Troncoso. -- Rio Claro, 2024
323 p.

Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista (UNESP), Instituto de Biociências, Rio Claro
Orientador: Carlos José Martins
Coorientador: Jorge Andrés Jimenez Muñoz

1. ciclovias recreativas. 2. mobilidade ativa. 3. bicicleta. 4. planejamento de cidades. 5. política pública. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Dados fornecidos pelo autor(a).

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

TÍTULO DA TESE: PROGRAMAS DE CICLOVIAS RECREATIVAS COMO TECNOLOGIAS POLÍTICAS DE AGENCIAMENTO DA MOBILIDADE ATIVA POR BICICLETA

AUTOR: LEANDRO DRI MANFIOLETE TRONCOSO

ORIENTADOR: CARLOS JOSE MARTINS

COORIENTADOR: JORGE ANDRES JIMENEZ MUÑOZ

Aprovado como parte das exigências para obtenção do Título de Doutor em Desenvolvimento Humano e Tecnologias, área: Tecnologias nas Dinâmicas Corporais pela Comissão Examinadora:

Documento assinado digitalmente
gov.br
CARLOS JOSE MARTINS
Data: 29/06/2024 12:10:21-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Prof. Dr. CARLOS JOSE MARTINS (Participaçao Presencial)
Departamento de Educacao Fisica / UNESP - Instituto de Biociencias de Rio Claro -

Documento assinado digitalmente
gov.br
FLAVIO SOARES ALVES
Data: 09/07/2024 10:57:41-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Prof. Dr. FLAVIO SOARES ALVES (Participaçao Presencial)
Departamento de Educacao Fisica / UNESP - Instituto de Biociências de Rio C

Documento assinado digitalmente
gov.br
LUIZ GONCALVES JUNIOR
Data: 08/07/2024 12:31:29-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Prof. Dr. LUIZ GONÇALVES JUNIOR (Participaçao Presencial)
Departamento de Educação Física e Motricidade Humana / UFSCar - Universidade Federal de São Carlos - SP

Documento assinado digitalmente
gov.br
LETICIA LINDENBERG LEMOS
Data: 09/07/2024 04:49:41-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Profa. Dra. LETÍCIA LINDENBERG LEMOS (Participaçao Virtual)
Pós-doutoranda do Instituto de Matemática e Estatística / USP - Universidade de S

Profa. Dra. PAOLA CASTAÑEDA LONDOÑO (Participaçao Virtual) Paola Castañeda
Departamento de História y Geografia / UNIANDES - Facultad de Ciencias Sociales de la Universidade de Los Andes

Rio Claro, 28 de junho de 2024

DEDICATÓRIA

À minha mãe Sueli Aparecida Dri Manfiolete, ao meu pai José Nivaldo Manfiolete, à minha irmã Lidiane Dri Manfiolete e a minha esposa Sandra Soledad Troncoso Robles Dri Manfiolete.

AGRADECIMENTOS

Ao meu tio padrinho Odair José Dri, agradeço por seus sábios conselhos.
À Berta Palma Troncoso, Fernando Palma Troncoso e Flora Troncoso Troncoso (in memoriam), minha família em Valdivia, Región de Los Ríos, Chile.
Ao Prof. Dr. Carlos José Martins, agradeço pela paciência nesta orientação.
Ao Prof. Dr. Jorge Andrés Jimenez Muñoz, seus pensamentos estão aqui presentes.
Às Profas. Dras. Letícia Lindenberg Lemos, Paola Castañeda Londoño e aos Profs. Drs. Flávio Soares Alves, Luiz Gonçalves Júnior e Sérgio Resende Carvalho, que fizeram parte do Exame de Qualificação e Defesa da Tese, agradeço por suas colaborações.
A Rodolfo Franco Puttini, agradeço pelo apoio nesta jornada acadêmica.
À Seção Técnica de Pós-graduação do Instituto de Biociências de Rio Claro, na pessoa de Ivana Terezinha Brandt, agradeço pelo apoio burocrático.
Aos integrantes da *Red de Ciclovías Recreativas de las Américas* e a todos (as) promotores da mobilidade ativa por bicicleta em seus territórios.
À Profa. Dra. Astrid Bibiana Rodriguez Cortes, agradeço por suas contribuições.
A Rodrigo Martins Bersi e Eduardo da Costa, agradeço a vocês pela amizade.
A Omar Jimenez, minha referência cicloturística, gratidão por nos conhecermos.
À ciclista urbana doutoranda Marina Kohler Harkot e a Profa. Dra. Jeane Barcelos Soriano (in memoriam), agradeço por suas inestimáveis contribuições à minha formação acadêmica-cicloativista, que descansem em paz!
Aos professores Me. Otto Luhrs Middleton e Dr. Sergio Alejandro Toro-Arévalo por impulsionarem a temática bicicleta, no curso de Licenciatura em Educação Física da Universidad Austral de Chile (UACH).
Aos irmãos Luiz Patrício Canales Brellenthin, à Dra. Patrícia Canales Brellenthin (in memoriam) e a arquiteta Camila Canales Brellenthin, filhos da tia Herta Brellenthin, uma família chileno-brasileira quem tenho profunda estima.
Aos companheiros agroecológicos Gabriel Marostegan Ruffino, Thiago Monaco Ferreira Néspule e João Pedro Marcondes Garcez Pires Novaes e Denis Carlos Gallo, agradeço pelas experiências compartilhadas.
À Latina, minha bicicleta e confidente...
"O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001".

Paciência é a ciência da paz
Sapiência, o tempo que traz.
Adiante, aprende com a dor
Cada instante uma chance pro amor.
(Música Paciência – Braza, 2022)

RESUMO: Esta tese de doutorado tem por objetivo diagnosticar de que maneira quatro programas de ciclovias recreativas sul-americanos podem ser configurados como tecnologias políticas de agenciamento da mobilidade ativa por bicicleta, especificamente em duas metrópoles, Bogotá D.C., Colômbia e São Paulo, Brasil. Ciclovias recreativas consistem em eventos de abertura temporária das vias públicas aos moradores da cidade, para desfrutarem de um espaço seguro e gratuito à realização de atividades físicas, com restrição do acesso de veículos motorizados. Acontecem em um dia fixo da semana (domingos e feriados), com duração média de seis horas e nomenclatura variável ao país onde se realiza o programa. A partir das análises discursivas compostas de documentos e depoimentos de gestores do Programa Ciclovía do *Instituto Distrital de Recreación y Deporte* (IDRD) de Bogotá D.C., da estratégia *Vías Activas y Saludables* (VAS) do Ministério do Esporte da Colômbia, da Ciclofaixa Operacional de Lazer e do Programa Ruas Abertas, ambos da cidade de São Paulo, problematiza-se em que medida estes programas constituem-se por meio de tecnologias políticas de governo das condutas da população usuária com bicicleta no espaço das vias públicas. Diante da operação planejada de um evento temporário que envolve uma gestão qualificada e inclusiva de trânsito e uma organização institucional específica, busca-se apresentar suas condições de possibilidade de incentivo massivo ao uso da bicicleta, em um ambiente social comumente hostil no compartilhamento viário.

PALAVRAS-CHAVE: ciclovias recreativas; mobilidade ativa; bicicleta; planejamento de cidades; política pública.

ABSTRACT: This doctoral thesis aims diagnose how four South American ciclovias recreativas programs can be configured as political technologies for managing active mobility bicycling, specifically in two metropolises, Bogotá D.C., Colombia and São Paulo, Brazil. *Ciclovías Recreativas* consist events that temporarily open public roads for city residents enjoying a safe and free space for physical activities, with restricted access by motorized vehicles. They take place on a fixed day of the week (Sundays and holidays), with an average duration of six hours and a variable nomenclature depending on the country where the program place. In the South American context urban mobility planning, it is important reflecting on how type programs, immersed in a rationality of government policy, repeatedly produces traffic management focused on motorized transport. Based on discursive analyzes composed of documents and testimonies from managers of the Ciclovía Program of *Instituto Distrital de Recreación y Deporte* (IDRD) and *Vías Activas y Saludables* (VAS) strategy of the Ministry of Sports of Colombia and *Ciclofaixa Operacional de Lazer* and the Open Streets Program in the city of São Paulo, we problematize extending to which these programs are constituted through political technologies for governing behavior of bicycling in population on public roads spaces. Given this operation planned temporary event that involves qualified traffic management and a specific institutional organization, we seek presenting conditions of possibility in commonly hostile social environment not shared by the roads.

KEYWORDS: open streets; active mobility; bicycling; city planning; public policy.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Organograma Árvore de problemas ---------- 30
Figura 2. Percursos do Programa Ciclovía ---------- 78
Figura 3. Percursos das ciclovias temporais ---------- 83
Figura 4. Fichas informativas de divulgação das ciclovias recreativas ---------- 101
Figura 5. Folder informativo das Vías Activas y Saludables ---------- 119
Figura 6. Percursos das Ciclofaixas Operacionais de Lazer ---------- 145

LISTA DE IMAGENS

Imagens 1. Começo da Ciclovía em Bogotá na década de 70 ---------- 71
Imagens 2. Guardiães da Ciclovía ---------- 81
Imagens 3. Programa Ciclovía atualmente ---------- 88
Imagens 4. Programa Escuela de la Bicicleta ---------- 91
Imagens 5. Programa Al Trabajo en Bici ---------- 94
Imagens 6. Programa Al Colegio en Bici ---------- 97
Imagens 7. Ciclofaixas Operacionais de Lazer e Ruas de Lazer ---------- 165
Imagens 8. Paulista Aberta ---------- 202
Imagens 9. Parque Minhocão ---------- 207

LISTA DE QUADROS

Quadro 1. Roteiro de perguntas para as entrevistas ---------- 63
Quadro 2. Diagrama síntese da abordagem de pesquisa ---------- 67
Quadro 3. Diagrama analítico dos programas de ciclovias recreativas ---------- 210

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Documentos de políticas públicas analisados ---------- 61
Tabela 2. Descrição dos participantes da pesquisa---------- 64
Tabela 3. Composição de cada Conselho Local da Bicicleta de Bogotá ---------- 100
Tabela 4. Descrição dos programas Vías Activas y Saludables na Colômbia ------ 106

LISTA DE ABREVIAÇÕES

ABRACICLO - Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares
ADE-SAMPA - Agência São Paulo de Desenvolvimento
AIS - Avaliação do Impacto na Saúde
ALIANÇA BIKE - Associação Brasileira do Setor de Bicicletas
BICICULTURA - Encontro Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta e Cicloativismo
CAPES - Coordenadoria de Aperfeiçoamento de Pesquisa em Ensino Superior
CDC-EUA - Centro de Controle de Enfermidades dos Estados Unidos da América
CELAFISCS - Centro de Estudos Laboratório Aptidão Física de São Caetano Sul
CERET - Centro Esportivo, Recreativo e Educativo do Trabalhador
CET - Companhia de Engenharia de Tráfego
CICLOCIDADE - Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo
CLP - Centro de Liderança Pública
CMTT - Conselho Municipal de Transporte e Trânsito
COLDEPORTES - Departamento Administrativo del Deporte, la Recreación, la Actividad Física y el Aprovechamiento del Tiempo Libre
CTB - Código de Trânsito Brasileiro
DAEM - Departamento Administrativo de Educación Municipal
ENABICI - Estratégia Nacional da Bicicleta
EPIANDES - Grupo de Epidemiologia da Universidad de Los Andes da Colômbia
ESG - Environmental, Social and Governance
FAU-USP - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo
FMB - Foro Mundial de la Bicicleta
IDB - Instituto de Desarrollo Urbano
IDPAC - Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal
IDRD - Instituto Distrital de Recreación y Deporte
IMELC - Instituto Movimento ao Esporte Lazer e Cultura
IPEA - Instituto de Pesquisa Aplicada
IPP - Instrumentos de políticas públicas
LABMOB-UFRJ - Laboratório de Mobilidade Urbana da Universidade Federal do Rio de Janeiro
MA - Mobilidade ativa

MOBIFILM - Festival Brasileiro de Filmes sobre Mobilidade

MPE-SP - Ministério Público do Estado de São Paulo

ODS - Objetivos do Desenvolvimento Sustentável

OMS - Organização Mundial da Saúde

ONSV - Observatório Nacional de Segurança Viária

ONU - Organização das Nações Unidas

OPAS - Organização Panamericana de Saúde

PBB - Programa Bicicleta Brasil

PDE - Plano Diretor Estratégico

PDL - Projeto de Decreto Legislativo

PLANMOB - Plano de Mobilidade Urbana

PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana

PNSV - Plan Nacional de Seguridad Viaria

PT - Partido dos Trabalhadores

RECOVÍAS - Red Colombiana de Vías Activas y Saludables

RED-CRA - Red de Ciclovías Unidas de las Américas

SEME - Secretaria Municipal de Esporte e Lazer

SMUL - Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento

SSD - Sistema de Suporte à Decisão

SSEO - Servicio Social Estudiantil Obligatorio

SSEPI - Sistema de Seguimiento y Evaluación de Proyectos de Inversión

TAC - Termo de Ajustamento de Conduta

TCM - Tribunal de Contas Municipal da cidade de São Paulo

TEMBICI – Empresa de bicicletas compartilhadas do Banco Itaú

TRANSMILENIO - Sistema de transporte público em faixa exclusiva por ônibus de Bogotá

UCB - União dos Ciclistas do Brasil

UACH – Universidad Austral de Chile

UDEA - Universidad de Antioquia

UFSCAR - Universidade Federal de São Carlos

UNAL – Universidad Nacional de Colombia

VAS - Vías Activas y Saludables

WRI - World Resources Institute Brasil

SUMÁRIO

Introdução ---------- 16

Parte 1. **OBJETO E MÉTODO DA PESQUISA** ---------- 18

1. **Campo problemático** ---------- 19

1.1 *Perspectiva do investigador*---------- 19

1.2 *Mobilidade urbana, cicloativismo e o uso da bicicleta nas vias públicas* 23

1.3 *Tecnologias políticas e agenciamento* ---------- 31

1.4 *Ciclovias recreativas no contexto latino-americano* ---------- 34

2. **Revisão da Literatura** ---------- 37

2.1 *Associação entre saúde pública e ciclovias recreativas* ---------- 38

2.2 *Abordagem multissetorial para criação de ambientes em ciclovias recreativas* ---------- 41

2.3 *Acessibilidade e inclusão social em ciclovias recreativas* ---------- 43

2.4 *Associação entre infraestrutura cicloviária e ciclovias recreativas* ------- 45

2.5 *Sustentabilidade dos programas de ciclovias recreativas* ---------- 47

2.6 *Conhecimento, poder e governança em ciclovias recreativas*---------- 49

3. **Metodologia** ---------- 52

3.1 *A noção de racionalidade política* ---------- 52

3.2 *A abordagem genealógica* ---------- 55

3.3 *Analítica da governamentalidade* ---------- 57

3.4 *Análise documental* ---------- 60

3.5 *Entrevista como materialização discursiva* ---------- 63

3.6 *Critérios éticos* ---------- 67

Parte 2. **ANÁLISE DISCURSIVA** ---------- 68

4. **Programa Ciclovía do Instituto Distrital de Recreación y Deporte** -------- 69

4.1 *A emergência da Ciclovia*---------- 70

4.2 *Organização administrativa da gestão operacional* ---------- 77

4.3 *A constituição do sujeito ciclista e suas influências na mobilidade ativa* 85

4.4 *Programas educativos com bicicleta em diferentes contextos sociais* -- 89

4.5 P*articipação social no planejamento da mobilidade ativa por bicicleta* -- 98

5. **Estratégia Vías Activas y Saludables do Ministério do Esporte da Colômbia**---------- 105

5.1 *O processo de constituição das Vias Activas y Saludables (VAS)* ------ 106

5.2 *O enfoque da promoção da saúde na estratégia* ---------- 111

5.3 *Planejamento administrativo da estratégia* ---------- 114

5.4 *Formação profissional para gestão das VAS* ---------- 121

5.5 *Atuação das organizações internacionais com ciclovias recreativas* --- 127

6. **Ciclofaixas Operacionais de Lazer** ---------- 134

6.1 *Bicicleta como proposta de governo na cidade de São Paulo* ---------- 135

6.2 *Processo de negociação política das ciclofaixas operacionais de lazer* 144

6.3 *A parceria público-privada* ---------- 150

6.4 *A perspectiva do setor de transporte sobre a mobilidade ciclística* ----- 156

6.5 *A participação do setor de atividade física, esporte e lazer na gestão do evento* ---------- 162

7. **Programa Ruas Abertas da cidade de São Paulo** ---------- 177

7.1 *O processo histórico de gestão política do programa* ---------- 178

7.2 *A organização institucional do Ruas Abertas* ---------- 182

7.3 *Paulista Aberta* ---------- 197

7.4 *Parque Municipal Minhocão* ---------- 204

Considerações finais---------- 208

Referências

Anexos

Introdução

A proposta desta tese de doutorado tem por objetivo diagnosticar de que maneira quatro programas de ciclovias recreativas, sul-americanos, podem ser configurados como tecnologias políticas de agenciamento da mobilidade ativa por bicicleta, especificamente em duas metrópoles, Bogotá D.C, Colômbia e São Paulo (SP), Brasil. Para Estrada *et al.* (2009) ciclovias recreativas consistem em eventos de abertura temporal das vias públicas para a realização de atividades físicas, com restrição do acesso aos veículos motorizados. Acontecem geralmente aos domingos e feriados, com duração média de seis horas e nomenclatura variável a cada país.

No contexto sul-americano de planejamento da mobilidade urbana, nos importa diagnosticar de que forma os programas de ciclovias recreativas reproduzem uma gestão qualificada de trânsito inclusiva. Ao diagnosticar as tecnologias de governo que constituem sua organização política institucional, buscaremos circunscrever as correlações de forças configuradas na presença do que consideramos uma racionalidade política governamental disposta para os transportes motorizados.

Entende-se por racionalidade política governamental, o conjunto heterogêneo de elementos discursivos e não-discursivos, que informam a concepção de uma política institucional estruturante do espaço viário para a fluidez do transporte motorizado. Apesar das vias públicas regressarem à sua normalidade de uso após o evento, trata-se de diagnosticar em que medida as ciclovias recreativas conseguem infletir tendencialmente nas condições de ambiência apropriadas aos ciclistas.

Apesar dos esforços de gestão das principais metrópoles da região em ampliar a acessibilidade dos ciclistas com a implantação de infraestrutura cicloviária, as ciclovias recreativas paralelamente promovem, numa temporalidade específica, a experimentação lúdica do ciclismo urbano. Estes eventos, ao modificarem as dinâmicas das vias públicas, contém a capacidade de incluir a toda a população a participar, mas para tanto, nos parece estratégico investigar como esses programas podem potencializar práticas de mobilidade agenciadoras da cultura de bicicleta.

Diante das relações políticas nas esferas de poder assimétricas entre ciclistas e condutores de veículos motorizados, a justificativa da pesquisa está em problematizar a abrangência das tecnologias de governo que ampliam as condições de possibilidade do agenciamento do uso da bicicleta em Bogotá e São Paulo. Esses programas ao se constituírem temporariamente nas vias públicas, induzem processos

de formação discursiva e comunicativa, sua decorrência implica na sensibilização da conduta de segurança no trânsito, por meio da experiência corpórea do pedalar.

Para tanto, a tese está organizada em duas partes. Na parte um, “objeto e método da pesquisa”, foram apresentados três capítulos: no campo problemático, uma perspectiva da mobilidade ativa por bicicleta, em conjunto dos conceitos das práticas de mobilidade, tecnologia política, agenciamento e ciclovia recreativa; na revisão da literatura, foi exposto o estado da arte das pesquisas sobre ciclovias recreativas e, na metodologia, sucedem-se as categorias analíticas foucaultianas racionalidade política e governamentalidade, os procedimentos da coleta de dados, o quadro de normas que constituem os programas analisados em Bogotá e São Paulo, o diagrama de análise dos momentos da investigação e os critérios éticos para realizar a pesquisa.

Na parte dois, “análise discursiva”, foram apresentados quatro capítulos: no primeiro capítulo, o Programa Ciclovia do *Instituto Distrital de Recreación y Deporte* (IDRD), foram expostos os elementos constituintes da sua operação, as instituições envolvidas, as normativas que embasam a discursividade dos gestores e programas que promovem a mobilidade ativa por bicicleta em diferentes contextos sociais; no segundo capítulo, da Estratégia *Vías Activas y Saludables* (VAS), foram exibidas as perspectivas dos gestores do grupo de trabalho Atividade Física do Ministério do Esporte da Colômbia, o processo de formação profissional dos gestores municipais e o papel dos organismos internacionais na consolidação desta política pública; no terceiro capítulo, da Ciclofaixa Operacional de Lazer, a perspectiva dos gestores envolvidos no começo da sua operação, o planejamento, a fonte de financiamento e as articulações políticas que influenciaram na organização institucional da promoção do uso da bicicleta na cidade de São Paulo e, no quarto capítulo, do Programa Ruas Abertas da cidade de São Paulo, foi realizado breve histórico de iniciativas similares, foram analisadas as normativas federais e municipais para compor a sua organização institucional e o exemplo de dois locais onde ocorre a operação em conjunto da perspectiva do político relator do decreto que instituiu o programa.

Por fim, nas considerações finais, realizamos um diagnóstico geral sobre os programas de ciclovias recreativas das metrópoles analisadas.

Parte 1. OBJETO E MÉTODO DA PESQUISA

"Radfahren Aufklärung" [1]

1. Campo problemático

1.1 Perspectiva do investigador

A partir do envolvimento com o ciclismo urbano descrito na dissertação de mestrado, defendida em 2017, no Instituto de Biociências de Rio Claro, sobre a perspectiva dos cicloativistas da cidade de São Paulo, busca-se ampliar nosso percurso de pesquisa ao compreender as práticas de mobilidade ciclista em diversos contextos e âmbitos da promoção de incentivo ao uso da bicicleta.

No primeiro semestre de 2015, foi realizada uma cicloviagem do interior do estado até a capital paulista para entrevistar pessoas envolvidas em diversas áreas de atuação com bicicleta e participar da formação sobre ciclomobilidade da Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo, referência cidadã no debate público sobre a mobilidade ativa nesta localidade. Desta investigação, resultaram duas pesquisas sobre práticas de mobilidade ciclística: a) do cicloativismo como direito humano às mobilidades ativas (TRONCOSO *et al*., 2018); b) do sentido político aplicado aos trabalhos de mecânica de bicicleta, gerente de agência *bike courier*, organizador de eventos com *mountain bike*, administrador de *bike shop* e gestora pública de infraestrutura cicloviária (TRONCOSO *et al*., 2019).

Neste processo de pesquisa, ao buscar compreender as diversas práticas de mobilidade com ciclismo urbano na cidade de São Paulo, percebe-se que nas cidades do interior o interesse da população pelo *mountain bike* tem sido tanto para ter contatos com paisagens rurais, bem como a fruição de pedalar em segurança distante do trânsito urbano. Com o aumento da procura por este tipo de atividade física, decorre a formação de diversos grupos ciclísticos que se reúnem no tempo livre e do aumento no comércio de peças, equipamentos e serviços com bicicletas.

---

1 Michel Foucault, na conferência proferida em 27 de maio de 1978, intitulada "O que é a crítica?", narra a história da atitude crítica que mantém relação intrínseca com a história da governamentalidade. Para Foucault, se a governamentalização é sujeitar os indivíduos aos mecanismos de poder que reclamam uma verdade, a função da crítica é o seu desassujeitamento no jogo da política de verdade. Em 1784, essa foi a definição dada por Kant sobre o que é a *Aufklärung* em relação a um certo estado de menoridade, característica da incapacidade de servir a seu próprio entendimento na direção de um outro. Para Foucault, há uma correlação entre o excesso de autoridade e a falta de decisão tendo como consequência, o chamado à coragem (FOUCAULT, 2017). Situamos nosso campo problemático com a palavra *Radfahren* que, na tradução da expressão conjunta em alemão, significa "Educação para o ciclismo urbano". Para nós, a atitude crítica do ciclista urbano está na coragem de verdade em reivindicar o seu direito social como vontade de pedalar com segurança no compartilhamento viário.

De outra maneira, as políticas públicas de mobilidade ativa por bicicleta têm sido pouco incorporadas nesses territórios. A obrigação das gestões municipais elaborarem seus Planos de Mobilidade Urbana e que inclusive contam com um documento guia (BRASIL, 2015). Porém, sem uma normativa legislada, o caminho dos cicloativistas em exigir o seu direito, torna-se mais complexo para que os cidadãos se articulem para interpelar as autoridades no cumprimento da política nacional, principalmente com o estabelecimento de ações educativas com bicicleta.

No segundo semestre de 2015, foi realizada uma outra viagem de bicicleta dentro da Colômbia para realizar intercâmbio acadêmico na *Universidad de Antioquia (UdeA)* em Medellín. Esta cicloviagem de ida-e-volta até Bogotá, teve por objetivo entrevistar gestores públicos, cicloativistas, professores, mecânicos e ex-atleta de ciclismo de estrada de renome internacional (TRONCOSO *et al.*, 2022). Estas entrevistas foram realizadas para poder conhecer melhor o campo das políticas cicloativistas, educativas e de gestão públicas de incentivo à mobilidade ativa por bicicleta neste país ao ampliar as perspectivas de agenciamento do seu uso.

No primeiro semestre de 2016, pedalamos aproximadamente 4500 km pelo continente sul-americano (passando pelos três estados do sul do Brasil, no litoral do Uruguai, na pampa Argentina pelo *Ruta* 7 e, cruzando a *Cordillera de Los Andes* para o Chile, conhecer uma rede de cicloativistas e participar do *V Foro Mundial de la Bicicleta (FMB) – Energia Humana, Poder Ciudadano*. Durante o trajeto, foram realizadas 30 entrevistas com políticos, mecânicos, professores e cicloativistas.

A proposta de realizar esta cicloviagem com apoio institucional, foi de conhecer este grupo de pessoas em contextos diversos das práticas de mobilidade cicloativistas em seus territórios e que, por já terem participado e organizado este evento em outras edições, colaborou para ampliar a compreensão sobre o fenômeno da cultura de bicicleta. Ao final, foi elaborado o documentário “Pedalar por cidadania” que concorreu no primeiro Festival Brasileiro de Filmes sobre Mobilidade (MOBIFILM) em 2016.

Em 2017, ao cursar a disciplina “Práticas Sociais e Processos Educativos” do Programa de Pós-graduação em Educação da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), foi refletido criticamente a partir dos referenciais teóricos de Paulo Freire e Enrique Dussel sobre os processos educativos vivenciados na práxis de libertação cicloativista. Pode-se afirmar que para avançar da atual situação de exclusão desta posição epistemológica nas políticas de mobilidade urbana, considera-se a formação do diálogo institucional apoiado pela universidade com o poder público na promoção

da cultura de bicicleta e planejamento de infraestrutura cicloviária, um compromisso ético de direito humano a pedalar com segurança (TRONCOSO *et al.*, 2018).

Entre dezembro de 2017 e janeiro de 2018, foi realizada outra cicloviagem pedalando aproximadamente 3500 km entre os estados de São Paulo, Minas Gerais, Bahia, Espírito Santo e Rio de Janeiro para entrevistar agricultores na perspectiva do cicloturismo agroecológico. A promoção da cultura da bicicleta nestes contextos, contém potencial de ser uma alternativa propulsora para o desenvolvimento da motricidade humana entre ciclistas urbanos e agricultores familiares produtores de alimentos orgânicos, preservando conscientemente a biodiversidade gerando benefícios para o ambiente da saúde coletiva (TRONCOSO *et al*., 2020).

Em um trabalho sobre a promoção do uso da bicicleta, na perspectiva de docentes universitários em Brasil, Colômbia e Chile, com práticas de mobilidade ciclísticas, na análise discursiva, emergiram as unidades de significado: 1) Ciclismo urbano como temática de pesquisa; 2) Articulação político-institucional para a mobilidade ativa; 3) Ensino-aprendizagem do pedalar na cidade, geradores da categoria "Cultura da bicicleta como processo cognitivo-educativo". Para os autores, o incentivo ao uso da bicicleta contém potencial de política institucional e de alternativa emergente interdisciplinar de ensino, pesquisa e extensão (TRONCOSO *et al.*, 2019).

Buscou-se compreender os processos educativos vivenciados por mecânicos de bicicleta com longa experiência em seis contextos laborais. Na análise discursiva, emergiram as unidades de significado: ensino-aprendizagem no trabalho com bicicleta; b) influência tecnológica no ciclismo; c) saúde e cuidados ao pedalar que sustentam a categoria "Mecânica da bicicleta como processo cognitivo-educativo". Para os autores, a mecânica de bicicleta é parte fundamental do fenômeno das práticas de mobilidade com efeitos na realidade urbana. (TRONCOSO *et al.*, 2020).

Entre 2018-2019, na cidade de Valdivia, Chile, foi trabalhado junto com a Direção de Serviços da *Universidad Austral de Chile* (UACH), a criação do espaço de mecânica colaborativa "*Bicicletería Austral"*. Em paralelo, foi desenvolvido junto ao *Departamento Administrativo de Educación Municipal* (DAEM) o projeto "*Biciudadanía en ambientes escolares"* para gerar processos educativos com bicicleta nas vias públicas (TRONCOSO *et al.*, 2021).

Retomando a experiência vivida na Colômbia, ao conhecer uma diversidade de atores sociais envolvidos no agenciamento da mobilidade ativa por bicicleta neste país, no regresso deu-se participação no "*VIII Foro Nacional de la Bicicleta* -

Fusagasugá 2022". Este evento que começou com uma cicloviagem de 80 km, desde Bogotá até esta cidade, no fechamento total de uma rodovia, com aproximadamente 500 ciclistas, verificou-se o nível de organização dos governos distrital de Bogotá, departamental de Cundinamarca e municipal que, com a articulação política do IDRD, coube a função da sua realização por onde passou mais de 2000 pessoas.

Na Colômbia, o ciclismo de estrada é considerado um esporte nacional com ampla visibilidade midiática sendo representado pelos "*escarabajos"* (nome dado aos colombianos por sua excelência em pedalar em grandes subidas) nas principais competições internacionais. O governo distrital de Bogotá tem incentivado o uso da bicicleta, seja na implantação de infraestrutura com o sistema de "*ciclorrutas"* (nome dado na Colômbia aos caminhos segregados às mobilidades ativas nas vias públicas) e de estacionamentos seguros em estações de transporte público e centros comerciais. A promoção institucional de ciclovias recreativas pelo governo nacional inclui apoio logístico e operacional aos governos departamentais e municipais na formação de agentes públicos do setor de educação física.

Esta mobilização do Distrito Central de Bogotá ocorre em uma metrópole que, apesar de não possuir um sistema de transporte público massivo sobre trilhos, segundo contagens oficiais, aproximadamente 8% da sua população utiliza a bicicleta nos deslocamentos diários. Houve entendimento de que esta condição privilegiada, ocorre por uma organização institucional de gestão política com canais de diálogo no fomento à participação cidadã de forma intensa e muito desse impulso, decorre há 50 anos das atividades do Programa Ciclovia. Ao conceber o conceito de ciclovia recreativa, se conformou uma concepção intersetorial de promover a atividade física nas vias públicas com práticas de mobilidade ativa por bicicleta em Bogotá.

Nesse contexto, mencionou-se a entrevista que foi realizada com Jorge Maurício Ramos Martinez, coordenador entre 2003-2013 do Programa Ciclovia do IDRD. Para o entrevistado, a participação cidadã envolve uma correlação de forças entre coletivos cicloativistas e a resistência dos condutores de veículos motorizados com respaldo dos governantes. Este apoio reflete na publicação de normativas que determinaram uma autoridade administrativa competente de controle viário onde são desenvolvidas atividades culturais, recreativas e esportivas. A gestão qualificada do trânsito é o resultado do apoio intersetorial constituído numa forma de governo que ampliou as possibilidades do seu uso na cidade (TRONCOSO, 2019).

1.2 Mobilidade urbana, cicloativismo e o uso da bicicleta nas vias públicas

A partir disso, reconhece-se o argumento jurídico cicloativista de reivindicar o cumprimento da lei na implantação de infraestrutura cicloviária para fomentar a segurança dos ciclistas, sobretudo nas periferias metropolitanas. Sob outra perspectiva, entende-se que esta não pode ser a única estratégia política para promover o incentivo da mobilidade ativa por bicicleta, mas que, ao mesmo tempo, está condicionada à aplicação de legislação específica. Ainda assim, esta medida tem encontrado resistência por parte dos condutores de veículos que, além de pouco terem a oportunidade de pedalar na cidade, esta reivindicação contrária tem gerado um ciclo vicioso que impede avanços operacionais na implantação dessas estruturas.

Bonhan e Cox (2010) examinaram a introdução generalizada de infraestrutura cicloviária segregada no Reino Unido e Austrália e destacaram que, apesar dos seus benefícios, tem havido problemas significativos para o ciclismo nos comportamentos de viagem mais amplos. Os autores concluem que esses espaços, ao retirarem os ciclistas do compartilhamento viário, operam para manter as normas existentes e podem estar em desacordo com seu potencial de mobilidade.

Esta resistência decorre da reprodução das necessidades objetivas dos condutores por meio de obras viárias adequadas ao fluxo e velocidade motorizada e subjetivamente através de comunicação massiva permanente sobre o consumo da automobilidade. Esta combinação de formação do pensamento motorista tem influenciado o comportamento da população no uso de transportes individuais.

Urry (2004) define a automobilidade como um sistema de expansão global da necessidade do automóvel devido a flexibilidade de uso do tempo-espaço, status e símbolos de valor associados. Para o autor, a subordinação de outras formas de mobilidade, o consumo de espaços públicos e a utilização demasiada de bens naturais, geram um caráter específico de dominação da sociedade civil. Egan e Caufield (2024) afirmam que a automobilidade é politicamente sustentada no sistema dominante de opinião pública como discurso normativo de prática essencial das tarefas funcionais, sua desconstrução busca descentralizá-la da vida social.

Apesar da bicicleta ser um instrumento de acesso popular para a mobilidade urbana, geralmente os ciclistas se deparam com uma ambiência viária produzida pela automobilidade que causa risco à vida humana. Ao visualizar nos programas de ciclovias recreativas uma política pública eficaz para promover o uso da bicicleta em escala populacional, cabe problematizar as lógicas de operacionalização contidas na

organização desses programas que envolvem diversos atores sociais, dentre eles, poder público, técnicos de planejamento, organizações sociais não-governamentais nacionais e internacionais, cicloativistas, iniciativas privadas e usuários em geral.

Ao gerar a condição de possibilidade para uma reconfiguração de forças políticas permanente no planejamento urbano com ciclovias recreativas, os gestores públicos passam a levar em consideração as práticas de mobilidade em relação ao ambiente construído para atividades físicas. Esta relação comumente associada às práticas corporais em parques públicos ou, até mesmo, em academias de ginástica no Brasil, ganha outros contornos sobre a promoção da saúde ao considerar as vias públicas como local apropriado para a reprodução das mobilidades ativas.

Entende-se que os eventos de ciclovias recreativas induzem à conduta da população por uma operação de trânsito e que, ao se traduzir numa técnica de poder cognoscível, sua organização interna implica um planejamento administrativo para fazer funcionar esta operação logística. O seu esclarecimento enquanto problema de gestão, implica posicionar as autoridades de governo numa configuração que transforme a atual condição de segregação que limita as práticas de mobilidade ativa.

Para Cresswell (2010) a mobilidade pode ser pensada como um emaranhado de representação e práticas. O autor defende uma política de mobilidade em termos de força motriz, velocidade, ritmo, rota, experiência e fricção humana ao considerar a existência histórica de frágeis sentidos de movimento e que foram marcados por formas distintas de regulamentação móvel.

Jensen (2011) afirma que a mobilidade se torna visível e real a partir dos seus diferentes aspectos que aparecem e ocorrem em ambientes espaciais específicos sob o funcionamento das diversas formas de poder. Para a autora, a mobilidade se confunde com percepções, experiências e desejos do eu moderno com base no enquadramento de imaginá-la, praticá-la e experimentá-la no sentido de alargar a nossa linguagem para abordar suas questões intrínsecas e futuros possíveis.

Caletrio (2016) dá ênfase às mobilidades no plural para dirigir a atenção sobre as variadas condições de possibilidade, significados, práticas e formas de vida associadas ao movimento. Para o autor, o paradigma das mobilidades concebe um fenômeno relacional, multifacetado e contextualizado.

Mimi Sheller, acadêmica reconhecida que colaborou para estabelecer o “novo paradigma das mobilidades”, nos apresenta cinco caminhos aos investigadores para ampliar a compreensão das práticas de mobilidade: 1) uma nova forma de pensar os

mundos como emergentes de relações, fluxos e circulações multiescalares; 2) sua investigação fornece informações sobre as agências materiais das vidas móveis contemporâneas; 3) compreender suas representações discursivas enquanto fenômenos móveis ou imóveis, rápidos ou lentos; 4) um método local de ação colaborativo para explorar a ética e desenvolver quadros explicitamente normativos para instigar a sua justiça; 5) existe uma política de mobilidade organizada em torno de “constelações” de movimento, significado e prática desiguais e diferenciais que se unem pelas experiências vividas (SHELLER, 2018, p.20).

Para Manderscheid (2014) apesar do paradigma das mobilidades considerar o contexto onde as práticas de mobilidade das pessoas estão inseridas, a investigação empírica tende a investigar o social separadamente enquanto sentido subjetivo da experiência em contraposição a base discursiva, espacial ou estrutural. A partir disso, a autora faz uma proposta de investigação crítica que busca tecer ligações entre estruturas e práticas de mobilidades com a análise de correspondências múltiplas que reforçam as redes sociais como origem das decisões.

Cook *et al.* (2022) definem mobilidade ativa como viagens nas quais o esforço físico sustentado do viajante, contribui diretamente para o seu movimento. Por outro lado, Coelho (2020) ao se referir a este conceito nas cidades brasileiras, o caracteriza como uma subespécie do direito à cidade, inspirado por princípios democráticos de justiça social. Para a autora, na cidade forjada pelo capitalismo, a mobilidade urbana estabelece um aparato de exclusão onde aqueles que convivem perto das centralidades, sofrem segregação em seus deslocamentos.

Estes autores fazem parte de uma rede de pesquisa europeia que está relacionado a abordagem foucaultiana sobre as práticas de mobilidade ao ampliar as condições de possibilidade de se pensar no planejamento urbano inclusivo à bicicleta. De outra forma, ao definir o conceito de mobilidade ativa e sua correlação com o processo político institucional de implementação da pauta dos governos brasileiros, estamos apoiados em uma abordagem que envolve a complexidade de se abordar o fenômeno mobilidade ativa por bicicleta na maneira como está estruturada a condição violenta que sofre o ciclista nas cidades brasileiras.

Para exemplificar esta exclusão, de acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, entre 2010-2019 aproximadamente 392 mil mortes em acidentes com transportes terrestres, como atropelamentos e sinistros com bicicletas, motocicletas, automóveis, caminhonetes, caminhões e ônibus no Brasil (BRASIL,

2023). Ainda, muitas das pessoas envolvidas nos acidentes permanecem com sequelas permanentes. De acordo com o Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), em 2022, foram aproximadamente 230 mil pessoas inválidas (ONSV, 2022).

De acordo com o Centro de Liderança Pública (CLP), em 2023 foram 24052 homens e 5045 mulheres que morreram em acidentes de trânsito com taxa de acidentes fatais em 15 mortes por 100.000 habitantes. Ainda, entre 2012-2023, foram perdidos R$251 bilhões, uma perda anual de aproximadamente R$21 bilhões, R$800 mil por indivíduo, o que corresponde a 0,2% do PIB brasileiro. A nota técnica sugere como medidas os governos implementarem leis de segurança viária, melhorias na infraestrutura rodoviária, campanhas de educação e fiscalização (CLP, 2024).

Mascolli *et al.* (2023) descreveram as características dos óbitos de ciclistas, sua evolução e o papel da estrutura cicloviária do município de São Paulo. Os autores diagnosticaram que a taxa bruta de mortalidade de ciclistas aumentou entre 2000-2006 e diminuiu entre 2007-2017, com variação positiva de 32% nas viagens diárias de bicicleta (em 2015 foi 2,9 por 100.000 habitantes e no estado de São Paulo, foi 3,7 por 100.000 habitantes). Os autores recomendam o reforço da implementação de medidas protetivas e educativas para esta população.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) determina o respeito aos ciclistas. No artigo 29, os ciclistas têm prioridade sobre veículos automotores e pedestres têm prioridade sobre ciclistas; no artigo 201, não guardar distância lateral de 1,5m ao ultrapassar bicicleta, infração média e multa; no artigo 220, não reduzir velocidade compatível com a segurança do trânsito, infração grave e multa e, no artigo 170, dirigir ameaçando pedestres ou demais veículos, infração gravíssima, multa, suspensão do direito de dirigir, retenção do veículo e da habilitação (BRASIL, 1998). Entretanto, os ciclistas não são atendidos em suas demandas para reivindicar seus direitos. Zuge Junior (2015) afirma que a posição cicloativista paulistana busca pressionar o poder público no cumprimento destas normas jurídicas, o que motiva a aglutinação de indivíduos em torno da percepção política de risco compartilhado.

Entende-se que a aplicação da norma de trânsito não é plenamente fiscalizada pelas autoridades responsáveis, o que resulta em campanhas de conscientização com pouca efetividade de articular e sensibilizar a população sobre o respeito e cumprimento das normativas governamentais. Por outra parte, as ações educativas não encontram respaldo institucional, tanto das instituições educativas que muito pouco promovem o uso da bicicleta, bem como das limitações dos órgãos de

transporte que, em muitos casos, estão caracterizados como empresas públicas preocupadas apenas em fazer fluir a massa motorizada e que contam com o mínimo de profissionais especializados no planejamento das mobilidades ativas.

Historicamente, as regiões metropolitanas brasileiras se constituíram na segunda metade do século XX com a modificação da circulação urbana do centro, local de trabalho para as moradias nas periferias, gerou um espraiamento urbano com a realização de grandes vias e gerando dependência da população pelos transportes individuais. O uso da bicicleta estabelece-se marginalmente devido às limitações físicas em contraste com o sistema da automobilidade.

Balbim (2016) entende que a lógica da mobilidade urbana no Brasil está relacionada às determinações individuais que influenciam na organização do espaço nos modos de vida. Para o autor, uma das transformações no contexto da mobilidade cotidiana é seu reforço impulsionado pelas novas tecnologias da comunicação, para além do paradigma de circulação que estrutura o espaço urbano, onde o espaço da cidade expande o universo da “vida de relações humanas”.

A transformação da mobilidade pelas tecnologias de comunicação que influencia no hábito do indivíduo em mobilizar-se passivamente sendo capturado por uma forma de vida motorizada. Para Silva *et al*. (2016) os modos motorizados permitiram que os tempos de viagem se mantivessem nos mesmos intervalos aqueles observados nas viagens a pé, ainda que, com distâncias percorridas maiores. Esta característica exponencial do transporte tem levado a ampliação das áreas urbanizadas, porém, têm acarretado no excesso de viagens motorizadas saturando, tanto as vias existentes, como aquelas construídas para absorver uma demanda crescente por espaço viário (p.81).

No Brasil, quando pensamos em ciclovias, a primeira ideia que surge é de espaços segregados nas vias públicas para bicicleta. Na tentativa de ampliar o conceito, esse programa opera no sentido de entregar, de forma temporária, a condição para a pessoa pedalar, sendo uma forma legítima e alternativa de promover o seu uso. Diferentemente de segregar determinada parte da via, este tipo de fechamento das vias públicas implica dar outra forma à bicicleta na cidade que, ao ser explorada para atividades recreativas, entrega um lugar comum no imaginário coletivo ao criar outra função social para formas ativas de deslocamento.

Olekszechen *et al*. (2016) ao verificar como os estudos pessoa-ambiente enfocam a temática do uso de bicicletas como meio de transporte a partir das

categorias hábitos e atitudes, ambiente e comportamento e percepção, os resultados apontam para a compreensão multideterminada deste modal. Para Carvalho e Freitas (2012) ao analisarem a produção científica que trata da relação entre o ciclismo como meio de transporte e a saúde pública, demonstraram que é recente a preocupação com este tema e que o seu padrão ocorre de forma heterogênea, mas com potenciais de maiores impactos nos países em desenvolvimento, onde torna-se urgente a inclusão deste tema nas agendas de pesquisas sobre a relação entre promoção do transporte ativo, saúde e segurança no trânsito.

Para Tagliari e Pawlowsky (2021) a mobilidade ativa apresenta-se como um meio para a promoção da saúde e para diminuir a quantidade de gases poluentes através da construção de ambientes de aprendizagem educacional formal e não formal, em atividades pontuais, bem como por meio de intervenções de longo prazo, na criação de oportunidades com instrução e encorajamento para a efetuação.

Andrade e Rodrigues (2018) no estudo a “Economia da bicicleta no Brasil”, analisaram as seguintes dimensões: 1) cadeia produtiva; 2) políticas públicas; 3) transporte; 4) atividades afins e 5) benefícios. Os autores consideram a ausência de infraestrutura cicloviária e segurança no trânsito como os maiores problemas do ciclista brasileiro e que poderiam ser melhor abordados nas políticas cicloviárias.

A “Agenda Convergente Mobilidade Sustentável e Saúde” elabora pela Organização Panamericana de Saúde (OPAS) e vinculada a Organização Mundial da Saúde (OMS), elencam os impactos positivos da mobilidade ativa na prevenção dos acidentes de trânsito, na realização de atividades físicas e na melhora da qualidade do ar nas cidades. Para sua implementação requer haver uma articulação entre agendas de trabalho intersetorial das políticas públicas, de promoção do bem-estar das populações, para ampliar a otimização de recursos nos processos de planejamento institucional ao ampliar o seu alcance e efetividade (OPAS, 2020).

O Guia de Atividade Física para a população brasileira elaborado pelo Ministério da Saúde, indica a promoção da atividade física nos deslocamentos cotidianos, seja a pé, bicicleta, patins e skates, pessoas com deficiência e com mascotes. A tarefa multisetorial deve ser operada por gestores do campo da educação física, recreação e esporte em conjunto com funcionários técnico-administrativos do trânsito e o apoio da iniciativa privada, de organizações sociais e da cidadania para a legitimação dessas atividades (BRASIL, 2021).

Oliveira e Silva (2021) adotando como referencial o conceito de “Saúde em Todas as Políticas”, acreditam nas Ciências da Atividade Física, a tarefa de formar uma agenda multisetorial de pesquisa e *advocacy* que possa reorientar o desenho urbano e de uso do solo. Para Nieuwenhuijsen et al. (2017) a poluição atmosférica, o ruído, a temperatura, os espaços verdes, os acidentes com veículos motorizados e a atividade física ligam o planejamento urbano e dos transportes à saúde pública. Para a tomada de decisões políticas, é importante compreender e ser capaz de quantificar toda a cadeia, desde a fonte, passando pelos caminhos até aos efeitos e impactos na saúde, para fundamentar e direcionar eficazmente as ações.

Ainda, Nieuwenhuijsen et al. (2019) apresentam a ferramenta de Avaliação do Impacto na Saúde (AIS) para integrar evidências no processo de tomada de decisão e que, ao introduzir a saúde em todas as políticas, têm sido utilizadas para viabilizá-las para melhorar a saúde pública nas cidades. Para as autoras, o processo sobre como chegar lá é tão importante quanto o resultado real ao fornecer respostas sobre como diferentes disciplinas/setores trabalhar integrados por uma determinada abordagem de saúde pública para provocar mudanças no planejamento urbano.

Varela e Hallal (2024) insta os pesquisadores a considerar o contexto em que a atividade física é praticada em cada comunidade com uma estratégia analítica para adaptar as recomendações às necessidades dos indivíduos. Para os autores, esta abordagem requer que os governos, os decisores políticos e a comunidade científica ajudem a construir sociedades nas quais a escolha da pessoa ser fisicamente ativa seja conveniente, agradável, seguro, acessível e valorizada.

Santos e Santos (2022) afirmam que a bicicleta precisa ser integrada às políticas de mobilidade urbana, partindo da convivência nas vias públicas ao habitar a cidade. Silva (2020) propõe a utilização do conceito mobilidade ativa integrado aos instrumentos urbanísticos do Plano Diretor e Plano de Mobilidade Urbana com base nos critérios: a) na elaboração participativa com base nas condições de circulação dos deficientes, pedestres e ciclistas; b) dos instrumentos legais e normativos em conjunto ao apoio de organizações sociais; c) na consolidação dos levantamentos como produto de leitura técnica; d) na aprovação em lei municipal com diretrizes que orientem a atuação do poder público (p.87).

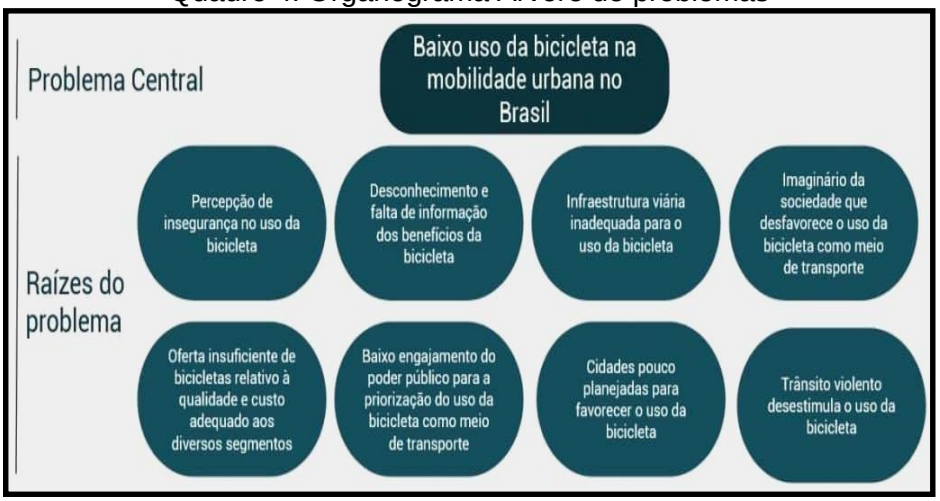
A principal normativa brasileira que promove o uso da bicicleta é a Lei federal 13.724 de 2018 que instituiu o Programa Bicicleta Brasil. Ao inserir a bicicleta como componente da mobilidade urbana com diretrizes gerais aos agentes públicos e

privados, busca-se derivar suas ações em estratégias de implementação (BRASIL, 2018). No projeto aprovado pelo Congresso Nacional, apesar dos legisladores na época preverem na norma, 15% dos recursos arrecadados com multas de trânsito ao programa, o artigo foi vetado pelo presidente Michel Temer (MOBILIZE, 2018).

Apesar de não prever fonte de recursos públicos, com a sua aprovação, a União dos Ciclistas do Brasil (UCB) passou a dialogar formalmente com o Governo Federal e celebraram um Acordo de Cooperação Técnica, onde foi constituído o grupo gestor da Estratégia Nacional da Bicicleta (ENABICI). Está composto pela UCB, a *World Resources Institute* (WRI Brasil), Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO), Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (ALIANÇA BIKE), a TEMBICI (empresa de bicicletas compartilhadas do banco Itaú), a Confederação Nacional dos Municípios, a Frente Nacional dos Prefeitos e a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

A metodologia da “Árvore de Problemas” se constitui em um organograma representativo que parte do tronco, o principal problema de uso da bicicleta, as folhas são os desafios para modificar o tipo de gestão do trânsito que alimenta as raízes para que floresçam (ENABICI, 2023). Segue o organograma da árvore de problemas.

Quadro 4. Organograma Árvore de problemas



Fonte: ENABICI (2023)

Sua construção partiu de pactos globais firmados pelo Brasil, como a Década de Ações para Segurança no Trânsito da Organização das Nações Unidas (ONU). A OMS por meio da Resolução 74/299 da ONU, deu início a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030 para reduzir 50% as mortes e lesões no trânsito.

Globalmente, 3,5 mil pessoas morrem todos os dias, o que equivale a 1,3 milhão de mortes evitáveis e 50 milhões de pessoas lesionadas por ano (OPAS, 2021).

A ENABICI está dividida em cinco eixos: 1) Políticas públicas, legislação e controle social; 2) Infraestrutura cicloviária; 3) Bicicleta movimenta a economia; 4) Promovendo a mobilidade por bicicleta e 5) Orçamento e financiamento. Neste documento, as “Ruas Completas” devem ser incluídas na elaboração de Projetos Cicloviários para redistribuição dos espaços das vias para segurança na circulação humana com normas que precisam ser consolidadas ao garantir maior qualidade aos técnicos que elaboram os projetos (ENABICI, 2023).

Concorda-se com esta definição que indica o caminho a percorrer com a operação desses programas para integrar taticamente a bicicleta no compartilhamento com os transportes motorizados, em segurança e comodidade. Para tanto, o caminho de aplicação desse conceito implica transformar a atual condição de planejamento da mobilidade urbana adaptado à escala humana, implicando um redesenho das vias públicas para distribuição dos espaços viários.

O agenciamento das ciclovias recreativas necessita ser problematizado para analisar os fatores que potencializam o desenvolvimento das práticas de mobilidade ciclísticas a partir dos processos de integração técnica e administrativa do planejamento urbano. Diante disso, caberia interrogar se esses programas podem ser caracterizados como estratégias governamentais compostas de tecnologias políticas diversas que colaboram para ampliar a acessibilidade e inclusão social das mobilidades ativas, especialmente à bicicleta, no trânsito das vias públicas.

1.3 Tecnologias políticas e agenciamento

Faremos nessa seção uma abordagem analítica possível para problematizar os programas de ciclovias recreativas. Neste contexto da promoção do incentivo ao uso da bicicleta, agentes públicos, cicloativistas e de organizações sociais, estão às margens dos processos decisórios das políticas de planejamento urbano, não são considerados. O resultado é o foco da gestão pública na implementação de infraestrutura cicloviária, mas que pouco modifica o atual cenário de segregação nas vias públicas e deixa de favorecer o desenvolvimento das mobilidades ativas

Apesar dos benefícios para a saúde pública, as ciclovias recreativas se tornam uma estratégia de governo intersetorial concebido para a prática de atividade física aos domingos com o interesse do governo municipal. A integração de setores para

sua operação, ocorre com a participação desses atores sociais de acordo com o envolvimento das autoridades políticas que se abrem, em mesas de diálogo, para negociar e empreender economicamente a sua atuação.

Para o evento congregar parcela importante da população que tem colaborado para a formação do comportamento ciclista na população, o poder público é fundamental para planejar o desenho de intervenção das atividades recreativas, culturais e esportivas. Para tanto, esta ação administrativa ocorre por meio de um planejamento logístico e operacional entre os níveis de atuação público e privado. Esta articulação se comporta como uma tecnologia de governo ao ampliar as condições de possibilidade para condução de condutas com bicicleta na cidade.

Diante das correlações desiguais de forças na constituição do espaço das vias públicas, a promoção de práticas de mobilidade ativa em ciclovias recreativas contém potencial de modificar a composição de estratégias no campo da mobilidade urbana. A problemática da violência no trânsito resulta da pouca organização desses espaços, por isso há se de requerer tecnologias de governo que conduzam (in)diretamente os condutores de veículos a se responsabilizar pelo comportamento das mobilidades ativas para assim ter a noção de respeitar as normas e regras de trânsito, cabe agenciar uma conduta de segurança nas vias públicas.

Entende-se por agenciamento nesta pesquisa, as tecnologias de governo das condutas, por meio de projetos e programas que ampliam a adesão da população à mobilidade ativa por bicicleta em vias públicas. Na multiplicidade de grupos que promovem o seu uso, apesar das diferenças nas práticas de mobilidade, a condição comum de insegurança vivida nesses espaços.

A congregação de interesses na formação da cultura de bicicleta em ciclovias recreativas, passa pela reconfiguração de forças na ocupação viária. O caminho passa por ampliar as discussões institucionais sobre os processos de agenciamento das políticas públicas de planejamento urbano que possam modificar a atual concepção arquitetônica para garantir segurança aos ciclistas.

Para Savage (2022), a abordagem do agenciamento leva em conta as relações emergentes de exterioridade, a heterogeneidade das composições sociais, a relacionalidade dos saberes na constituição das estruturas de fluxo e a atenção ao poder das agendas políticas. Para o autor, a proposta conceitual do agenciamento busca esclarecer os aspectos organizacionais de como podem funcionar determinar

política pública ao ser adotada e adaptada ao contexto local com base nos múltiplos fatores específicos estrategicamente organizados para torná-la viável.

Podemos afirmar que os programas de ciclovias recreativas na perspectiva foucaultiana. são tecnologias políticas caracterizadas por ações políticas e estratégicas de planejamento urbano que estabelecem, em uma temporalidade específica no viário urbano, uma intervenção no trânsito motorizado, por meio de uma operação logística que induz a formação de outras condições de possibilidade para transformar o comportamento dos indivíduos com práticas de mobilidade ciclista. Nestes eventos, a promoção das atividades físicas visa transformar as relações de poder na governança das mobilidades ativas ao ampliar a concepção de ambiência nesses espaços públicos livres.

Para Michel Foucault, a partir dos séculos XVI-XVII, a regulação de exercício do poder passou a ser feita da sabedoria para o cálculo das forças, agora regulado pela racionalidade política na perspectiva do comportamento dos indivíduos governados como sujeitos guiados por seus próprios interesses (FOUCAULT, 2008).

Segundo Edgardo Castro, tecnologias políticas são práticas sociais dispostas pela regularidade e que acompanham os modos de fazer. Para o autor, os termos técnica e tecnologia, agrega a ideia de prática aos conceitos de estratégia e tática para mostrar um saber do corpo que se torna cálculo e organização na capacidade do manejo de forças para obter corpos úteis e dóceis, por isso a disciplina é uma tecnologia e não uma instituição ou aparato (p.525-6). Para Foucault, o que define uma tecnologia política é o exercício da estratégia local nas relações de poder subordinadas a um modo de produção operacional de forças em ação sobre a ação compostas no espaço-tempo da infraestrutura (DELEUZE, 2020).

A ciclovia recreativa sendo uma tecnologia política de agenciamento das práticas de mobilidade com bicicleta, com o seu desenvolvimento tem ampliado a estrutura de gestão por estar caracterizada como uma operação intersetorial de governo. Esta intervenção estrategicamente realizada em uma temporalidade específica, está organizada institucionalmente por uma lógica de operacionalização particular para induzir os indivíduos a mobilizar-se ativamente pelas vias públicas e com sua permanência, busca transformar a disposição desses espaços.

A hipótese de pesquisa busca afirmar que a ciclovia recreativa sendo uma tecnologia política, opera por meio de uma estratégia intersetorial para criar ambientes de apoio à atividade física nas vias públicas. O seu agenciamento no governo das

mobilidades ativas, têm colaborado para gerar novas condições de possibilidades para o uso da bicicleta nas cidades que foram parte do estudo. Na constituição dos programas analisados, coube problematizar como um evento recreativo massivo que necessita de uma operação de trânsito, pode modificar o panorama de planejamento urbano do pedalar com segurança nesses espaços.

Diante disso, faz-se as seguintes perguntas para estabelecer um caminho analítico de pesquisa sobre o problema do agenciamento da mobilidade ativa por bicicleta, em ciclovias recreativas: a) Como a gestão política desses programas, composta por técnicas e práticas de governo, agencia a atividade física das mobilidades ativas em vias públicas? b) De que forma a organização institucional, composta de leis, decretos, normas, acordos e regulamentos, determina a lógica de operacionalização destes programas?

Ao apresentar as condições existentes das práticas de mobilidade com bicicleta em ciclovias recreativas que os governos de Bogotá e São Paulo têm implementado, quer se expor a emergência, a heterogeneidade e a relacionalidade das ações promotoras das mobilidades ativas. O esforço de pesquisa tem o desafio de construir um vetor de análise sobre o conjunto de estratégias dos atores sociais envolvidos. Ao expor estas táticas de agenciamento com bicicleta, vai ser possível diagnosticar as lógicas de operacionalização em dois níveis: a nível macro, a gestão política desses programas em duas metrópoles sul-americanas e, a nível micro, os processos de constituição intersetorial implicam organizações institucionais diferentes, com efeito na potência de operação desses programas.

1.4 Ciclovias recreativas no contexto latino-americano

Para contextualizar o leitor sobre o conceito de ciclovias recreativas, faz-se menção a alguns fatos históricos que consolidaram a Ciclovia de Bogotá. Foi realizada a primeira vez no dia 15 de dezembro de 1974 denominada *Mitin a favor de la bici*, uma iniciativa da organização *Procicla* e o Departamento de Trânsito, contando com a presença de aproximadamente 5000 pessoas (ORTIZ, 1995).

Os promotores envolvidos passaram a contar com influência política para o fechamento temporário de determinadas vias públicas, e, após crescente apoio popular, a prefeitura promulgou em 1976, os Decretos 566 e 567 que definiam *Las Ciclovías*. Para Rodriguez (2017) esses decretos legitimaram o esforço do *Procicla* e

motivaram outras entidades a aderirem ao projeto, mas a ideia de pedalar aos domingos, como ato de entretenimento cidadão, levou mais tempo.

A partir do Programa Ciclovia, outras metrópoles passaram a realizar ciclovias recreativas. Em 2005, o *Instituto Distrital de Recreación y Deporte* realizou a "*Primeira Conferência Internacional sobre Ciclovías Recreativas"* na qual foi criada a "*Red de Ciclovías Unidas de las Américas"* composta por instituições governamentais, organizações não-governamentais e promotores. Ao final do evento, os participantes assinaram a "Declaração de Bogotá":

> Observa-se o desenvolvimento das cidades americanas marcadas por infraestruturas de transporte sem refletir sobre as mobilidades ativas. Considera-se a construção de cidades saudáveis através de programas que promovam a interação humana. Acolhe-se as iniciativas de usos temporários em vias públicas destinadas para as pessoas. Aprecia-se as atuais ciclovias que gozam de apoio popular. Em média, 2.4 milhões de cidadãos saem às ruas todos os domingos com iniciativas que implicam ter maior participação na gestão das suas condições por meio de campanhas de comunicação que promovam a recuperação dos espaços públicos com atividades recreativas. Está formatada por um grupo de trabalho para criar esta rede como uma associação de entidades interessadas em fortalecer esses programas no continente americano (RED-CRA, 2005).

Com o aumento do interesse de diversas administrações municipais de vários países em implantar ciclovias recreativas, houve um aumento no número de filiados desta rede de promotores. Em 2009, a rede mudou para *Red de Ciclovías Recreativas de las Américas* (Red-CRA) e com apoio da OPAS, do Centro de Controle de Enfermidades dos Estados Unidos (CDC-EUA), dos programas de Bogotá, Guadalajara e Santiago e do Grupo de Epidemiologia da *Universidad de Los Andes* da Colômbia (EPIANDES), foi elaborado o *Manual para implementar y promocionar las ciclovías recreativas.*

Esta rede conta com 88 membros de administrações municipais, fundações e institutos públicos promotores do esporte, lazer e atividade física. Entre 2005-2019, foram realizados quatorze congressos em diferentes cidades latino-americanas para reunir os promotores que apresentaram suas experiências de gestão, debates para potencializar as iniciativas entre instituições públicas e setor privado.

Segundo o manual, são oito critérios considerados como bases operacionais para realizar este tipo de evento:

> 1) Vontade política das autoridades no desenvolvimento das atividades; 2) Viabilidade das vias públicas fechadas levando em consideração as características das instalações e desvios para veículos durante o evento; 3) Investimentos para a compra de itens e contratação de serviços e trabalhadores; 4) Aprovação do projeto indicando o circuito, sinalização,

> pessoal disposto na localização e funções e medidas de mitigação na circulação de veículos; 5) Realização de atividades por usuários com a oferta de água, alimentos e empréstimo de rodados; 6) Seleção de funcionários para garantir a segurança pública; 7) Aquisição de elementos, gestão de seguros e mídia; 8) Manutenção e supervisão da montagem (ESTRADA *et al.*, 2009).

Estas bases operacionais são os elementos constituintes que se pretende problematizar por determinarem a composição local de forças que compõem os momentos da organização e gestão dos programas. Se para Foucault o governo é o conjunto de procedimentos e cálculos que articula poderes-saberes sobre o corpo individual e as populações, caberia interrogar se na sua atuação estratégica, é desenvolvido um investimento em tecnologias políticas de regulação das condutas favoráveis à constituição de ambientes apropriados à mobilidade ativa por bicicleta.

Estas tecnologias políticas ao serem determinadas por uma racionalidade política governamental que conforma as suas formas de agenciamento, nos cabe diagnosticar a lógica de operacionalização composta de técnicas e táticas específicas que geram condições de possibilidade para as práticas de mobilidade com bicicleta nas vias públicas e assim ampliar o seu uso na vida social.

Ao problematizar as ciclovias recreativas como uma prática social histórica e situada, procura-se diagnosticar a função desses programas nos termos da sua articulação com a diversidade de atores sociais envolvidos na sua organização. Se por um lado, o risco de acidentes é proporcional a aptidão física do indivíduo em pedalar nas vias públicas, por outro, as normativas que reordenam esses espaços envolvem o esforço do governo para propor um sentido de mudança. Portanto, as ciclovias recreativas são um problema de gestão por conter em sua operação, diversas formas de agenciamento comunicativo das práticas de mobilidade ciclista que ampliam o campo de atuação de promoção do uso da bicicleta.

No próximo capítulo, haverá a exposição da revisão da literatura de estudos sobre ciclovias recreativas, as perspectivas metodológicas envolvidas na realização desses trabalhos, as lacunas presentes e o caminho de análise a tomar nesta tese.

2. Revisão da Literatura

Neste capítulo, é apresentado o estado da arte dos estudos sobre ciclovias recreativas. Foi realizada uma revisão bibliográfica de artigos científicos publicados na base de dados do Portal de Periódicos da Coordenadoria de Aperfeiçoamento de Pesquisa em Ensino Superior (CAPES) e do portal científico *Scielo* Brasil, com a expressão ciclovias recreativas, foram encontrados 27 artigos. Também foi incluído um livro sobre a Ciclovia de Bogotá, com mais profundidade, devido a abordagem metodológica estar em consonância com o campo problemático da vigente pesquisa.

A partir disso, compilou-se as referências nos seguintes temas: 1) Associação entre saúde pública e ciclovias recreativas; 2) Abordagem multissetorial para criação de ambientes de atividades físicas em ciclovias recreativas; 3) Acessibilidade e inclusão social em ciclovias recreativas; 4) Associação entre infraestrutura cicloviária e ciclovias recreativas; 5) Sustentabilidade dos programas de ciclovias recreativas; 6) Conhecimento, poder e governança em ciclovias recreativas. Os cinco primeiros tópicos estão relacionados à estudos epidemiológicos e o sexto às humanidades

O critério de seleção para agrupar os temas foi diagnosticar em cada pesquisa, a principal temática abordada. Os temas associação com a saúde pública, abordagem multissetorial para criação de ambientes de apoio para atividade física, acessibilidade e inclusão social, infraestrutura cicloviária, sustentabilidade dos programas e conhecimento das formas de governança estão entrelaçados devido à complexidade da gestão desses programas e que são parte da construção do problema de pesquisa.

Essa organização por temáticas está relacionada à manifestação de significados que essas pesquisas foram concebendo sobre o que são ciclovias recreativas: da estratégia de governo para a promoção massiva das mobilidades ativas no espaço viário. Necessita-se criar uma estrutura urbanística para dar outro uso temporário a esses espaços adequados à prática de atividade física, o que tem gerado maior acessibilidade e inclusão social por serem realizados em vias públicas.

A infraestrutura cicloviária tem aumentado de acordo com o desenvolvimento desses programas, a sustentabilidade ocorre quando a população e as autoridades de determinado local estão convencidas dos benefícios da intervenção e das relações de poder-saber constituídas na sua administração, planejamento e gestão e influência na operação local deste tipo de política pública. Dessa forma, o conceito ciclovias recreativas se constituiu como parte da promoção do uso da bicicleta nas cidades.

2.1 Associação entre saúde pública e ciclovias recreativas

A associação das ciclovias recreativas com a saúde pública está relacionada principalmente através dos efeitos da participação da população nesses programas. Isso ocorre principalmente nas iniciativas com operação regular, devido a temporalidade e espacialidade específicas para a sua realização, tendo como função promover a atividade física nas vias públicas. Para sua autorização, a composição de forças no governo municipal deve estar ciente da concepção dos benefícios da atividade física para além dos espaços fechados e dos parques por meio das práticas de modalidades ativas.

No informe Ciclovias Recreativas das Américas da Organização Panamericana de Saúde, Sarmiento *et al.* (2011) afirmam que os governos encontram nas ciclovias recreativas uma alternativa simples e eficaz para promover a saúde pública por meio da atividade física nas comunidades. Isto ocorre devido à adaptabilidade de fechar temporariamente vias públicas para o trânsito motorizado para a criação de espaços abertos e seguros para os pedestres, corredores, ciclistas e outros. Esses programas geram empregos temporários, oferecem oportunidades de serviço comunitário e reduzem a poluição atmosférica durante o evento.

Apesar dos efeitos positivos da atividade física na saúde pública, faz-se necessário compreender seu funcionamento como um problema de gestão. A operação de cada programa é variável de acordo com o contexto local, a realização do evento na zona urbana ou na zona rural, a extensão do trajeto, seu tempo de duração e a frequência de realização do evento aos domingos.

Torres *et al.* (2009) realizaram uma revisão da literatura sobre programas de ciclovias recreativas e consultas a especialistas com 83 membros, da Rede de Atividade Física das Américas, de 19 países. Os autores definiram ciclovias recreativas como programas comunitários de ocorrência regular com pelo menos um quilômetro de ruas temporariamente fechadas ao transporte motorizado em dois dias por mês como critério de seleção para a inclusão. Dos 55 programas encontrados nas Américas, 38 atenderam esta definição, a maioria implementada em ambientes urbanos, as comunidades variam em tamanho, a extensão e a duração variam de mais de 120 km por 7 horas, na maioria dos domingos, a 1 km por 2 horas em domingos alternados, a distância média de 15,6 km, duração média de 330 minutos por ano e a estimativa média de 78.384 participantes por evento. Os autores concluem que há necessidade de uma avaliação abrangente para ter resultados apropriados que

incluam a participação dos setores de saúde pública, transportes, planejamento urbano e esporte e recreação com efeitos no ambiente, qualidade de vida, prevenção de doenças não-transmissíveis, mobilização social e capital social.

Nesta pesquisa, houve destaque na conclusão das autoras, a abordagem multissetorial que envolve principalmente os setores de saúde, planejamento urbano e educação física. As consequências do programa são diagnosticadas no ambiente urbano local que resulta na sua oferta que colabora na qualidade de vida, por meio da promoção de atividades físicas e culturais, agregando valor às comunidades locais.

Sarmiento *et al.* (2010) avaliaram as informações existentes desses 38 programas de ciclovias recreativas existentes em 11 países, por meio de uma revisão da literatura complementada por entrevistas e consultas com especialistas. Os autores constataram que a maioria dos programas ocorre em ambientes urbanos, variam de 18 a 64 eventos por ano que contam com duração de 2 a 12 horas, o comprimento das ruas varia de 1 a 121 km, o número estimado de participantes varia de 60 a 1.000.000 de pessoas e 71% dessas iniciativas incluem aulas de atividade física e, em 89%, as ruas estão ligadas a parques. Apesar da associação positiva com a saúde pública, os autores concluem que as evidências de eficácia são limitadas e que as diferentes fases dos programas novos e estabelecidos, oferecem uma oportunidade para estudos de avaliação dos seus impactos locais.

Neste trabalho, os autores conseguem determinar, por meio da comparação entre programas, a forma de operação frequente do que é uma ciclovia recreativa. As principais considerações estão em ampliar as investigações para mais regiões do planeta, de maneira contextualizada, a fim de qualificar os impactos da sua realização.

Quanto aos impactos econômicos das ciclovias recreativas, na saúde pública, Montes *et al.* (2012) realizaram uma análise da relação custo-benefício da atividade física dos programas de Bogotá e Medellín na Colômbia, Guadalajara no México e São Francisco (EUA) com diretores e pesquisas locais. Para os autores, o custo anual per capita foi de US$ 6,0 para Bogotá, US$ 23,4 para Medellín, US$ 6,5 para Guadalajara e US$ 70,5 para São Francisco; a relação custo-benefício da atividade física para a saúde foi de 3,23-4,26 para Bogotá, 1,83 para Medellín, 1,02-1,23 para Guadalajara e 2,32 para São Francisco. No programa de Bogotá, a relação foi mais sensível à prevalência de ciclistas fisicamente ativos, em Guadalajara, foi mais sensível aos custos do utilizador e para Medellín e São Francisco, os custos

operacionais. Os autores concluem que, do ponto de vista da saúde pública para a promoção da atividade física, estes programas são rentáveis.

A importância deste estudo reside na quantificação econômica que o governo ao investir nas ciclovias recreativas, retorna em benefícios para a população. O enfoque da saúde pública é claro para evitar as internações hospitalares que custam caro e apenas remediam a situação da saúde coletiva. Por isso há rentabilidade da promoção da atividade física das mobilidades ativas em vias públicas e seus efeitos em investimentos qualificados deste setor refletem além das instituições médicas.

Perez-Escamilla *et al*. (2017) examinaram políticas eficazes contra a obesidade infantil na América Latina dando o exemplo das ciclovias recreativas. Os autores identificaram elementos-chave para uma política eficaz baseada em evidências por parte da sociedade civil, vontade política, legislação e negociações hábeis entre o governo, academia e setor privado com parcerias intersetoriais coordenadas para implementar políticas anti-obesidade baseadas em evidências.

O'Donovan e Cadena-Gaitán (2018) ao relacionarem o risco de diabetes com a poluição atmosférica, exaltam o exemplo do Programa Ciclovia de Bogotá. Para os autores, os programas de ciclovias recreativas justificam a implementação de políticas que possam realmente aumentar a prática de atividade física e diminuir a poluição do ar porque são intervenções gratuitas voltadas para transformar as vias públicas em instalações para a prática de exercício físico.

Rojas-Rueda *et al.* (2020) quantificaram a saúde nos programas de ciclovias recreativas em 15 cidades latino-americanas, em relação a mortes anuais da incidência de doenças cardíaca isquêmica, acidente vascular cerebral, diabetes tipo 2, câncer de cólon, câncer de mama e demência, anos de vida ajustados por incapacidade e economia de valores sobre mortalidade. Os benefícios estimados são de 1.101 mortes anuais evitadas com o incremento da atividade física, impacto econômico anual de 1.575 milhões de dólares e redução anual de 3.070 mortes. Os maiores benefícios entre as 15 cidades foram provenientes dos ciclistas seguidos pelos pedestres. Os autores concluem que as ciclovias recreativas proporcionam benefícios relacionados à atividade física nas cidades em que já existem com o aumento do número de eventos, quilômetros e duração resultaria em mais usuários.

Os autores ao quantificar a saúde em cidades que promovem ciclovias recreativas, relacionaram seus efeitos de mortalidade com as principais doenças crônico-degenerativas. A conclusão primeira é que os maiores beneficiados com

esses programas são os ciclistas e que o alcance de cada iniciativa está relacionado com a sua frequência, extensão do circuito e duração da jornada, o que está de acordo com nossa hipótese de pesquisa.

Para Sarmiento *et al.* (2019) a saúde urbana está localizada na intersecção dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) três da saúde e bem-estar e onze de cidades e comunidades sustentáveis. Ao reconhecerem que as cidades são sistemas complexos, dinâmicos, heterogêneos, interligados e adaptativos, as decisões tomadas sobre a forma como foram construídas e vive-se nelas têm um impacto profundo na saúde do planeta e no bem-estar e na saúde das populações. As ciclovias recreativas são programas inclusivos por fecharem temporariamente vias públicas para promoverem hábitos saudáveis em parques e espaços públicos e estão alinhadas com os compromissos da Nova Agenda Urbana.

Para Sarmiento *et al.* (2023) o exemplo da ciclovia recreativa como política emergente e inovadora de saúde pública que tem moldado Bogotá, tem atraído a atenção e sido ampliada para outros países do mundo, com a realização do programa em mais de 400 cidades. Para as autoras, o enfoque específico na saúde urbana é para inovar metodologicamente a compreensão dos desafios, aprender a ser eficaz e responder a questões-chave como habitabilidade e bem-estar das populações que vivem nas cidades latino-americanas.

A partir desses estudos, pode-se afirmar que promover a atividade física em ciclovias recreativas tornou-se um problema do governo. Como esses programas são desenvolvidos nas vias públicas, o seu planejamento, gestão e operação geralmente associados ao setor de transporte, têm limitado a sua ação ao manter a atuação de fazer fluir os veículos. O avanço de sua operação tem requerido uma abordagem multissetorial entre instituições públicas e empresas privadas, partindo do setor de educação física devido a sua expertise na promoção da saúde por meio das atividades físicas nas vias públicas e seu planejamento estratégico voltado para a criação de ambientes de apoio adequados para as mobilidades ativas.

2.2 Abordagem multissetorial para criação de ambientes em ciclovias recreativas

A realização de eventos que promovem a atividade física em vias públicas, no Brasil, comumente está associada à realização de competições esportivas, em uma data específica, a cargo da secretaria de esporte. Ao contrário, os programas de ciclovias recreativas contêm uma regularidade de operação por estarem envolvidos

em diversas instituições públicas e agentes privados, mas dada a complexidade de sua forma de governança, ainda é pouco esclarecida para atingir os objetivos propostos de ampliar o acesso da população à atividade física nesses espaços. Neste momento, apresenta-se estudos que esclarecem a organização desta abordagem.

Castillo *et al.* (2011) realizaram dois estudos de caso da Ciclovia de Bogotá, Colômbia e da *CuritibAtiva* de Curitiba, Brasil. As autoras concluem que a maioria das políticas que conduzem esses programas foram desenvolvidas fora do setor da saúde, esportes, meio ambiente e transporte, mas para serem bem sucedidas, devem ser tratadas de maneira multissetorial com base nos setores de recreação e planejamento urbano, para criar ambientes de apoio à atividade física.

Silva et al. (2017) analisaram os programas de ciclovias recreativas promovidos pela prefeitura de Curitiba, segundo o modelo lógico do Centro de Controle de Enfermidades dos Estados Unidos. Para os autores, esses programas apresentam características multissetoriais, sendo um fator importante para sua manutenção, apontar a necessidade de alinhamento entre recursos e produtos para conhecer seu custo-efetividade e o alcance dos objetivos, por meio da ampliação e a regularidade de ações informativas junto à comunidade, o que pode auxiliar no processo de construção de apoio político desses programas.

Meisel *et al.* (2013) analisaram as redes sociais de 25 organizações de saúde e não relacionadas à saúde que participam do Programa Ciclovia de Bogotá, por meio de um estudo transversal, empregando métodos analíticos de rede, baseados em uma análise visual descritiva e um modelo de gráfico aleatório exponencial. A análise mostra que as organizações mais centrais da rede estavam fora do setor da saúde e incluíam os setores de esporte e recreação, governo e segurança que funcionam em *clusters* formados por diversos setores. O Programa Ciclovia é uma rede estrutural que surge como um sistema complexo auto-organizado, formado por organizações de múltiplos setores, sendo o esporte e a recreação o mais central.

Os autores desses estudos afirmam que as políticas que conduzem esses programas estão fora do setor de saúde, o que pode estar relacionado a hegemonia biomédica centrada na atenção hospitalar e que dá pouca importância para a promoção da saúde ampliada por meio de atividades físicas. A função da multisetorialidade envolve principalmente os setores de planejamento urbano e esporte e recreação, há união desses conhecimentos para resolver os problemas intrínsecos à operação. A partir disso, os três estudos demonstram a importância

desses programas para o campo da atividade física, esporte e lazer ao dar condições ao ambiente da via pública, um espaço promotor das mobilidades ativas.

2.3 Acessibilidade e inclusão social em ciclovias recreativas

A importância de se diagnosticar as formas de gestão específicas na realização desses programas contém relação direta com a ampliação da acessibilidade e inclusão social da população e a prática de atividades físicas das mobilidades ativas. Para tanto, a sua realização implica uma operação logística temporária de trânsito para ampliar o aumento da participação das mulheres, crianças e idosos usufruírem desses espaços com atividades recreativas.

Sarmiento *et al.* (2017) avaliaram a associação entre comportamentos de caminhada e participação entre adultos e idosos e os potenciais fatores associados ao Programa Ciclovia de Bogotá. Os adultos que relataram participar tinham maior probabilidade de caminhar 150 minutos por semana e, entre os idosos, morar em um bairro com corredores ofertados pelo programa foi associado a ter caminhado pelo menos 150 minutos por semana. Para os autores, as políticas de diferentes setores, o apoio comunitário e das autoridades locais na constituição de uma rede transnacional de especialistas defensores que compartilharam detalhes técnicos e administrativos para organizar um evento, influenciam a participação no programa.

As autoras analisaram a prática de caminhada com idosos na Ciclovia de Bogotá e demonstram a necessidade de criar espaços de lazer para essa população que geralmente está desamparada quanto ao seu direito de acessibilidade e da inclusão proporcionada pela prática de atividade física em suas vidas. O propósito desse programa tem por intuito de se constituir-se no governo municipal, busca-se envolver a participação de diversos movimentos sociais, comunidades, políticos e especialistas para sua divulgação.

O planejamento desses programas em determinada localidade, pode influenciar na ampliação do acesso à prática de atividades físicas dado que no tempo livre, há uma associação direta com o comportamento sedentário e maus hábitos alimentares. Se o governo tomar atenção a este problema sistêmico e passar a operar este programa de atividade física nas vias públicas, a população será induzida a se movimentar ampliando o acesso a espaços compatíveis.

Triana *et al.* (2019) avaliaram as associações entre atividade física, tempo sedentário, índice de massa corporal e participação no Programa Ciclovia com 923

crianças de 9 a 13 anos de escolas públicas em Bogotá. Os autores constataram que 46% das crianças já participaram, 34% relataram participar pelo menos uma vez por mês e não foram encontradas diferenças na média de minutos de atividade física moderada a vigorosa em dias de semana entre usuários frequentes e esporádicos. Os autores concluem que esses programas oferecem um espaço para aumentar a atividade física moderada a vigorosa e reduzir o tempo sedentário entre as crianças.

A importância da atividade física para crianças foi demonstrada com a participação no programa e que a partir dos dados, foi encontrada correlação positiva entre aqueles que participam com frequência das suas atividades. As autoras concluem que o Programa Ciclovia vai colaborar para diminuir o tempo sedentário das crianças que junto com os pais, têm sido uma política pública de inclusão social das famílias nos espaços públicos da metrópole de Bogotá.

Mejia-Arbelaez *et al.* (2021) compararam as trajetórias espaciais dos participantes das ciclovias recreativas de Bogotá, Cidade do México, Santiago de Cali e Santiago do Chile de acordo com características de segregação urbana e avaliaram a relação entre os níveis de atividade física dos participantes e as características sociodemográficas. Os autores encontraram maior mobilidade em Bogotá e Santiago de Cali com participantes propensos a visitar bairros periféricos e os participantes da Cidade do México e Santiago do Chile permaneciam no seu meio de origem e concluem que as ciclovias recreativas podem ser inclusivas em ambientes urbanos ao facilitar interações entre diferentes grupos socioeconômicos.

Neste estudo, os autores ao compararem às trajetórias espaciais dos usuários de quatro programas, demonstraram que a atividade física da mobilidade ativa está relacionada às características socioeconômicas de segregação social, em que o programa local pode acentuar ou atenuar essas diferenças de acordo com seu desenho de operação. Apesar do maior fluxo dos usuários ser das periferias para o centro da cidade, região na qual estão estruturados e possuem mais ofertas de atividades complementares, em geral as ciclovias recreativas promovem a interação social entre habitantes das periferias e do centro das metrópoles analisadas.

Higuera-Mendieta *et al.* (2022) buscaram determinar até que ponto o método de ciência cidadã Nossa Voz facilitou a interação entre a pesquisa e a prática para fazer mudanças no Programa Ciclovia. Os autores avaliaram a receptividade dos tomadores de decisão e participantes a este método e analisaram suas contribuições para o exercício dos direitos recreativos e de saúde em Bogotá. Para os autores, o

Nossa Voz melhorou a comunicação entre os participantes e os tomadores de decisão ao fornecer uma compreensão sistematizada das experiências dos usuários para implementar mudanças como fornecer banheiros portáteis, a sua extensão e melhoria do treinamento da equipe do programa.

Diante dos desafios da Ciclovia de Bogotá, a aproximação dos participantes com os gestores por meio do método Nossa Voz, colaborou para otimizar a operação em locais que geralmente não contam com a devida atenção do poder público nas ofertas de lazer para as comunidades locais periféricas. A partir da sistematização das informações coletadas, foram realizadas alterações logísticas e de pessoal para o melhor funcionamento do programa.

Os estudos apresentados demonstram que as ciclovias recreativas têm ampliado as condições de possibilidade da acessibilidade de grupos populacionais que geralmente são excluídos da prática de atividade física em vias públicas, como por exemplo, as crianças, mulheres e idosos. Foi demonstrado que esses programas ampliam a interação social entre diferentes estratos socioeconômicos, mas que a organização específica de cada programa, pode influenciar os indivíduos a ampliarem seus deslocamentos em direção às diferentes localidades periféricas. Por fim, foi demonstrado que a criação de canais de comunicação institucional pode otimizar a gestão operacional com seus usuários a partir de sugestões sobre a estrutura ofertada com consequências na sua ampliação e de formação profissional dos agentes dispostos para acompanhar a população nas atividades do programa.

2.4 Associação entre infraestrutura cicloviária e ciclovias recreativas

A partir de pesquisas sobre o Programa Ciclovia de Bogotá, tem-se constatado uma associação positiva entre infraestrutura cicloviária e ciclovias recreativas, com influências no comportamento da mobilidade ativa, por bicicleta, em Bogotá. Os programas de ciclovias recreativas ao formarem o comportamento ciclístico na população, ampliam as condições de possibilidade para que os indivíduos se sintam encorajados a pedalar em ambientes urbanos hostis ao seu desenvolvimento. Esta constatação se dá pelas dificuldades de pedalar no compartilhamento viário, onde qualquer imprevisto pode gerar graves acidentes e, para tanto, os ciclistas devem estar preparados a encararem esta condição estrutural com segurança, por isso há função pedagógica desses programas adequados à bicicleta nas vias públicas.

Cervero *et al*. (2009) examinaram como a rede de *ciclorrutas* e o Programa Ciclovia estão associados ao comportamento de caminhar e pedalar e participação no programa. Para os autores, embora os projetos de infraestrutura cicloviária estejam associados à atividade física, outros atributos do ambiente construído, como a densidade e as misturas de uso do solo, não estão. Isto provavelmente ocorreu porque a maioria dos bairros em áreas urbanas de Bogotá evoluíram durante uma época em que viagens não-automobilísticas eram maioria, sendo uniformemente compactos, mistos na sua composição e com níveis comparáveis de acessibilidade aos transportes. Os autores concluem que a infraestrutura cicloviária influência nas viagens não motorizadas e não aos atributos genéricos de uso do solo dos bairros.

Este estudo destaca a composição do ambiente construído para induzir o comportamento das mobilidades ativas e apesar da importância da infraestrutura cicloviária, a densidade no uso do solo é preponderante para o uso da bicicleta. Portanto, na implantação de infraestrutura cicloviária, os gestores devem levar em conta a intermodalidade com o transporte público para aumentar a acessibilidade.

Torres (2011) demonstrou como o Programa Ciclovia e a rede de *ciclorrutas* em Bogotá, representam duas abordagens políticas e ambientais construídas que aumentaram o acesso para as atividades físicas das mobilidades ativas. A autora ao examinar a relação entre frequência de participação associada ao cumprimento das recomendações de atividade física com as características de uso do programa, constatou que a maioria dos participantes relataram atender à recomendação da mobilidade ativa no lazer e a maioria dos participantes das *ciclorrutas* relataram cumprir as recomendações de ciclismo para transporte. A percepção de segurança foi maior entre os usuários do programa que relataram sentir-se seguros no que diz respeito ao trânsito e acidentes e à criminalidade. A autora conclui que essas abordagens representam duas políticas com potencial de promover a atividade física e fornecer uma alternativa de mobilidade em Bogotá.

Em outro estudo da mesma amostragem, Torres *et al.* (2013) compararam os participantes dos programas Ciclovia e *ciclorrutas* em dois estudos transversais, um entre 1.000 participantes da Ciclovia e outro entre 1.000 participantes das *ciclorrutas*. A maioria dos usuários da *ciclorrutas* relatou residir em categorias de baixo nível socioeconômico, ter menor escolaridade e não possuir automóvel. Os autores concluem que esses programas promovem a atividade física de forma equitativa e oferecem alternativa de mobilidade em ambientes urbanos complexos.

Ao correlacionar o Programa Ciclovia e a infraestrutura cicloviária, os autores constataram a complementaridade dessas abordagens políticas para aumentar o uso da bicicleta com segurança. Esta hipótese de pesquisa vai de encontro com a nossa proposta de pesquisa de que, fomentar as atividades físicas com práticas de mobilidade ativa, seja no tempo de lazer, bem como o ciclismo utilitário, quando são trabalhadas politicamente em conjunto, pode modificar o panorama de violência nas vias públicas ao ampliar as condições para que todos (as) possam participar.

Teunissen *et al.* (2014) analisaram os níveis de desigualdade no acesso em três iniciativas de transporte sustentável em Bogotá a partir de informações espaciais e de estrato socioeconômico. Para os autores, a rede de *ciclorrutas* e a Ciclovia não oferecem acesso igualitário, especialmente para estratos socioeconômicos de rendimentos baixos e médios. Os autores concluem que a Ciclovia proporciona inclusão social ao proporcionar acesso a locais de interesse, mas não oferece acesso igual a todos os segmentos da população, no entanto, recomenda-se permitir acesso adicional para atingir todo o seu potencial com efeitos positivos no ciclismo porque a sua participação está associada a esta prática social.

Torres (2018) afirma que a mudança que começou na década 90 com as primeiras *ciclorrutas* construídas, com o tempo houve uma expansão para chegar a mais de 600 km atualmente e conta com uma rede principal, uma secundária e uma complementária. No entanto, esta infraestrutura cicloviária precisa de reparos sérios e de leis protetoras em um território que abrange uma linha de 33 km no eixo sul-norte e 16 km no eixo leste-oeste dividida entre um rico nordeste e o restante da cidade, no qual oferece condições diversas de segurança viária para os ciclistas urbanos.

As ciclovias recreativas, enquanto ação de promoção da mobilidade ativa por bicicleta, têm incentivado os ciclistas que participam do programa a pedalar em seus deslocamentos cotidianos com influência na percepção de segurança no trânsito. Além do mais, pode ser encarada como uma abordagem complementar, no mesmo nível de importância da implementação de infraestrutura cicloviária para ampliar a proporção de usuários com bicicletas, nesses programas, sendo proporcional à adesão populacional, o efeito das tecnologias de governo empregadas na operação.

2.5 Sustentabilidade dos programas de ciclovias recreativas

A sustentabilidade dos programas de ciclovias recreativas está relacionada com recursos financeiros, logísticos e de pessoal qualificado para sua manutenção.

Para tanto, são diversos os fatores que influenciam na regularidade da operação em vista de que o financiamento determina a complexidade da estrutura de operação com reflexos na extensão do programa que vai influenciar para que mais pessoas possam participar de suas atividades e, consequentemente, os apoios institucionais ampliem as condições de possibilidade adequadas para incluir as localidades periféricas, geralmente excluídas das políticas públicas de atividade física, esporte e lazer.

Castillo *et al.* (2017) identificaram nos programas comunitários de atividade física dos governos distrital e nacional da Colômbia e às características, financiamento, capacitação e os desafios presentes na operação desses programas. Os resultados demonstraram os processos de adaptação para enfrentar os desafios de crescimento com base na flexibilidade/adaptabilidade, investimento nas condições de trabalho e formação de instrutores, alocar fundos públicos e solicitar responsabilização, diversificar recursos, ter apoio comunitário e defensores em diferentes níveis e posições e realizar uma defesa contínua para incluir a atividade física em políticas públicas. Os autores concluem a sustentabilidade como um processo incremental e multinível e que as lições aprendidas incluem ações individuais e pequenos eventos sendo flexíveis com prioridade ao fator humano.

Sarmiento *et al.* (2017) buscaram descrever as características de 67 programas regulares e os fatores que influenciaram a sua sustentabilidade. As autoras constataram que a maior expansão ocorreu desde 2000, o número de participantes por evento variou de 40 a 1.500.000 e a extensão variou de 1 a 113,6 km. A maioria das vias conectam bairros de renda média-baixa e alta e conta com a participação de populações minoritárias. As autoras concluem que todos os programas partilhavam apoio governamental, alianças, apropriação comunitária, defensores, compatibilidade com a organização anfitriã, capacidade organizacional, flexibilidade, benefícios e estabilidade de financiamento, mas diferiam em condições operacionais, fontes de financiamento e alianças.

As autoras diagnosticaram nesses dois estudos, os fatores determinantes da sustentabilidade dos das ciclovias recreativas nos níveis nacional e distrital em Bogotá e que estão relacionados à administração, planejamento, operação e gestão que envolvem parcerias multissetoriais, formação profissional e apoio das comunidades. A progressão do programa ilustra o conceito de sustentável que começa com pequenos eventos dando prioridade ao tratamento digno a todos (as) pelos funcionários com destaque para o aspecto humano da sua organização.

Para quantificar as diferenças de sustentabilidade entre programas, Abolghasem *et al.* (2018) desenvolveram uma metodologia DEA que mede a eficiência comparada de desempenho entre cada ciclovia recreativa com um sistema de referência que identifica as suas fontes de ineficiências e oferece recomendações para melhorias. Os autores apresentaram um Sistema de Apoio à Decisão (SSD) centrado na metodologia DEA baseado em planilhas de avaliação.

Com base no estudo anterior, Castillo *et al*. (2018) apresentaram a ferramenta de avaliação de ciclovias recreativas denominada *Bicis de Calidad*. Esta qualificação envolve os critérios de extensão e duração, acessos e atrativos, usuários, serviços, inclusão social e segurança e critérios relacionadas à organização, avaliação e monitoramento. Dos 365 programas, 73 responderam ao questionário, são 15 programas com três *bicis de calidad*, 35 com duas *bicis de calidad* e 19 com uma *bici de calidad (*Rio de Janeiro, a única cidade brasileira a participar). São oito programas referentes: *Rosario* (Argentina), *Bogotá, Cartago, Envigado, Pereira e Soacha* (Colombia), *Guadalajara* (México) e *Portland* (EUA).

A criação de uma metodologia comparativa para avaliar cada programa e sua aplicação em um prêmio que determina a sua qualidade que foi dividida em três níveis, se deu para estabelecer parâmetros mais exatos de governança a seguir. Apesar de se estar em acordo com este nível de análise, deve-se levar em conta os contextos particulares de cada cidade porque no caso das cidades brasileiras cujos programas são mal avaliados, o caminho de organizá-los tendo o setor de educação física, a responsabilidade de proporcionar esta abordagem multissetorial, pouco tem tido interesse em pesquisas e intervenções de assumir o estudo da sua operação.

Foram demonstrados nesses estudos que a sustentabilidade é um processo multissetorial com relação direta nos apoios de governo e comunidades para sua realização. Sob outra perspectiva, foram criadas ferramentas para comparar os programas no sentido de estabelecer parâmetros objetivos com base nas atividades ofertadas e estabelecer referências de governo na condução de ciclovias recreativas.

2.6 Conhecimento, poder e governança em ciclovias recreativas

Com o desenvolvimento das ciclovias recreativas em diversos países a partir do exemplo do Programa Ciclovia, tem surgido o interesse em compreender as relações entre conhecimento, poder e governança. Montero (2017) examina criticamente o caso de Bogotá ser enquadrado como exemplo de melhor prática,

lançando luz sobre as constelações de atores, redes e agendas locais e transnacionais que moldaram o programa desde o seu início experimental, na década de 1970, até a sua construção internacional na década de 2000. Montero *et al.* (2023) afirma que estas abordagens experimentais para formulação de políticas têm ganhado popularidade nas últimas décadas para intervir em problemas urbanos. No entanto, a evidência destaca como esta linguagem tem sido cooptada por formas de governação que contornam a instituição de planejamento existente em meio a assimetrias de poder na sua operação, relacionam-se a uma política global econômica específica de financiamento desses programas.

Buscando aprofundar o conhecimento em torno das pesquisas que tentam problematizar as diversas estratégias de poder e táticas de governo, no interior da ciclovia recreativa de Bogotá, há destaque para o trabalho da Profa. Astrid Bibiana Rodríguez Cortés intitulado "*Subjetividades en el espacio público. La Ciclovía de Bogotá*" que construiu uma genealogia histórica das emergências e das condições de possibilidades com o entorno da primeira ciclovia recreativa latino-americana.

A relevância desta pesquisa está em tornar visível as relações de poder expressas na configuração do espaço público da ciclovia em Bogotá entre 1974-2013. A autora visualiza nestas relações de poder, uma tensão entre institucionalidade e os sujeitos que a ocupam, o que faz com que sua produção seja um campo de forças com diferentes formas da comunidade resistir frente ao quadro institucional que estabelece normas para regular o seu uso (RODRIGUEZ, 2017).

A autora estabelece três formas de problematizar o espaço público da ciclovia bogotana: a) o consenso do bem-estar social, a convivência saudável e a placidez visual são privilegiados para a produção de espaços sociais; b) a ciclovia de Bogotá pode ser considerada um grande palco por toda a cidade e que que combina diversos contextos expressões socioespaciais e artísticas e culturais: c) a ciclovia bogotana demarca formas de relacionamento com as ruas por meio do exercício do corpo, lazer e educação, a fruição pessoal e coletiva fazem parte de seus slogans. As perspectivas levantadas reúnem elementos para investigar dois problemas: 1) a produção da subjetividade, como construção sociocultural, fabricação, modelagem e consumo; 2) o espaço público como poder e governamento (RODRIGUEZ, 2017).

Para identificar os discursos, foram consultados documentos de políticas públicas oficiais sobre ciclovia, instituídos desde 1970 na área de recreação, esportes e atividade física e os planos de governo dos prefeitos da cidade de Bogotá entre

1992-2013, artigos de imprensa do jornal *El Tiempo* entre 1970-2014 e realizadas 28 entrevistas com diretores dos programas Ciclovia e *Recreovía*, tutores, agentes pedagógicos e participantes escolhidos em um ponto de concentração de usuários. Foram empregados dois conceitos: a) a subjetividade como um modo de produção histórico específico que estabelece a fabricação de diferentes modos de existência do sujeito encarado como uma construção cultural; b) o dispositivo como um conjunto heterogêneo de discursos, instituições, regulamentos, leis, medidas administrativas, declarações científicas, proposições filosóficas e morais com função estratégica concreta e inscrita numa relação de poder (RODRIGUEZ, 2017, p.34-5).

Far-se-á uma breve síntese dos achados desta revisão bibliográfica. Na perspectiva da saúde pública, os autores analisaram os programas de ciclovias recreativas com a criação de ambientes sociais que aumentam a acessibilidade e inclusão social ao serem formados por uma abordagem multissetorial tendo como fator, a associação entre infraestrutura cicloviária e sustentabilidade composta por alianças de defensores, capacidade organizacional e fontes de financiamento. Na perspectiva das ciências sociais, o diagnóstico do Programa Ciclovia de Bogotá foi aprofundado como construção sociocultural de consumo nos espaços públicos.

Nessa pesquisa, em acordo com as perspectivas metodológicas de análise, pretende-se ampliar a problematização ao diagnosticar estritamente a partir da discursividade dos gestores e das normativas governamentais de Colômbia e Brasil, as tecnologias de governo específicas de agenciamento da mobilidade ativa por bicicleta em Bogotá e São Paulo. Apesar de reconhecermos as diferenças de realidade, as ciclovias recreativas colaboram para ampliar a formação subjetiva ciclista com uma abordagem prática de internalização das regras de trânsito.

No próximo capítulo, são apresentados os procedimentos metodológicos da abordagem foucaultiana, o roteiro de perguntas e a coleta de dados, os quadros das normativas governamentais e dos gestores entrevistados (as), um esquema descritivo dos momentos da pesquisa e a autorização para realizar o estudo.

3. Metodologia

Nesta tese, é desenvolvida uma análise genealógica a partir do olhar analítico de Michel Foucault sobre o problema de pesquisa da mobilidade ativa por bicicleta. Há pretensão de diagnosticar como as ciclovias recreativas no contexto de duas metrópoles latino-americanas: Bogotá, Colômbia e São Paulo, Brasil, podem se constituir como tecnologias políticas por meio da exposição de quatro programas e a heterogeneidade discursiva de governo dessas gestões particulares.

Diante disso, busca-se estabelecer que a política pública de ciclovia recreativa, torna-se o efeito de lutas travadas por diversos atores sociais com seus interesses particulares e que reconfiguram permanentemente a disputa pela ocupação das vias públicas pela automobilidade. Na tentativa de situá-la no campo de forças da mobilidade urbana, nossas problematizações tiveram como fio condutor, as abordagens analíticas contidas em torno da racionalidade política e da governamentalidade, próprias da “Filosofia como diagnóstico do presente”.

3.1 A noção de racionalidade política

Michel Foucault no curso Nascimento da Biopolítica, ministrado no *College de France* (1978-1979), na primeira aula em 10 de janeiro de 1979, apresenta a noção de “governo” como prática de governar. Ao partir da sua manifestação concreta, a interrogação problematizadora, em vez de partir da racionalização do seu sentido universal como grade de inteligibilidade obrigatória, emerge das práticas concretas onde os universais se entremeiam por essa análise:

> O historicismo parte do universal e passa-o, de certo modo, pelo ralador da história. Meu problema é o inverso disso. Parto da decisão, ao mesmo tempo teórica e metodológica ao dizer: suponhamos que os universais não existem; e formulo nesse momento a questão à história e aos historiadores: como vocês podem escrever a história, se não admitem *a priori* que algo como o Estado, a sociedade, o soberano os súditos existe? Era a mesma questão que eu formulava quando indagava, não se a loucura existe, vou examinar se a história me dá, me remete alga como a loucura; não, ela não me remete algo como a loucura, logo a loucura não existe. Não era esse o raciocínio, não era esse o método, de fato. O método consistia em dizer: suponhamos que a loucura não exista. Qual é, por conseguinte, a história que podemos fazer desses diferentes acontecimentos, dessas diferentes práticas que, aparentemente, se pautam por esse suposto algo que é a loucura? Portanto é exatamente o inverso do historicismo que eu gostaria de estabelecer aqui. Nada, portanto, de interrogar os universais utilizando como método crítico a história, mas partir da decisão de inexistência dos universais ao indagar a história que se pode fazer (FOUCAULT, 2009, p.5).

Essa concepção de governo entendida como prática concreta e situada historicamente, permite analisar a operação dos programas de ciclovias recreativas analisados partindo dos territórios que se manifestam. Assim sendo, não se intenciona realizar, a priori, uma análise comparativa, mas diagnosticar nos seus respectivos acontecimentos, duas composições particulares de gestão política e organização institucional locais.

A partir disso, planeja-se estabelecer as condições de possibilidade emergentes do agenciamento da mobilidade ativa por bicicleta em ciclovias recreativas nessas metrópoles dos dois países sul-americanos mais povoados. Concebe-se que esses programas contêm concepções de funcionamento similares e correlatas para daí, poder situar o argumento da infraestrutura cicloviária como uma forma de progressão civilizacional no que reside à formação cidadã ciclista.

Nesse contexto, duas noções constituem a nossa grade de inteligibilidade no interior da racionalização política: o saber referente aos procedimentos e efeitos de conhecimento legitimados em um tempo histórico específico e o poder entendido como uma estrutura que induz comportamentos e discursos. Para Foucault, essas noções contêm uma função problematizadora no sentido de estabelecer princípios gerais da realidade. Esses dois termos não atuam separadamente, mas se constituem em suas ligações e conexões às “condições de aceitabilidade” de um sistema que, em nosso caso, representa a gestão hegemônica da automobilidade.

A importância deste esclarecimento se dá pela função que a racionalidade política impõe ao exercício do governo. Essa prática governamental se estabelece diante da composição de forças que regem as regras institucionais e que foram estabelecidas por um “regime de verdade”.

A sua consequência está contextualizada na atuação do poder público de determinado país, estado ou município, que, por meio da regulação da conduta dos diversos atores que compõem a sociedade civil e suas respectivas iniciativas privadas, organizacionais e individualizantes na estrutura das cidades, poderia se constituir como tecnologia política de agenciamento da mobilidade ativa por bicicleta. Porém, como sua sofisticação depende do nível de envolvimento de determinado governo que, no caso, se deduz por sua constituição histórica, as ações realizadas na Ciclovia bogotana, são mais sofisticadas e profundas, cuja pertinência está na sua exposição para compreender a sua organização interna.

Foucault conceitualiza a “razão de Estado” na busca por analisar as regras e princípios que a compõem, alerta que se deve enxergá-lo como uma realidade específica e descontínua para além das clássicas concepções de estado. A consequência do emprego linguístico está no fortalecimento do cálculo das variáveis de composição em si ao acumular poder para se expandir e não ser destituído.

> O que eu havia tentado identificar era a emergência de um certo tipo de racionalidade na prática governamental, um certo tipo de racionalidade que permitiria regrar a maneira de governar com base em algo que se chama Estado e, em relação a essa prática governamental, em relação a esse cálculo da prática governamental, exerce a um só tempo o papel de um já dado, visto que é verdade que o que será governado é um Estado que se apresenta como já existente, que se governa nos marcos de um Estado, mas o Estado será ao mesma tempo um objetivo a construir. a Estado e ao mesmo tempo o que existe e o que ainda não existe suficientemente. E a razão de Estado é precisamente uma prática, ou antes, uma racionalização que vai se situar entre um Estado apresentado como dado e um Estado apresentado como a construir e a edificar. A arte de governar deve então estabelecer suas regras e racionalizar suas maneiras de fazer propondo-se como objetivo, de certo modo, fazer o dever-ser de o Estado tornar-se ser. O dever-fazer do governo deve se identificar com o do Estado. O Estado como é dado, a *ratio* governamental – é o que possibilitará, de maneira refletida, ponderada e calculada, fazer passar ao seu máximo de ser. O que é governar? Governar segundo o princípio da razão de Estado e fazer com que o Estado possa se tornar sólido, permanente, rico e forte diante de tudo o que pode destruí-lo (FOUCAULT, 2009, p.6).

Nesta tese, tenta-se diagnosticar de que forma, no caso do estado brasileiro, ao estar composto em seu fortalecimento por uma política de parques automotivos com isenção fiscal e tributária cobrados da população, a função de governo para a mobilidade ativa por bicicleta, estaria na possibilidade de criar condições reais para sua ocupação nos espaços públicos sob sua jurisdição. Como exemplo, em tempos e espaços específicos para ensinar os indivíduos a pedalar, dada a complexidade desta tarefa motora agregada a violência do trânsito motorizado nas vias públicas das cidades brasileiras e a atual falta de planejamento para esta prática corporal.

Esta institucionalização pode se manifestar nos saberes produzidos no setor de transporte com a demanda de mercado para fazer fluir ordenadamente o trânsito urbano motorizado cada vez mais complexo. Dessa forma, suspeita-se que o resultado dessa equação estruturante, estaria na formação das resistências cognitivas de se pensar complementarmente as mobilidades ativas, daí a figura do gestor que visualiza ser um empecilho a bicicleta na via pública em contraposição da formação do comportamento condutor motorizado.

Para Foucault o governo, segundo a razão de Estado, apesar de possuir seus próprios interesses a serem defendidos absolutamente, estão autolimitados a um

certo estado de forças externas que derivam da manutenção de sua própria interdependência e que lhe permitam nunca estar em situação de inferioridade em relação aos outros Estados. Em compensação, sua política de polícia interna está encarregada da atividade dos indivíduos de maneira quase infinita para gestão do poder público, enquanto manutenção de equilíbrio em desequilíbrio concorrencial de regulamentação da conduta dos indivíduos (FOUCAULT, 2009).

Portanto, ao descrever como os programas de ciclovias recreativas podem fortalecer a governança do Estado no campo da mobilidade urbana e incluir o agenciamento da mobilidade ativa por bicicleta no governo em suas formas de racionalização de condução de condutas. Dessa forma, ao problematizar a atual condição de exclusão das formas ativas de deslocamento, a proposição de uma forma de urbanismo tático com base no desenho inclusivo de função das vias públicas e com isso, a geração de espaços sociais diversos aos domingos no tempo livre como momento da formação cognitiva dos hábitos de atividade física nos indivíduos.

3.2 A abordagem genealógica

O modo de interrogação denominado por Foucault como histórico-filosófico remete à problematização da forma como os poderes têm conduzido a conduta dos indivíduos nas sociedades modernas produzindo a competição generalizada como consequência do “todos contra todos” no modo de vida urbano. Para Foucault esta objetivação do sujeito produtivo implica na sua própria divisão interna e em relação aos outros em um processo permanente que o objetiva (FOUCAULT, 1995).

Para Foucault este modo de constituição histórica da individualização social, apesar dos esforços da teoria econômica e semiótica para estudar as relações de significação, o recurso que há para estudar o poder são os modos de pensá-lo com base nos modelos legais de legitimação de acordo com um modelo institucional. Foucault indica as ferramentas de trabalho conceituais necessárias para compreender a situação presente da realidade que se está estudando (FOUCAULT, 1995).

A genealogia como procedimento de investigação histórica busca reconstituir as condições de emergência por meio de uma rede de múltiplos processos e mecanismos heterogêneos. Ao estabelecer uma relação particular com o tempo, o pesquisador caminha para ampliar a análise das técnicas de poder partindo das formas de resistência manifestas pelo antagonismo das estratégias (MARTINS, 2013).

A tarefa é de ir ao encontro do material empírico da discursividade dos gestores e das normativas governamentais para sustentar uma outra estratificação da racionalidade política que emerge no interior do campo de pesquisa que se encontra na intersecção entre mobilidade urbana e atividade física nas vias públicas.

Para Ferraz (2020) a análise do modo de ação desse poder é operatória no relacionamento de forças, o que levou Foucault a realizar uma genealogia através do desenvolvimento de uma concepção não jurídica de poder. Para o autor, a questão do poder ser definido somente em função da lei, deve ser ampliada para uma concepção negativa por meio de uma leitura positiva a partir do argumento da dominação capitalista que não poderia se sustentar se fosse meramente repressiva, ou seja, de fato o poder é real ao produzir domínios de objeto e rituais de verdade.

Dessa forma, a genealogia assume como objeto de estudo, a emergência do poder que se aplica a vida cotidiana imediata e categoriza o indivíduo, marca-o com sua própria individualidade, liga-o à sua própria identidade. Trata-se, portanto, de uma forma de poder que faz dos indivíduos sujeitos (MARTINS, 2013). Para o autor, haveria dois significados para a palavra sujeito ambas expressando a sujeição a esta forma de poder: sujeito a alguém pelo controle e dependência e preso a sua própria identidade por uma consciência ou autoconhecimento (FOUCAULT, 1995).

Foucault (1995) afirma que o poder pastoral se exerce produzindo certo tipo de sujeito que age sobre e por ele mesmo submetido a normas de conduta, fala e pensamento que atravessa os indivíduos e os normaliza com as técnicas de poder neoliberal. Para Brown (2019) Foucault nos ensinou a compreender o neoliberalismo como uma racionalidade governamental que gera tipos distintos de sujeitos que se transformam no senso comum generalizado e que permeiam as formas de conduta do desejo e decisões humanas.

Esse conjunto de considerações teórico-filosóficas contribuem nessa pesquisa para problematizar a atual configuração das políticas de infraestrutura urbana para a mobilidade ativa por bicicleta em São Paulo no caminho de elucidar os processos político-institucionais de agenciamento em ciclovias recreativas que estão ocorrendo em Bogotá. A interrogação perpassa na constituição particular da gestão política e de organização institucional dos casos analisados.

Propõe-se um caminho de compreensão estratégica das tecnologias políticas que criam condições de possibilidade para inserir formalmente o uso cotidiano da bicicleta nos espaços sociais, de forma organizada em uma temporalidade específica,

em caráter programático e permanente. Esta forma de comunicar as intenções de governo das condutas por meio desses programas, tem promovido mudanças arquitetônicas, gradualmente, no espaço das vias públicas, favoráveis aos ciclistas. Assim sendo, pretende-se estabelecer o diagnóstico de planejamento das ciclovias recreativas na qual os gestores, sujeitos de mobilidade, programas e agências governamentais estão imersos no interior de complexos jogos de saber e poder.

3.3 Analítica da governamentalidade

Como diagnóstico do presente, a governamentalidade permite interrogar as condições particulares pelas quais as diferentes práticas de governo e dispositivos heterogêneos emergem e se transformam, também olhando para o tipo de racionalidade específica mobilizada por cada um deles. Foucault tem operado um deslocamento analítico do seu conceito de poder propondo outra grade de análise, no caso, uma ferramenta metodológica voltada para problematizar aquilo que ele chamou de “condução das condutas”.

No curso “Segurança, território e população”, na quarta aula de 1 de fevereiro de 1978, Foucault introduz pela primeira vez esta noção, entendida como

> [...] um conjunto de instituições, procedimentos, análises e cálculos para exercer controle sobre a população, por principal forma de saber a economia política e por instrumento técnico os dispositivos de segurança. Foi preciso analisar uma tendência, que jamais cessou no Ocidente, de colocar com proeminência um tipo de poder específico, o poder de governo soberano e disciplinar. Nos últimos três séculos, estes dispositivos foram responsáveis pela transformação do Estado monárquico para o Estado liberal na governamentalização da modernidade (FOUCAULT, 2008, p.143).

Para Ambrósio (2019) o exercício da governamentalidade enquanto tecnologia de governo, considera-se a população nos cálculos do volume de trocas e na sua capacidade produtiva de expansão-retração, pois quanto mais ela está sadia, longeva e propícia ao trabalho, mais rico se torna o Estado. Para o autor, ter por forma principal do saber a economia política, visa orientar a ação político-administrativa do acúmulo de riquezas e, dos dispositivos de segurança como exercício de poder para ampliar os saberes sobre os corpos dos governados, como exemplo, as interferências na arquitetura urbana inscrevem na população o mando de conjunto do soberano.

Para Foucault (1984) desde o século XVIII, vive-se na era do governamentalidade. Para o autor, a governamentalização do Estado é um fenômeno particularmente astucioso, pois se efetivamente os problemas das técnicas de

governo se tornaram o espaço real das lutas sociais que permitiu o Estado sobreviver. Para Lopes (2014) este é um conceito utilizado por Foucault na qualidade de uma “direção para pesquisa”. Para o autor, a governamentalização influenciou as artes de determinação da conduta de finalidade individualizante e seus complexos laços morais que dirigiam os indivíduos permanentemente através de regras de ações em vida, deixar-se governar ou conduzir-se à salvação.

Para Foucault o Estado atual está formatado pela governamentalidade que é, ao mesmo tempo, interior e exterior ao Estado:

> Este Estado de governo que tem como alvo a população e utiliza a instrumentalização do saber econômico, corresponderia a uma sociedade controlada pelos dispositivos de segurança. Pretendo mostrar como a governamentalidade nasceu a partir do modelo arcaico da pastoral cristã, apoiou−se em seguida em uma técnica diplomático−militar e com isto, pôde adquirir suas dimensões atuais graças a uma série de instrumentos particulares dos séculos XVII e XVIII, a polícia. Pastoral, novas técnicas diplomáticas e militares, finalmente a polícia: eis os três pontos de apoio a partir de que se pôde produzir este fenômeno na história do Ocidente: a governamentalização do Estado (FOUCAULT, 1984, p.172).

Para Foucault (2008) o Estado moderno nasce quando a governamentalidade se torna efetivamente urna prática política calculada e refletida onde muitas das funções pastorais foram retomadas na medida em que o governo se pôs a querer se encarregar da conduta dos homens ao conduzi-los do lado das instituições políticas. Para Rose et al. (2012) a razão de Estado substitui uma arte anterior de governo com princípios retirados das virtudes tradicionais ou habilidades comuns, origina uma arte de governo que intervém e controla hábitos e atividades dos sujeitos.

Para Laval (2020) Foucault busca compreender o modo pelo qual foi possível conciliar na prática uma arte de governar especificamente liberal, tendo como ponto de partida, articular um sistema de poder de interesses individuais com elementos heterogêneos, o que acabou por gerar um novo plano de referência: a “sociedade civil” como domínio próprio da governamentalidade, é um conceito de tecnologia governamental, onde sua medida racional implica indexar-se juridicamente a uma economia entendida como processo de produção e troca (p.53).

Nos estudos sobre governamentalidade, o exercício do poder torna-se inteligível a partir de seu suporte móvel por meio de suas múltiplas formas de correlações de forças que, dada sua desigualdade, induzem continuamente a estados de poder que emana das relações entre poderes locais e autoridade central. Para Avelino (2010) esse conjunto de realidades políticas, complexas e fundamentais para

o funcionamento do Estado, escapa de uma abordagem globalizante e substancialista sendo a atividade do governo reveladora na maneira que o poder se efetiva e constitui realidade operatória por uma análise genealógica descrita a partir da história das práticas governamentais.

Para Avelino e Vaccaro (2014) a governamentalidade fixa no indivíduo, o centro sobre o qual imputar a responsabilidade sobre as formas assumidas pela sociedade das quais as capacidades de mérito, as qualidades individuais são descontextualizadas em relação ao ambiente social em que foram reproduzidas. Para os autores, no procedimento biopolítico de expulsão da vida de sua invenção cotidiana, impõe à capacidade política individual, a subordinação a um papel compatível com o sistema, sendo atenuado pela progressiva dissolução das instâncias democráticas em favor de uma governança pós-democrática, no caso, um efeito estratégico das racionalidades de governo numa sociedade ingovernável (p.10).

Bærenholdt (2013) inspirado no conceito de governamentalidade, afirma que as sociedades são cada vez mais governadas através da mobilidade, em vez de haver um governo de mobilidade, ou seja, a mobilidade pode ser governada, mas é antes uma forma de governar, um design de tecnologia política útil para refazer as sociedades. O autor cunha o termo *governmobility* para abordar os poderes da mobilidade como uma prática social de influência e controle em que a regulação das mobilidades é internalizada nas práticas móveis e funciona por meio de ações corporais, tecnológicas e institucionais e formas de autogoverno promulgadas de maneira relacional e incorporadas em todos os lugares.

Manderscheid *et al.* (2014) afirmam que as mobilidades se referem não apenas a questões concretas de movimento, mas uma condição social e de visão ontológica das questões socioculturais complexas e dinâmicas ao seu surgimento. Para os autores, uma perspectiva foucaultiana sobre mobilidades envolve três pontos focais: 1) Uma escrita sincrônica crítica dos conhecimentos como formações discursivas que se remodelam em novas corporificações ou instanciações; 2) Dos quadros normativos de comportamento como tecnologias de poder envolvidas numa multiplicidade de forças restritivas que produzem diferentes tipos de normas; 3) Dos modos potenciais dos sujeitos, considerá-la uma abordagem teórico-prática de comprometimento do pesquisador no estudo da vida cotidiana (MANDERSCHEID *et al.,* 2014).

A analítica da governamentalidade nos auxilia na problematização do objeto ciclovias recreativas que contém uma racionalidade política governamental específica.

Esta lógica de operacionalização constituída por discursos, saberes e relações de poder, é determinada por múltiplas táticas e estratégias contidas nesses programas que conduzem a subjetividade dos gestores entrevistados.

Para fins metodológicos, convém entender que os discursos dos indivíduos pertencentes a essa malha governamental não são neutros, mas estão sendo capturados pela complexa racionalidade política governamental. Além do que, suas condutas seguem normativas e ordenamentos jurídicos nos quais, de maneira situada nos quatro programas inseridos em uma determinada institucionalidade, vamos diagnosticar a gestão administrativa de planejamento das respectivas operações para analisar as tecnologias políticas de agenciamento da bicicleta.

3.4 Análise documental

O trabalho de campo foi realizado em dois momentos. No primeiro momento, para identificar a discursividade que enuncia e visibiliza o agenciamento da mobilidade ativa por bicicleta em ciclovias recreativas, foram consultados documentos de políticas públicas, documentos oficiais de leis, decretos, regulamentos e acordos dos programas de Bogotá e de trabalhos acadêmicos nos governos nacional e distrital e em São Paulo, no governo municipal.

Seguimos a orientação de Rodriguez (2017) onde as normativas governamentais relacionadas, são lidas como documentos que pretendem dar regras, opiniões e conselhos para guiar a conduta dos cidadãos a partir de recomendações sobre como comportar-se adequadamente com bicicleta. Amparada em Foucault, a autora afirma que essas regras de governo, são orientações práticas na medida que estão feitas para ler lidas, aprendidas, meditadas, utilizadas e postas a prova na medida que buscam constituir-se cotidianamente e entendidas como textos com função prática de operadores que permitam aos indivíduos interrogar-se sobre sua própria conduta, valer-se por ela ao formar sujeitos éticos (p.27-8).

A justificativa para a escolha dessas localidades se dá para estabelecer uma correlação entre o Programa Ciclovia de Bogotá e da estratégia nacional de promoção de ciclovias recreativas no Ministério do Esporte da Colômbia. Em São Paulo, as ciclofaixas operacionais de lazer que se considera o maior programa correlato no Brasil e do Programa Ruas Abertas que prevê o fechamento total da via, mas que sua operação está restrita apenas ao centro expandido da metrópole paulistana.

Segue abaixo a lista das normativas governamentais incluídas na pesquisa.

Tabela 1. Documentos de políticas públicas analisados

PROGRAMA CICLOVÍA DO INSTITUTO DISTRITAL DE RECREACIÓN Y DEPORTE	ESTRATEGIA VÍAS ACTIVAS Y SALUDABLES	CICLOFAIXA OPERACIONAL DE LAZER	PROGRAMA RUAS ABERTAS
Decretos 566 y 567. Criação da 'La Ciclovía'	*Ley* 181 de 1995. Criação do Sistema Nacional de Esportes	Leis 10907 e 10908 de 1990. Delimitação das ciclofaixas em parques públicos e demarcação de ciclovias	Lei 12.587 de 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana
Acuerdo 4 de 1978. Criação do *Instituto Distrital de Recreación y Deporte*	Guía para el desarrollo de programas intersectoriales y comunitarios para la promoción de la actividad física (COLOMBIA, 2004).	Decretos 34.854 e 34.855 de 1995. Regulamentação das Leis 10.907 e 10908 de 1990	Lei 16.050 de 2014. Plano Diretor Estratégico da cidade de São Paulo
Resolución 510 de 2003. Establece a Escuela de Guardianes de Ciclovía	*Ley* 1355 de 2009. Define a obesidade e doenças crônicas não transmissíveis como uma prioridade de saúde pública	Lei 12.264 de 1996 e Decreto 55.684 de 2014. Implantação e regulamentação de áreas de lazer em vias públicas	Decreto 56.834 de 2016. Plano Municipal de Mobilidade Urbana da cidade de São Paulo
Resolución 457 de 2012. Formação Promotores de Ciclovía	Manual para implementar, promocionar y evaluar programas de Vías Activas y Saludables (COLDEPORTES, 2013).	Decreto 55.790 de 2014. Dispõe a utilização de ciclovias, ciclofaixas e locais de tráfego compartilhado.	Decreto 57.086 de 2016. Institui o Programa Ruas Abertas
Resolución 334 de 2014. Regulamenta o *Servicio Social Estudantil Obrigatório*	*Ley* 1811 de 2016. Define uso da bicicleta como meio de transporte principal no território colombiano.	Lei 14.226 de 2007. Sistema Cicloviário do Município de São Paulo	Portaria 226 de 2016. Criação Comitê de Acompanhamento do Programa Ruas Abertas
Resolución 06 de 2017. Estabelece o organograma administrativo do *Instituto Distrital de Recreación y Deporte*	Decreto 1085 de 2015. Regulamenta o setor administrativo do esporte, atividade física e recreação.	Decreto 50.708 de 2009. Gestão e coordenação do Pró-Ciclista	Lei 16.607 de 2016. Institui o Programa Ruas Abertas
Resolución 788 de 2019. Cargos do *Instituto Distrital de Recreación y Deporte*	Decreto 642 de 2016. Referência ao Dia Internacional do Esporte para o Desenvolvimento e a Paz e Dia Mundial da Atividade Física.	Decreto 55.684 de 2014. Implantação das Ruas de Lazer	Decreto 58.425 de 2018. Transfere a coordenação do Comitê Intersetorial de Ruas Abertas para a Secretaria Municipal de Esportes e Lazer
Acuerdo 668 de 2017. Instituiu o programa *P arquea tu Bici*	*Ley* 1967 de 2019. Criação do Ministério do Esporte	Lei 10.095 de 1998 e Decreto 63.881 de 2018. Institui e regulamenta o Plano Estadual Cicloviário	Lei 16.833 de 2018. Cria o Parque Municipal do Minhocão e prevê a desativação gradativa do Elevado João Goulart
Acuerdo Distrital 708 de 2018. Institui a Política Pública de la Bicicleta	*Resolución* 938 de 2022. Estabelece Grupos de Trabalho do Ministério do Esporte.	Lei 13724 de 2018. Institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB).	Decreto 58.601 de 2019. Institui Grupo de Trabalho Intersecretarial para implantação gradativa do Parque Minhocão
Resolución 440 de 2019. Estabelece a estratégia Bogotá Pedalea		Plano Cicloviário Municipal 2019-2028 (CET, 2020).	Decreto 60.379 de 2021. Autoriza a retomada da Avenida Paulista do funcionamento do Programa "Ruas Abertas"
Decreto 495 de 2019. Criou o Conselho Distrital e Conselhos Locais de Bicicleta		Decreto 58.717 de 2019. Institui o Plano Municipal de Segurança Viária 2019/2028	
Acuerdo 779 de 2020. Ciclovía interesse cultural		Termos de Cooperação Bradesco Seguros (2016), UBER (2020) e Consórcio MOOVE-SP (2023)	
Lei 2050 de 2020. Disposições gerais para a consolidação e divulgação de planos estratégicos de segurança viária.			
Resolución 139 de 2020. Adoção de medidas extraordinárias no período da pandemia			
Decreto 480 de 2022 criou a Comissão Intersetorial da Bicicleta do Distrito Capital			
Decreto 498 de 2022. Determina nova conformação do Conselho Distrital da Bicicleta			

Fonte: autoria própria

Na análise documental, foram extraídos trechos desses arquivos governamentais. Por terem sido estabelecidos em um momento histórico, buscou-se construir um mapeamento das tensões e disputas que vêm contornando o campo da mobilidade ativa por bicicleta em ciclovias recreativas nessas metrópoles. A análise destas políticas refere-se especificamente aos órgãos públicos encarregados em Bogotá ao IDRD e ao Ministério do Esporte. No caso de São Paulo, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e a Secretaria Municipal de Esporte e Lazer (SEME) planejam os programas com base nas menções dos entrevistados (as) que trabalharam nestas gestões públicas.

No caso do Programa Ciclovia, foram empregados documentos sobre as resoluções de origem, função e quadro administrativo, do ordenamento do programa e de outros serviços incluídos na esfera de gestão. No caso da estratégia *Vías Activas y Saludables*, foram analisadas normativas que regulamentam sua organização, da lei que incentiva o uso da bicicleta no país, das estratégias de promoção da atividade física no país e da atuação de acadêmicos em articulação com organizações governamentais multinacionais e de promotores de outros países.

No caso das ciclofaixas operacionais de lazer, faz-se menção aos decretos legislativos e dos estudos da CET e da SEME sobre os papeis encarregados da sua operação. No caso do Programa Ruas Abertas, fizemos uma análise das leis nas partes onde estão mencionadas as ações previstas no Plano Diretor Estratégico e no Plano de Mobilidade Urbana da cidade de São Paulo.

Como descrito acima, encontra-se articulados diversos dispositivos heterogêneos em torno das disputas pela definição das políticas de mobilidade ativa em ciclovias recreativas. Nossa hipótese é de estabelecer que esses programas são estratégias intersetoriais cuja articulação política faz parte da correlação de forças dentro da função estratégica específica no interior da atual governamentalidade da mobilidade urbana que promove seu uso em governos metropolitanos.

Espera-se contribuir para situar o problema sob diferentes planos: da gestão operacional, da organização institucional, da participação social, dos programas educativos, da promoção da saúde por meio da atividade física, do agenciamento das mobilidades ativas, das normativas governamentais e das tecnologias políticas que o constituem as ciclovias recreativas analisadas internamente.

3.5 Entrevista como materialização discursiva

No segundo momento do trabalho de campo, realizou-se 21 entrevistas por meio de videoconferências *google Meet* do e-mail institucional com gestores públicos, pesquisadores, acadêmicos, organizações não-governamentais nacionais e internacionais e indivíduos que trabalham ou já trabalharam com programas de ciclovias recreativas em Bogotá e em São Paulo.

Os participantes foram selecionados a partir dos critérios de inclusão: a) ser ou ter sido agente público ou de organizações sociais e fazer ou ter feito parte na gestão de programas de ciclovias recreativas em Bogotá ou São Paulo; b) ter participado na concepção de leis, normas, regulamentos, políticas sobre programas de ciclovias recreativas nas metrópoles analisadas. Além dos encontros individuais, foram realizadas duas entrevistas coletivas com a equipe do grupo de Atividade Física, que são os responsáveis da estratégia *Vías Activas y Saludables* do Ministério do Esporte da Colômbia e com os coordenadores do *Programa Ciclovia* do IDRD em conjunto da Estratégia *Bogotá Pedalea*.

Em relação aos procedimentos da coleta de dados, empregamos a técnica qualitativa de entrevista semi estruturada apoiada por um roteiro de perguntas. Minayo (2010) afirma que a entrevista semi-estruturada combina perguntas fechadas e abertas onde o entrevistado discorre sobre o tema em questão sem se prender à indagação formulada. Para Tedesco et al. (2013) esta forma de entrevista acompanha os movimentos presentes nas falas e catalisa o coengendramento pesquisador-campo problemático no acesso ao plano compartilhado da experiência.

Para Minayo (2010) o emprego do roteiro de perguntas na entrevista semi-estruturada desdobra-se em tópicos que contemplam a abrangência das informações esperadas e funciona como orientação-guia para o andamento da interlocução, tem que ser construído de forma flexível para absorver novas questões trazidas pelo interlocutor relevantes para a pesquisa. Segue o roteiro de perguntas das entrevistas.

Quadro 1. Roteiro de perguntas para as entrevistas

1) Comente sua história de vida relacionada à mobilidade ativa por bicicleta.
2) Como o planejamento das cidades influencia as mobilidades urbanas?
3) Comente a articulação entre gestão pública e iniciativa privada em ciclovias recreativas.
4) Como a legislação define a política pública de trânsito e transporte?
5) Comente sobre a participação cidadã nos programas de ciclovias recreativas.
6) Como as ciclovias recreativas colaboram na democratização dos espaços públicos?

Fonte: elaboração própria

Este roteiro buscou, de maneira progressiva, inserir o entrevistado (a) no processo de pesquisa. Os temas estão relacionados com histórias de vida, participação na gestão pública, influências das normativas governamentais em seu trabalho, estratégias de promoção de ciclovias recreativas e como esses programas colaboram para ampliar o acesso das atividades físicas das mobilidades ativas.

Segue abaixo a tabela com nome, idade, gênero, raça, formação acadêmica, cargo/função, período e cidade e país de origem dos participantes da pesquisa.

Tabela 2. Descrição dos participantes da pesquisa

Nome	Idade	Gênero	Raça	Formação Acadêmica	Cargo/Função	Período	Cidade e País
Adriana Díaz del Castillo Hernández	44	Feminino	Branca	Bacharelado em Medicina (*Universidad Nacional de Colombia* (UNAL) e Mestra em Antropologia Médica (*Universiteit van Amsterdam*).	Professora da *Universidad de Los Andes* e pesquisadora do Grupo de Epidemiologia desta universidade.	2008-2024	Bogotá, Colômbia
André Castro de Souza	57	Masculino	Branca	Bacharelado em Direito.	Assessor da Secretaria Municipal de Mobilidade, formulou o primeiro contrato das ciclofaixas operacionais de lazer.	2009-2024	São Paulo, Brasil
Christian Medina Beltran	34	Masculino	Branca	Bacharelado em Administração Esportiva (*Universidad Distrital Francisco José de Caldas*).	Atual Gestor líder do Programa *Al Colegio en Bici.*	2017-2024	Bogotá, Colômbia
Dawton Roberto Batista Gaia	65	Masculino	Branca	Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo (Faculdade Belas Artes) e Especialização em Segurança do Trânsito.	Trabalha há 45 anos na Companhia de Engenharia de Tráfego, é Secretário Executivo do Comissão Municipal de Trânsito e Transporte.	2009-2024	São Paulo, Brasil
Natalia Villalba Rodríguez	33	Feminino	Branca	Licenciatura em *Educación Básica con Énfasis en Educación Física* (*Universidad de Cundinamarca*).	Atual gestora líder do Programa *Al Trabajo en Bici.*	2020-2024	Bogotá, Colômbia
Enrique Jacoby Martinez	71	Masculino	Branca	Bacharelado em Medicina e Mestre em Nutrição e Saúde Pública (*John Hopkins University* - EUA).	Foi Assessor Regional de Alimentação Saudável e Vida Ativa da Organização Panamericana de Saúde.	2000-2018	Bogotá, Colômbia
Hernán Hurtado Ramirez	42	Masculino	Branca	Bacharelado em Educação Física (*Universidad Pedagógica Nacional de Colombia*, Especialista em Gestão Esportiva (*Escuela Nacional del Deporte)* e Mestre em Comunicação (*Gannon University*).	Fez parte como Suporte Profissional do Grupo de Trabalho de Atividade Física do Ministério do Esporte de Colômbia.	2009-2022	Bogotá, Colômbia
Jaime Ortiz Mariño	78	Masculino	Branca	Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo (*Case Western Reserve University* - EUA)	Foi Assessor técnico da Presidência da República, Secretário Obras Públicas e pioneiro da *Ciclovía*.	1974-2024	Bogotá, Colômbia
Jesús David Acero Mora	49	Masculino	Branca	Bacharelado em Desenho Industrial e Mestre em Meio Ambiente e Desenvolvimento (UNAL)	Atual coordenador geral da Estratégia *Bogotá Pedalea* da Secretaria Distrital de Mobilidade.	2015-2024	Bogotá, Colômbia
Jonathan Valbuena Cabezas	37	Masculino	Branca	Bacharelado em *Preparación Física* (*Escuela Superior de Guerra de Colombia*).	Foi gestor líder do Programa *Escuela de la Bicicleta*, atualmente ocupa o cargo de diretor do *Instituto Municipal de Recreación y Deporte* de Soacha.	2020-2023	Bogotá, Colômbia

Maria Ermelina Brosch Malatesta	68	Feminino	Branca	Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo (Mackenzie), Mestra e Doutora em Arquitetura e Urbanismo (FAU-USP).	Trabalhou durante 35 anos na Companhia de Engenharia de Tráfego, foi coordenadora de Planejamento Cicloviário na implantação das Ciclofaixas Operacionais de Lazer.	2009-2013	São Paulo, Brasil
Mónica Durán Gutiérrez	45	Feminino	Branca	Bacharelado em Terapia Ocupacional e Especialista em Gestão de riscos ocupacionais e de Projetos (UNAL)	Foi coordenadora geral do *Programa Ciclovía* do IDRD	2019-2023	Bogotá, Colômbia
Nabil Georges Bonduki	69	Masculino	Branca	Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo, Mestre e Doutor em Estruturas Ambientais e Livre-Docente da Universidade de São Paulo).	Como vereador, foi autor do Programa Ruas Abertas, atualmente é Professor de Planejamento Urbano da FAU-USP.	2002-2016	São Paulo, Brasil
Nubia Yaneth Ruiz Gómez	45	Feminino	Branca	Bacharelado em Fisioterapia, Especialista em Exercício Física para a Saúde e Mestra em Saúde Pública (*Universidad del Rosário de Colômbia*.	Atual coordenadora do Grupo de Trabalho de Atividade Física do Ministério do Esporte de Colômbia.	2021-2024	Bogotá, Colômbia
Olga Lucia Sarmiento Dueñas	54	Feminino	Branca	Bacharelado em Medicina (*Pontificia Universidad Javeriana de Colombia*), Mestra em Saúde Pública e Doutora em Epidemiologia (*University Of North Carolina At Chapel Hill* - EUA).	Professora e Diretora de Investigações da Facultad de Medicina de la *Universidad de Los Andes* e pesquisadora líder do Grupo de Epidemiologia desta universidade.	2004-2024	Bogotá, Colômbia
Rafael Alexander Leandro Gómez	44	Masculino	Branca	Bacharelado em Administração Esportiva, Especialista em Análise de Políticas Públicas e Mestre em Políticas Públicas (UNAL).	Foi analista de políticas públicas do grupo de trabalho Atividade Física do Ministério do Esporte, atualmente é Professor da UNAL.	2021-2023	Bogotá, Colômbia
Sergio Passos Avelleda	53	Masculino	Branca	Bacharelado em Direito (Pontifícia Universidade Católica de Campinas) e Especialização em Gestão Executiva (Instituto de Ensino e Pesquisa)	Como secretário de Mobilidade e Transportes, participou da gestão das Ciclofaixas Operacionais de Lazer.	2009-2018	São Paulo, Brasil
Solange Cerqueira Souza Menzel	63	Feminino	Branca	Licenciatura e Bacharelado em Educação Física (Universidade de Santo Amaro).	Trabalha há 39 anos na Secretaria Municipal de Esporte e Lazer, ocupa a Coordenadoria de Eventos de Rua.	1985-2024	São Paulo, Brasil
Thiago Hérick de Sá	42	Masculino	Branca	Bacharelado em Esporte, Mestre e Doutor em Saúde Pública (Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo	Pesquisador da promoção da saúde, trabalha no Departamento de Determinantes Sociais da Saúde da OMS.	2009-2017	São Paulo, Brasil
Vanessa Bueno Tordino	51	Feminino	Branca	Bacharelado em Propaganda e Marketing e Especialização em Metodologias Colaborativas (Universidade Paulista).	Trabalhou na Agência Fabra Quinteiro, foi uma das responsáveis pela idealização da Ciclofaixa Operacional de Lazer.	2009-2019	São Paulo, Brasil
Walter Meyer Feldman	70	Masculino	Branca	Bacharelado em Medicina pela Universidade Federal de São Paulo (Universidade Federal de São Paulo).	Foi Vereador, Deputado Estadual e Deputado Federal. Como Secretário da SEME, foi responsável pelo início das Ciclofaixas Operacionais de Lazer.	2007-2010	São Paulo, Brasil

Fonte: elaboração própria

Os discursos foram transcritos e traduzidos do espanhol para o português, no caso dos participantes colombianos (em anexo a transcrição dos 22 entrevistados).

A eleição pelas entrevistas foi feita para expor a materialização discursiva dos dados empregados nesta pesquisa que foram encarados como prova de vida daqueles que viveram o processo de organização interna de gestão da operação de ciclovias recreativas. Estas fontes empíricas resultam como dispositivos de inscrição que, de acordo com Miller e Rose (2012), são capazes de caracterizar as condições materiais que possibilitam o pensamento trabalhar em torno de um objeto. Para os autores, como tecnologia política de governo própria da racionalidade neoliberal por meio da inscrição, é possível tornar a realidade estável, móvel, comparável e traduzida em uma forma específica para oferecer diagnóstico, avaliação, cálculo e intervenção.

Sob outra perspectiva, sendo parte do governo, os entrevistados com suas memórias descritivas, ao recordarem determinados acontecimentos que ocorreram a partir do envolvimento particular, bem como da posição social desempenhada. O caminho metodológico de análise foi se estabelecendo de maneira diferenciada nos dois países, tendo em conta as particularidades sócio-históricas, políticas e econômicas e de organização institucional dos programas analisados.

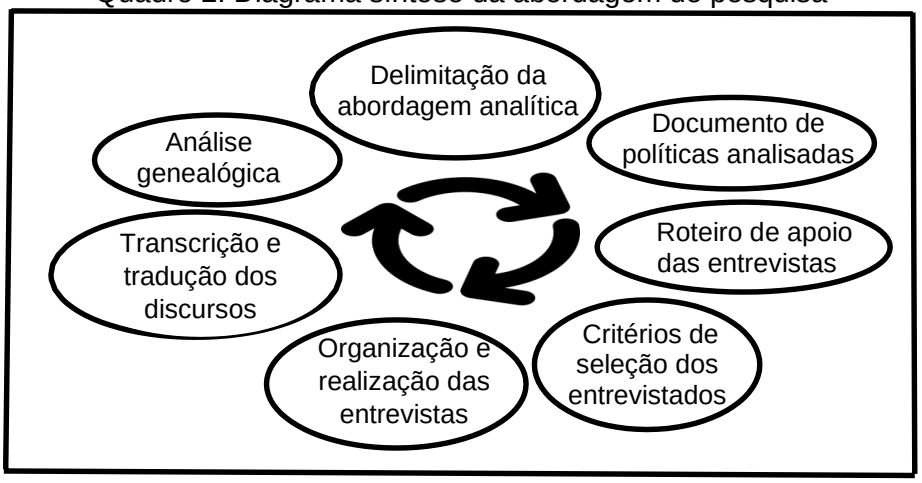
No caso de Bogotá, na primeira parte da análise, esteve-se atento em diagnosticar na análise da discursividade dos gestores, as tecnologias políticas de administração, planejamento e operação da Ciclovia, assim também dos programas complementares que incentivam o uso da bicicleta em diferentes contextos sociais. Na segunda parte da análise, foi preciso se preocupar em saber como são difundidas desde o governo nacional, as estratégias VAS para os municípios colombianos, as formas de gestão de assessoria técnica e logísticas de recursos materiais e financeiros, além de dar atenção aos saberes envolvidos na formação profissional de promotores desses programas.

No caso de São Paulo, na terceira parte da análise, buscou-se diagnosticar na discursividade dos gestores entrevistados, o início das ciclofaixas operacionais de lazer, suas formas de organização e planejamento a cargo da empresa pública de transporte, as fontes de financiamento, as limitações de gestão do setor de educação física, esporte e lazer, os operadores políticos envolvidos, os programas correlatos e as controvérsias sobre a sua operação. No caso do Programa Ruas Abertas, na quarta parte da análise, faz-se uma breve menção histórica das políticas de mobilidade ativa por bicicleta em São Paulo, se apresenta o conceito nas normativas governamentais

e logo após, são mencionados dois exemplos de locais onde ele é operado, além da entrevista realizada com o gestor idealizador desta norma.

A modo de síntese, foi elaborado um diagrama da abordagem de pesquisa.

Quadro 2. Diagrama síntese da abordagem de pesquisa



Fonte: autoria própria

3.6 Critérios éticos

Para participar da pesquisa, foi solicitado aos participantes, a assinatura digital do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) para autorizar o pesquisador a divulgar seu nome e ocupação laboral. O estudo foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos do Instituto de Biociências de Rio Claro (IBRC-UNESP) no dia 10 de setembro de 2020, parecer 4.269.357 e registro CAAE 32166820.3.0000.5465, conforme as diretrizes do Conselho Nacional de Saúde (BRASIL, 2012).

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

Parte 2. ANÁLISE DISCURSIVA

4. Programa Ciclovia do Instituto Distrital de Recreación y Deporte

No diagnóstico elaborado sobre a configuração dos programas de ciclovias recreativas como tecnologias políticas, notadamente o Programa Ciclovia do IDRD, foram divididas quatro temáticas que descrevem as lógicas de operacionalização específicas: 1) A emergência da Ciclovia; 2) Organização administrativa da gestão operacional atual; 3) Programas educativos com bicicleta em diferentes contextos sociais; 4) Participação social no planejamento da mobilidade ativa por bicicleta. Estes tópicos são parte da análise das práticas governamentais presentes historicamente no agenciamento massivo da bicicleta em Bogotá.

A partir disso, desenvolveu-se uma cartografia dos processos históricos relevantes na consolidação deste programa em uma operação analítica focada em diagnosticar as tecnologias políticas presentes no agenciamento da mobilidade ativa por bicicleta. Buscou-se incluir a exposição de trechos de normativas nacionais e distritais da sua organização institucional por meio da discursividade de agentes que fizeram parte da diretiva do Programa Ciclovia, da estratégia *Bogotá Pedalea* e de um cicloativista e de um gestor pioneiro do evento.

Ao apresentar o contexto histórico de formação do programa que começa com uma manifestação social e que gradualmente passou a ser incorporada na gestão pública distrital. Em um primeiro momento, foi encarregada da operação viária de fechar vias públicas para o trânsito motorizado, logo após tornou-se responsável por coordenar com outras agências públicas, um circuito de vias pela cidade na regulação de alimentos e da arrecadação de recursos financeiros do marketing e aluguel de estruturas públicas que têm sustentado a sua manutenção.

Com a transformação do programa a cargo de uma entidade pública específica, foi se constituindo a participação do setor de mobilidade e de grupos cicloativistas, uma estratégia para a bicicleta pensando conjuntamente a estrutura cicloviária. Mas o destaque que pretende-se demonstrar da gestão bogotana, está na ação operativa de programas educativos específicos que são geradores dos processos de ensino-aprendizagem com bicicleta, em parques públicos, do apoio dos ciclistas urbanos em seus deslocamentos laborais, da pedagogia do pedalar no trajeto casa-escola-casa dos estudantes de escolas distritais, da assessoria técnica às entidades públicas e privadas sobre a promoção da cultura de bicicleta na entrega de serviços com mecânica em diversos ambientes sociais. Haverá exposição da eficácia das tecnologias políticas de incentivo da bicicleta na ocupação das vias públicas.

O resultado do agenciamento massivo resultou numa organização institucional particular e única, de participação cidadã, mediante canais de comunicação diretos com o poder municipal por meio dos representantes das vinte localidades da metrópole. Estes cicloativistas planejam as demandas e as necessidades que estão em jogo em disputa nas diretrizes institucionais da prefeitura e do setor privado, os caminhos da operacionalização da política pública da bicicleta em Bogotá.

4.1 A emergência da Ciclovia

Como mencionado anteriormente, a manifestação do *Procicla* ocorreu por meio de um movimento social de apropriação das vias públicas. No contexto de desenvolvimento metropolitano da capital de um país periférico latino-americano, a emergência da cultura esportiva do ciclismo de estrada, a exemplo das provas *Vuelta a Colombia*, foi sendo criada uma representação social dos ciclistas colombianos convertida em esporte nacional (RODRÍGUEZ, 2017).

Apesar da figura do ciclista estar apoiada na figura do esportista, o ciclismo estava associado às pessoas com menos recursos econômicos. Entretanto, o movimento *Mitin a favor de la bici,* como citado no campo da problemática, cumpriu a função de articular a preocupação global com as inconformidades locais, convidando os cidadãos para participar de um circuito ciclístico das 9h às 12h, nas ruas 7 e 13 entre as ruas 34 e 72, fechadas para veículos automotores, com apoio do Departamento Administrativo de Trânsito e Transporte (ORTIZ, 1995).

Em 17 de junho de 1976, mediante os Decretos 566 e 567, o coronel diretor deste departamento e o diretor de Planejamento Distrital definiam a Ciclovia como:

> Artigo Primeiro: chamam-se ciclovias o conjunto de vias, calçadas ou a parte destas destinada exclusivamente ao trânsito de bicicletas ou que podem ser utilizadas conjuntamente com o trânsito de automóveis e pedestres dentro de determinadas condições de uso específicas. Artigo terceiro: as ciclovias se classificaram em três categorias, de utilização conjunta com pedestres, de utilização conjunta com automóveis – entenda-se pelas vias onde se tem destinado uma parte delas ao uso exclusivo de bicicleta e a outra para o trânsito normal dos veículos e ciclovias para o uso exclusivo de bicicletas, “ciclopistas” (ALCALDÍA, 1976).

Para Rodriguez (2017) estes decretos, além de legitimar o esforço de Procicla, envolveram outras entidades no projeto. No entanto, o ato de pedalar aos domingos toma mais tempo, mas as competições esportivas continuam acontecendo. Neste momento, o olhar da prefeitura estava na habilitação das vias com a construção e

edificação do trânsito de bicicletas e, ainda, a recreação era um meio, não o propósito final da Ciclovia, apesar do direito ao tempo livre, a população associar ao ócio.

Seguem duas fotos disponibilizadas por Jaime Ortiz do começo da Ciclovia.

Imagens 1. Começo da Ciclovia em Bogotá na década de 70

Fonte: arquivo pessoal de Jaime Ortiz (1974)

Para Jaime Ortiz, a grande manifestação do pedal foi o convite para a população participar do programa em um país de vínculo cultural com a bicicleta:

> Na foto da década de 1970, a grande manifestação do pedal nasceu para expressar um desacordo com o desenho urbano que tomava conta do país no processo de urbanização acelerada, baseado no imaginário americano da mobilidade para automóveis. Na Colômbia a proporção de viagens diárias de carro não ultrapassa 17%, mas a legislação e investimentos são feitos para uma sociedade motorizada. Fui professor da Universidade Javeriana, formei-me em arquitetura nos Estados Unidos, foi dramático estudar a crise da cidade americana do pós-guerra e encontrar Bogotá seguindo o mesmo caminho, tive a sorte de me redescobrir com a bicicleta e perceber o vínculo cultural. Em um país onde 85% das viagens diárias eram feitas em transporte público, havia mais bicicletas do que carros. A insustentabilidade deste padrão urbano porque a maioria depende do transporte coletivo, foi consolidada com os veículos individuais para resolver os problemas, as empresas de transporte coletivo estão falidas, apesar de venderem a ideia de que o país está em crise.

Para Jaime Ortiz a exclusão provocada pela automobilidade reproduz um tipo de desenho urbano desfavorável para a maioria dos deslocamentos que envolve a intermodalidade, a caminhada e o ciclismo. Para ele, o Programa Ciclovia é parte da programação da cidade por estar aceita massivamente ao produzir condições ambientais de segurança nas vias públicas para as pessoas acederem aos domingos a esses espaços com base no respeito pelo outro (ORTIZ, 1995).

Para Rodriguez (2017) em um momento de transição administrativa, foi criado o IDRD por meio do Acordo 4 de 14 de fevereiro de 1978 com a função de desenhar uma política de recreação onde a função do Estado emerge neste momento da

necessidade de gerir e administrar o tempo livre da população. A criação desta instituição em Bogotá marca uma transformação das práticas governamentais na Colômbia que emerge neste momento, uma operação de estratégias para promover atividade física e a recreação nos espaços públicos, a bicicleta assume protagonismo devido ao seu caráter de uso diverso de transporte, lúdico e esportivo contida nesta tecnologia política de condução da conduta dos indivíduos. Por meio da ideia de recreação massiva nos espaços públicos da cidade, as práticas de ações coletivas dos sujeitos, os discursos globais e as propostas de desenvolvimento humano, começam a se unir para configurar e dar força à Ciclovia, estabelecendo novas formas de relação com o espaço público.

Nos anos 80, houve destaque o Plano Centro focado no melhoramento do espaço público com ênfase no cuidado a normas de comportamento cidadão por meio da moralização, embelezamento, limpeza e defesa civil. Neste período, o desequilíbrio entre número de pessoas e a deficiência dos serviços públicos, pairava a sensação de insegurança e de descuido ambiental da urbanização sem planificação, o que conduzia a população a um sentimento de medo ao viver na cidade (BORJA, 2000).

Muito da configuração atual da Ciclovia se dá com a promoção do programa pelo prefeito Augusto Ramirez Ocampo (1982-1983), além do esporte ciclismo que incentiva a prática nas vias públicas, surge como espaço recreativo a cargo da Secretaria Distrital de Trânsito e Transporte. Neste momento, apesar da sua operação ser mais frequente, a Ciclovia era um espaço permissivo sem maior controle, nas quais as expressões esportivas e recreativas se confundiam com a insegurança.

Em 1983, na apresentação do livro "*Ciclovías: Bogotá para el ciudadano"*, apresenta o conceito emergente, na época, do programa:

> O fenômeno deverá estudá-lo, complementá-lo e desenvolvê-lo. Em primeiro lugar, ampliar a cobertura atual das ciclovias de Bogotá em suas áreas, circuitos e horários para intercomunicação e interação com os parques, dando aos cidadãos acesso aos importantes eventos comunitários até convertê-las no principal meio de comunicação dominical da cidade. Por outra parte, deverá estudá-lo como meio alternativo de mobilização permanente dentro da cidade de forma que, com poucos recursos, se acondicione e regulamente áreas complementares das grandes vias, das zonas marginais das linhas férreas, dos canais de água e de certas vias em setores e bairro para a mobilidade em bicicleta (RAMÍREZ, 1983, p.10).

Este prefeito ao apresentar a sua importância ao futuro da bicicleta na mobilidade urbana, a ciclovia como projeto inovador requer planejamento, administração, cuidado e educação. Para ele, diferente dos parques públicos, a sua

função de interconexão da cidade com inversão mínima, se estabeleceu como meio alternativo de comunicação dominical. Em 1983, foi realizado em 21 e 22 de outubro de 1983, o Primeiro Seminário de Planejamento e Desenho de Ciclovias e com o final do seu governo, em 1984, havia 54 km de circuitos interconectados que, até o final da década, se perde alguns quilômetros e chega à administração de Antanas Mockus em 1995 com 24 km (MONTEZUMA, 2011).

O estabelecimento da ciclovia se deu por um lado como um programa inclusivo, democrático e cultural, mas sobretudo, o seu surgimento como lógica do espetáculo e entretenimento será parte do seu desenvolvimento nas próximas décadas. Na década de 80, foram fundadas as bases para delinear o espaço público como um dispositivo produtor de subjetividades onde as ruas eram convertidas em cenário que permitiu consolidar a concorrência massiva de pessoas com atividades que os congregam no espaço físico como tal (RODRIGUEZ, 2017).

No governo de Jaime Castro (1992-1995), foram promulgadas leis que estabeleceram procedimentos que permitiram ao Conselho Distrital dividir o território urbano em diferentes localidades. Desta forma, se estabeleceu a função de estruturar a eleição dos prefeitos distrital e local, bem como vigiar e controlar a inversão de recursos com base no plano de desenvolvimento da cidade. O prefeito buscou uma forma de governo para aproximar-se das comunidades por meio da descentralização do poder da administração central com a cidadania, bem como no cuidado e manutenção dos equipamentos públicos e criando outro ambiente para o trabalho de atividades solidárias e cívicas (CASTRO, 1993).

No governo de Antanas Mockus (1995-1997), em seu primeiro período, teve como foco “Formar cidade” com a consolidação de políticas, ações e estratégias que transformaram a percepção da população pelo espaço público tendo como cenário pedagógico as vias públicas. Para este prefeito, o programa de Cultura Cidadã contava com dois suportes: o reconhecimento da diferença entre regulação jurídica – legal – regulação cultural – coletiva, variáveis ao contexto e regulação moral – individual com o divórcio entre lei, moral e cultura reduzidas mediante a interação intensificada (MOCKUS, 2001).

Para Rodriguez (2017) o espaço público foi concebido para garantir a recuperação da educação para a cidadania no apreço por Bogotá, em que a cultura assume toda a sua relevância na configuração prática das estratégias inspiradas nas discussões que fundamentaram o projeto deste político, que já foi reitor da

Universidade Nacional de Colômbia (UNAL). A transformação social parte do cidadão fazer compreender sua relação com a regra e que sendo parte de um sistema de regulação, passa a conceber o espaço público como sagrado, um eixo estruturador da imagem da cidade e de cenário de relações interculturais para poder educá-lo. Segundo a autora, conseguir modificar a conduta dos indivíduos com bicicleta, se requiriu configurar um dispositivo composto por uma série de práticas discursivas, de caráter pedagógico, utilizando a estratégia do jogo.

Neste programa de governo, se uniram diversas universidades com projetos de embelezamento dos entornos, a Câmara do Comércio e de corporações religiosas para formação de futuros líderes da capital. Além dos vínculos institucionais, houve destaque para as campanhas educativas de conscientização lúdica sobre regras de trânsito, não jogar lixo no chão e dar passagem para os outros, o discurso pedagógico estabeleceu uma sensibilização relacional de condução das condutas e de sentido pastoral. O movimento social gerado com este mandato, permitiu conceber Bogotá como um grande cenário com animadores públicos predicadores do espaço público sendo parte do espetáculo (MOCKUS, 2001).

A autora ressalta que nos anos 90 entrou em moda o marketing urbano, tendo como iniciativa desta gestão, fazer uma cidade sedutora, numa relação de serviços e consumo. Para tanto, haveria que existir uma mudança de imagem convertendo Bogotá em uma marca por meio da publicidade onde a Ciclovia ocupa papel fundamental na transformação da percepção do bogotano (a) pela capital. Na segunda metade da década de 90, ocorre um aumento substancial nas ofertas culturais como os concertos no parque e outras ações como locais de fruição coletiva constantemente. Assim, Bogotá se consolidou com a melhoria de sua infraestrutura, os shows massivos, recreação e diversão em suas ruas, praças e parques, transformando-a em metrópole de consumo cultural (LÓPEZ, 2011).

Neste momento, foi fortalecido o IDRD com a recuperação de parques comunitários e de bairros, mas também com a Ciclovia para apoiar sua campanha de mobilidade ao priorizar as bicicletas com o primeiro Dia sem automóvel, a medida *Pico y Placa* (rodízio de veículos) e a criação da Defensoria do Espaço Público. Segundo a autora, emerge o entendimento da Ciclovia para educar o cidadão e de promocionar a cidade por meio da apropriação do espaço público pelos bogotanos, o fortalecimento da recreação com o reforço da cultura cívica para todas (as) cumprirem normas de trânsito conjuntamente (MONTEZUMA, 2011)

O programa foi entregue a este instituto e que, a cargo de *Guillermo Peñalosa*, promove uma mudança na concepção, direção e operação da entidade ao encarar a Ciclovia como programa recreativo. O trajeto aumentou de 24 para 84 km de vias, houve a organização das vendas ambulantes e a criação de novos serviços e atividades como a *Recreovía*. Para a autora, com um grupo institucional à frente da Ciclovia, ela tornou-se um grande experimento social, a exemplo do famoso slogan "*Bogotá no tiene mar pero tiene ciclovia*". Os cidadãos responderam à transformação com comparecimento massivo e, logo depois, o programa cresceu exponencialmente, exigindo que o grupo humano aumentasse e se espalhasse pela cidade para melhorar o serviço. Esta difusão permite a construção das ciclovias permanentes para conceber um espaço demarcado para bicicletas sendo uma extensão da Ciclovia e ganhou espaço na mobilidade das pessoas (MONTERO, 2017).

Na gestão de *Enrique Peñalosa* (1998-2000), ele continua com esta proposta, mas com ênfase na bicicleta como um artefato que permitiria modificar a relação do cidadão com a cidade. Com a chegada do novo patrocinador, foram incentivadas campanhas educativas, um plano para vendedores ambulantes, modernização da sinalização e um sistema de comunicação radial para todo o pessoal do IDRD. A reestruturação da Ciclovia a sua frente, o programa se desenvolve em rede com as Secretarias Distritais de Trânsito e Transporte, Saúde e Educação participam da operação aos finais de semana com financiamento privado (MONTEZUMA, 2000).

Na metade dos anos 90, o Programa *Ciclovia* como passarela, passa a planejar o exercício físico dentro de um cenário onde o corpo deve ser mostrado e exibido por meio de um processo que se constituiu em um mercado amplo. Com o tempo, houve um incremento da indústria esportiva, das academias de ginástica e centros de estética. Neste contexto, foram incorporados os modelos dos guardiães associados a salva-vidas com a vestimenta nas cores de bandeira nacional, os quais configuravam a presença institucional e por outro lado, a implementação das aulas de atividades físicas aeróbias da *Recreovía*, visibilizou o trabalho corporal (RODRÍGUEZ, 2017).

Nos anos 2000, o espaço público seguiu ser palco de problemáticas diversas que atravessam a sua composição como da segurança, ilegalidade e narcotráfico. A razão do conflito armado apontou a possessão de territórios pela guerrilha e paramilitares donos deste mercado. Diante disso, a proposta da segurança democrática do governo de Álvaro Uribe Vélez (2002-2010), justificou ações e

políticas que violavam os direitos humanos para salvaguardar a segurança do país interferindo na vigilância e controle social da população (GALINDO, 2005).

Esta tensão presente no espaço público de Bogotá com a ascensão da segurança privada, o uso de câmeras e a presença de militares, a perspectiva de resistência entendida por meio do uso criativo desses espaços na forma como visualizá-los, enquanto influenciador na qualidade de vida, num cenário das inconformidades políticas e expressões culturais e espaço para mobilidade urbana. Nas gestões Peñalosa (1998-2000) e Mockus (2001-2003) foram propostas novas concepções e usos da relação do espaço público com a cidade enfrentando as políticas nacionais de gestão do medo e desconfiança social (MONTEZUMA, 2011).

Nas próximas três gestões, assumiram a administração da capital três governos de esquerda dos prefeitos Luís Eduardo Garzón, Samuel Moreno e Gustavo Petro por doze anos, com foco na inequidade social. Neste momento, muitos críticos consideram que houve um retrocesso em relação à gestão do espaço público do embelezamento estético e convivência cidadã, mas o debate girava entre o avanço da infraestrutura e complexidade da sua cotidianidade que foram visibilizados com a mudança da política em direção a equidade na metrópole.

No plano de desenvolvimento de Luís Eduardo Garzón (2004-2007) denominado "*Bogotá sin Indiferencia*", a gestão do prefeito priorizou o foco nos vendedores ambulantes de flexibilização da regulação do espaço público, sendo uma ruptura do modelo anterior. Por outra parte, houve um relançamento do Programa Ciclovia com a proposição de estratégias para incentivar o uso da bicicleta e da reestruturação do Instituto Distrital de Cultura para se transformar em Secretaria Distrital, de Cultura, Recreação e Esportes e do Observatório de Cultura Urbana para expor a diversidade cultural de Bogotá (RODRÍGUEZ, 2017).

No governo de Samuel Moreno (2008-2011), o plano de desenvolvimento "*Bogotá positiva: para vivir mejor*" teve como objetivo melhorar a qualidade de vida dos cidadãos. Ante a desordem do espaço público que caracterizou esta gestão, foi proposta uma diminuição do horário do Programa Ciclovia que ameaçava sua estabilidade e permanência. Outro acontecimento foi o fechamento de um trajeto do programa para a construção da fase três do sistema de transporte público por ônibus com faixa exclusiva de Bogotá denominado *TransMilenio*, o que gerou o movimento cívico "*La ciclovia se respeta"* que constatou as irregularidades do projeto e suspendeu a obra. O prefeito foi acusado no escândalo "*El carrusel de la contratación de Bogotá*"

não podendo terminar o mandato, mas ao mesmo tempo, foi fortalecido o Observatório de Culturas como instituição especializada na coleta de informação sobre a oferta cultural, recreativa e esportiva do distrito (RODRIGUEZ, 2017).

No governo do prefeito Gustavo Petro (2012-2015) com o plano de desenvolvimento “Bogotá Humana” esteve concentrada em diminuir as concentrações de segregação econômica e cultural da cidadania, estabelecendo um olhar distinto sobre o espaço público. Como exemplo, o fechamento permanente da *Carrera Séptima* para o transporte motorizado, mas a ideia de entregar as vias do centro da cidade, implantou uma sensação de insegurança. Algumas das ações desta administração, foram consideradas populistas, mas ao colocar em foco a redistribuição e integração social nesses espaços, se permitiu gestar uma participação cidadã ativa e não somente consultiva (RODRIGUEZ, 2017).

A promoção da cultura da bicicleta apelou a novos discursos e práticas de transportes gestionadas na cidade passando de ser um meio recreativo para transporte alternativo. Além da mudança administrativa foi ampliada a sua dimensão relacional com o movimento de esforço físico. A cultura da bicicleta foi promovida apelando a novos discursos e práticas de transporte, que passam a ser administrados na cidade. Essa incorporação cultural avançou através de políticas, instituições, programas, planos e projetos e ocorreu graças à produção de objetos culturais, surgimento de novos coletivos e lutas sociais e que foi sendo incorporada pelas diferentes administrações da cidade (RODRIGUEZ, 2017).

Busca-se contextualizar o leitor sobre a emergência de um modelo de gestão político-institucional que foi sendo constituído ao longo de mais de quarenta anos da panorâmica que se tenta esmiuçar. a partir da discursividade composta por alguns regulamentos, normas, decretos e leis, apresentar-se-á a atuação de alguns gestores que foram entrevistados e que fizeram parte da direção do programa para descrever a sua organização administrativa e operacional presentes na execução da política composta de uma estratégia multissetorial para as mobilidades ativas.

4.2 Organização administrativa da gestão operacional

O Programa Ciclovia opera atualmente das 7h às 14h aos domingos e feriados, pelas principais vias da cidade interligadas em um circuito de 127,69 km (dos quais 7.05 km são *ciclorrutas*) de vias públicas dispostas para as práticas de atividade física,

esporte e recreação e conta com a participação de aproximadamente um milhão e quinhentos mil usuários por jornada (IDRD, 2024). Segue o mapa do programa.

Figura 2. Percursos do Programa Ciclovía

Fonte: IDRD (2024)

Mónica Duran foi coordenadora do Programa Ciclovia e apresenta o seu percurso laboral que ilustra a estrutura em rede na operação do programa:

> Em 2006, ingressei no IDRD por processo seletivo para realizar uma qualificação de quatro meses com conhecimentos sobre primeiros socorros e segurança viária, fui guardiã por dois anos e gerente de rota por quatro anos sendo encarregada por um corredor de 11 quilômetros com quinze a vinte guardas para abrir e fechar o programa em conjunto com a prestação de serviços. O guardião da ciclovia se encarrega do atendimento ao cliente, os alunos do ensino médio escolar prestam serviços comunitários obrigatórios sob a coordenação do gerente de rota, há guardas encarregados de fiscalizar vendedores no cumprimento das medidas de biossegurança, uma estrutura com uma variedade de especialidades. Em 2019, assumi a responsabilidade de articular as atividades como coordenadora geral, estou a cargo de onze profissionais, 26 gerentes de rota e 250 guardiães numa operação simultânea com 100 motoristas de caminhão para instalação do material logístico.

Mónica Duran descreve a quantidade de pessoas e instituições públicas, nacionais e distritais, envolvidas para gerenciar o programa. Dentre as instituições públicas, a *Policía Nacional*, *Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá*, *Institutos Distritales de Protección y Bienestar Animal* e *Economía Social*, *Departamento Administrativo de Defensoría del Espacio Público*, *Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos* e as *Secretarias Distritales de Movilidad*, *Integración Social*, Seguridad e *Salud*. Esta intersetorialidade demonstra que o

Programa Ciclovia contém força normativa institucional para agregar diferentes organizações sociais e empresas no apoio e sustento da sua operação.

Para Mónica Duran, o planejamento governamental do programa demonstra no cuidado da gestão, um convite oficial à população participar do evento:

> Terminamos a ciclovia no domingo e já começamos a planejar a semana seguinte realizando reuniões com as instituições, temos uma reunião uma vez por mês com o Secretário de Segurança que comanda a polícia, com a Secretaria de Saúde para campanhas, mesas de coordenação com atores e organizações sociais para sincronizar com os profissionais no sentido de baixar as informações aos gerentes de rota para os guardiães da ciclovia em pequenas reuniões durante a semana. Temos um boletim na segunda-feira para informar as 300 pessoas ligadas ao atendimento, fechamento e riscos em determinados pontos das vias para mitigar acidentes e verificando se há obras ou esgotos sem tampas, comunicamos o pessoal sincronizados com os guardas habilitados para fechar uma via e do cuidado nos semáforos nos cruzamentos para saber se houve acidentes, coordenar com a ambulância para estabelecer no ponto fixo, fazemos notificações por escrito às entidades, ao prestador da empresa de transportes de cada setor onde informamos a hora de chegada. No domingo, iniciamos a operação a partir das 3h30 com a varredura de toda a cidade para que os operadores cheguem a tempo e os caminhões que carregam o material porque todas as vias devem estar abertas às sete da manhã, as cercas são deixadas em pontos específicos de planimetria, os guardas da seção correspondente têm atas com os locais para colocação das fitas de isolamento. No gerenciamento de tráfego, distribuímos os rádios coordenados por um sistema de georreferenciamento, através do centro de comando de comunicações com outras secretarias, monitoramos os guardas com um alarme simultâneo para habilitar as vias. Em 2024, completamos 50 anos de operação, as mesmas pessoas tomam as vias públicas até o guardião e a polícia chegar, a sincronia é fruto do planejamento semanal informando aos usuários, os serviços e atividades oferecidos, além de pequenas ações como colocar uma grua ou um pequeno desvio, na equipe temos um engenheiro responsável pela infraestrutura e profissionais de saúde em prontidão, somos reconhecidos como agentes pedagógicos no apoio a cultura de bicicleta, uma conquista junto às outras instituições.

Mónica Duran descreve os procedimentos operacionais e logísticos para a realização da Ciclovia. O Centro de Comando e Comunicações do IDRD é um órgão que articula essas informações entre diferentes instituições, sendo operado por dez funcionários, com a responsabilidade de monitorar o fluxo temporário massivo de pessoas. A operacionalização está composta e integrada ao Sistema Público de Segurança de Bogotá composto do Número Único (123) de Segurança e Emergência, do Centro Regulador de Urgências e Emergências, do Corpo de Bombeiros, da Secretaria de Mobilidade*,* do *Instituto Distrital de Gestión del Riesgo y Cambio Climático,* da Polícia Metropolitana e do *Centro Automático de Despacho* que respondem aos incidentes durante a jornada (IDRD, 2019).

A operação do programa por envolver as instituições mencionadas, implica uma função governamental de planejamento semanal do evento. Para que os usuários

sejam informados, o IDRD emite o *Boletin de la Ciclovía* com a descrição das atividades complementares, manutenção das vias, pessoal disponível, campanhas educativas e detalhe dos serviços de cada jornada.

Esta coordenação entre diversos órgãos públicos deriva da governança desenvolvida pelo IDRD. Esta instituição foi concebida em sua emergência como um estabelecimento público descentralizado, com personalidade jurídica, com autonomia administrativa e com patrimônio independente e como função, formular políticas para o desenvolvimento massivo do esporte e recreação, coordenar o planejamento e executar ações com outras instituições e celebrar negócios (ALCALDÍA, 1978).

O IDRD é responsável pelo governo do gerenciamento temporário das vias públicas outorgado com força de lei, o que foi uma conquista do setor de Educação Física. O impacto social do programa levou a promulgação de diversas medidas legislativas que passam a garantir o lazer como um direito e com essa previsão, as grandes empresas com o serviço de *marketing* promovem seus produtos e como contrapartida, são arrecadados recursos para financiamento do programa.

A Resolução 06 de 2017 estabelece a atual estrutura organizacional da direção e secretaria geral e sub direções Administrativa e Financeira, Contratação, Construções, Parques, Recreação e Esporte e com um quadro de funcionários composto por 12 pessoas em funções diretivas, 102 pessoas no nível profissional, 59 pessoas no nível técnico e 71 pessoas no nível assistencial, o total de 256 funcionários dispostos para gestão e operação dos seus programas (IDRD, 2019).

As atividades da Ciclovia ocorrem nos quatro eixos da metrópole, apesar das diferenças nas zonas periféricas. No início, estava disposto apenas no centro histórico, mas a maior parte da metrópole passou a receber suas atividades com destaque para os guardiães da ciclovia em contato direto com os usuários. Sua função é de informar as atividades do programa e alimentar, o banco de dados do Sistema de Georreferenciamento que detecta problemas nos locais de atendimento.

A porta de entrada para trabalhar no programa é a *Escuela de Guardianes de Ciclovía*. Ela foi criada a partir da Resolução 510 de 2003 e modificada pela Resolução 457 *de 2012,* para formação de *Promotores de Ciclovía*. Estas resoluções estabeleceram os procedimentos da contratação para a formação composta de conhecimentos sobre liderança, segurança viária, enfoque de gênero, primeiros socorros, espaço público e emergência sanitária (IDRD, 2012).

Seguem abaixo duas fotos dos guardiães da ciclovia que se registrou enquanto se pedalava na avenida disposta para o programa.

Imagens 2. Guardiães da Ciclovia

Fonte: arquivo pessoal

Para Rodriguez (2017) o objetivo da formação dos guardiões jovens é para educar, cuidar e promover a cultura cidadã diferenciando-se no tratamento punitivo da polícia. Para a autora, existem três tecnologias políticas envolvidas na sua atuação: 1) o exercício físico para ensinar disciplina, tenacidade e caráter; 2) os estereótipos de beleza ao mostrar a bela face da instituição; 3) a "mística" que envolve o seu trabalho de atendimento. Esses procedimentos levam os promotores a reconhecerem-se como agentes pedagógicos que transmitem uma consciência de cidadania, um estilo de vida saudável e um serviço social para a cidade (p.194).

A função do guardião durante o evento, serve tanto para o atendimento de demandas urgentes de controle viário e de fiscalização dos usuários quanto para normas de convivência e de respeito ao outro. A sua relevância está na sensibilização educativa acompanhando a população. Dessa forma, torna-se um ponto de apoio operacional de presença da instituição com bicicleta nas atividades do programa.

Além do fechamento temporário das vias públicas, o IDRD coordena a oferta de diversas atividades e serviços complementares: a) *Walk Bike* são pontos recreativos para crianças ao longo das vias para desenvolvimento lúdico no manuseio da bicicleta; b) Pontos de pedagogia cidadã são locais com guardiães encarregados das campanhas destinadas a modificar comportamentos de risco nas vias com sessões programadas; c) Pontos lúdicos e infância para adultos, adolescentes e crianças com jogos e brincadeiras dinâmicas para fruição do programa; d) Estações de Serviço são pontos de vendas localizados em todas as vias onde os usuários

podem encontrar alimentos, oficinas de ciclismo, acessórios para ciclistas e doação de animais de estimação (IDRD, 2023).

Outro importante programa atrelado à Ciclovia é o *Servicio Social Estudiantil Obligatorio* (SSEO). Com base na Resolução 4.210 de 1996 do Ministério da Educação que estabelece as normas gerais para sua organização e funcionamento. O Convênio 55 de 2002 da Câmara dos Vereadores regula a prestação obrigatória deste serviço social estudantil no Distrito Capital e que foi atualizado com o Convênio 282 de 2007 onde são emitidas suas disposições. A prática é voluntária e busca aproximar o estudante da realidade profissional onde a escola é a única responsável por vinculá-lo e acompanhá-lo neste processo (IDRD, 2024). A progressão da norma nacional foi vinculada ao sistema de ensino como atividade complementar de prestação de serviço no programa avançou com a regulação específica do IDRD.

A Resolução 334 de 2014 do IDRD regulamenta as práticas educacionais de inscrição, capacitação, execução e certificação aos alunos do 10º e 11º anos do ensino secundário para integração ao meio social em campanhas de controle do fluxo de ciclistas, atividades pedagógicas e atenção ao usuário (IDRD, 2014). Para Rodríguez (2017) este serviço surge no contexto em que ainda a população não respeitava as vias fechadas e eram acompanhados dos agentes de trânsito para evitar a circulação automobilística nos locais sinalizados e explicava aos motoristas o direito à utilização dos espaços públicos.

A função deste tipo de serviço social é de aproximar os estudantes da realidade da cidade durante o evento, colaborando para a formação educativa da Ciclovia no cotidiano dos estudantes ao final do ciclo básico de estudos. No Brasil, não há nada parecido e o que mais se assemelha é o serviço militar obrigatório.

Outros eventos realizados fora do tempo do Programa Ciclovia ocorrem durante o ano: a) ciclovia noturna que acontece duas vezes por ano; b) nos *ciclopaseos*, o IDRD solicita aos organizadores o endereço do ponto de encontro, hora de início e término, nome do responsável, número de participantes, rota estipulada, número de pessoas e grupo populacional e documento de identidade. A quantidade de informações requeridas, envolve estipular o ordenamento dos guardiães para cuidarem do grupo em meio a um planejamento das vias públicas de adaptação do trânsito para dar condições de uso seguro aos ciclistas. O fechamento da via pública envolve agentes formados para tratar o público em geral.

Para Mónica Duran, o fechamento das vias envolve um trabalho de comunicação entre os funcionários do IDRD para entregar informações detalhadas da operação para outras secretarias de governo. A gestora nos descreve a estratégia de planejamento do evento durante o período da pandemia de Covid-19:

> No dia 16 de março de 2020, tivemos nossa última ciclovia antes da emergência sanitária pandêmica, o que levou à criação da estratégia de ciclovias temporárias com a secretaria de mobilidade. Trabalhamos domingo a domingo no confinamento, treinamos o pessoal com base no protocolo de biossegurança do Ministério de Saúde sobre os elementos de prevenção ao ensinar a pedalar com máscara para não se afogar. Foi um processo de adaptação no atendimento ao usuário, apoiamos a estratégia até 31 de dezembro, foi uma questão cultural acostumar as pessoas à nova realidade. Articulamos com os defensores do espaço público para evitar aglomerações e campanhas pelo uso de proteção individual, houve colaboradores isolados por 14 dias devido a suspeita de contágio, conseguimos uma sincronização onde era instruído sobre lavar as mãos, aplique álcool em gel, desinfete o rádio, se não fosse assim o contágio seria mais alto.

De acordo com a Resolução 139 de 2020, foram adotadas medidas extraordinárias de coordenação logística e operacional do Programa Ciclovia no âmbito de medidas sanitárias e ações policiais temporárias para preservação da vida e mitigação de riscos epidemiológicos causados pelo coronavírus. As ciclovias temporais contaram com 84 km em conjunto com a rede de 550 km de *ciclorrutas*, diminuindo os acidentes com ciclistas (ALCALDÍA, 2020). A estratégia teve repercussão onde as autoridades munidas de informações técnicas sobre baixa taxa de contágio em ambientes abertos, acabaram por incentivar o uso da bicicleta.

Segue o mapa das ciclovias temporais no período da pandemia em Bogotá.

Figura 3. Percursos das ciclovias temporais

Fonte: Alcaldía Mayor de Bogotá (2020)

Para Lucas *et al*. (2023) o uso de bicicletas em Bogotá tem aumentado como uma consequência da abordagem política, seja na instalação de ciclovias temporárias e na eleição do presidente da câmara distrital pró-bicicleta. A pandemia acentuou o paradoxo da legitimidade moral das representações ciclistas quando a administração municipal apresentou alternativa para evitar aglomerações, fortalecendo o imaginário coletivo favorável, mas continuam a ser descritos como utilizadores perigosos das vias públicas e associados às classes pobres.

Para Jaime Ortiz o planejamento urbano que condiciona o trânsito em Bogotá, está associado a decisão política de não construir infraestrutura de transporte sobre trilhos, o que tem acarretado no excesso de viagens pelos transportes individuais:

> Enquanto assessor do Presidente da República entre 1996-2000, era o responsável pela direção do Plano Diretor de Transportes Urbanos contratado com a Missão Japonesa e que valia dez bilhões de dólares. Eles disseram que com a participação do governo nacional, poderíamos construir um sistema de transporte de massa metro-ferroviária em 20 anos e complemento com uma rede de ônibus de faixa exclusiva. Neste período, o crescimento do uso de veículos individuais como bicicletas, motocicletas e automóveis, iria dobrar se não houver fenômeno macroeconômico distorcivo. Desenhamos o sistema integrado, mas se manteve a lógica do ônibus em uma faixa exclusiva, cometemos um erro técnico, deveríamos ter três linhas de metrô, agora está um caos, a superfície é um bem escasso, Bogotá é uma das cidades mais congestionadas do mundo. A bicicleta tem uma função a cumprir, agora cruzá-la de norte a sul todos os dias com dois milhões de viagens, imagine o espaço necessário, a bicicleta é para viagens locais, não podemos pedir quantidade de infraestrutura, temos que decidir qual será a sua função a desenvolver, é segurança humana daqueles que trabalham, não temos um mundo tão formalizado como dos países do norte.

Para Jaime Ortiz, esta falha técnica foi um erro que perdura devido à dificuldade de mudar a matriz rodoviária, pois depender apenas de ônibus em faixas exclusivas, não foi a solução para movimentar coletivamente a população de Bogotá. A eficiência da bicicleta em deslocamentos de até cinco quilômetros, sofre com a pouca disponibilidade do transporte por trilhos, o que limita a intermodalidade.

Castañeda (2021) corrobora a visão de Jaime Ortiz ao fazer uma crítica sobre a fórmula política amplamente empregada de aumentar a implementação de infraestrutura cicloviária nas vias públicas. A autora adverte contra as experiências de universalização para afastar das visões eurocêntricas, incluir na análise os desafios políticos complexos enfrentados no Sul global contra a automobilidade.

Diante das limitações de superfície urbana, as estratégias de gestão do meio fio visam racionalizar o espaço das vias públicas com decisões políticas embasadas em dados de experiências internacionais de locais que tiveram êxito na sua

implementação. Estas disposições implicam novas condições de planejamento viário de interligação da infraestrutura cicloviária entre centro e as periferias com base na presença dos movimentos cicloativistas presentes no debate político institucional, assim como ocorre nesta metrópole ao serem inseridos nas discussões legislativas.

4.3 A constituição do sujeito ciclista e suas influências na mobilidade ativa

Com a emergência do Programa Ciclovia adaptado para atender a maior parte da metrópole, o governo distrital passa a articular com o setor privado para a sustentabilidade administrativa e programática da operação. Por outra parte, a participação cicloativista nas atividades de agenciamento do uso da bicicleta, seja em relação ao apoio aos gestores na resolução de problemas, bem como na promoção do incentivo ao seu uso, o que se entende por um conjunto de discursos e ações voltadas para fomentar a economia da mobilidade ativa por bicicleta com a exposição do empresariamento dos indivíduos entrecruzadas com práticas governamentais de estímulo a venda do objeto bicicleta como modo de vida urbano em Bogotá.

Castañeda (2020) ao tomar o cicloativismo em Bogotá como ponto de partida para conceituar o direito à cidade móvel, buscou examinar as mobilidades lúdicas dos ciclistas, na produção da cidade. Para a autora, colocar o lúdico em primeiro plano como um meio de afirmar o valor de uso sobre o valor de troca na cidade, permite uma compreensão não utilitária e uma nova conceptualização deste direito.

A ciclovia recreativa foi uma estratégia de tornar a bicicleta valorizada dentro da cidade. Ao utilizar os espaços existentes de forma temporária, foi criada uma oportunidade para as práticas de mobilidade ativa e que se tornou uma oportunidade de produzir conhecimento para subsidiar as políticas governamentais que realmente produzem o acesso às vias públicas para todos (as) por meio do estabelecimento da condição do sujeito da mobilidade ativa em ciclovias recreativas.

Mónica Duran afirma como a dinâmica da Ciclovia tem incentivado a inclusão das mulheres por meio de grupos ciclistas e no trabalho de gestão do programa:

> Na Colômbia, a ciclovia aos domingos está enraizada como o dia de descanso para compartilhar com a família, anteriormente o programa era majoritariamente frequentado por homens para realizar atividades recreativas e esportivas, agora se vê o marido e a mulher com seus bebês e animais de estimação, agora aqueles que saem aos domingos durante a semana realizam mais viagens de bicicleta em determinados horários do dia, comportamento gerado na ciclovia onde começaram individualmente e agora em grupos, a participação das mulheres é mais ativa porque existem mais grupos de mulheres, aumentou porque as mulheres sentem mais seguras. O

> fato de ter mulheres fazendo o trabalho de guia, carregando material, atendendo acidentes, são mulheres no comando, a coordenação geral, a vice-diretora, a diretora de coordenação que dirige as operações na responsabilidade de gerir os caminhoneiros, as meninas que saíram da universidade e entraram na ciclovia, querem ser coordenadoras.

Para Mónica Duran, a ciclovia tem sido frequentada por mais mulheres que antes estavam acompanhadas de seus maridos e filhos. Dessa forma, ela constatou que houve um aumento da apropriação da bicicleta pelo público feminino, nos deslocamentos cotidianos. Uma das iniciativas governamentais de promoção do seu uso foi com os *bicirecorridos*, que, segundo Bernal e Gallego (2017), foi uma ação afirmativa do governo distrital como estratégia de identificar o patrimônio em bicicleta ao reconstruir a memória coletiva da desigualdade de gênero na metrópole.

Segundo a *Encuesta Bienal de Culturas* (2015) mais da metade das mulheres de Bogotá consideram que a cidade é segura para pedalar e 42% das mulheres não se mobilizam porque não tem uma bicicleta. O *Boletin Especial sobre la Mujeres em Bogotá* constatou que as mulheres usam mais o transporte público de massa e que os homens estão mais envolvidos em acidentes de trânsito (ALCALDÍA, 2017).

Na articulação entre setor público e iniciativa privada, Mónica Duran ressalta a organização logística dos serviços de atividade física durante o evento:

> As empresas e grupos de atividade física solicitam executar pequenas atividades realizadas na ciclovia. Temos consultores de bicicleta que transferem as informações para os programas para poder prestar seus serviços e através dessa participação, chegamos a acordos porque a ciclovia fornece um portfólio de serviços dando respostas aos setores público e privado. As pessoas sentem-se seguras nestas vias porque sabem que a operação lhes dará resposta também na prevenção de acidentes rodoviários, oferecemos uma variedade de serviços de atividade física observando as dinâmicas, as pessoas querem dançar, respondemos essa necessidade dando aos guardiães três sessões de treinamento sobre atendimento ao usuário, fazemos o percurso em bicicleta com a equipe administrativa para observar atitudes simples como ver uma pessoa em cadeira de rodas e ajudá-la a subir a calçada, orientar uma criança exposta a um fluxo de bicicletas, são coisas que impactam os usuários fazendo com que adotem boas práticas.

Para Mónica Duran a participação de pequenos grupos de atividade física que presta consultoria de bicicleta, assessoram a administração com informações que colaboram na sua organização. Segundo a gestora, o *marketing* corporativo de empresas sustenta o programa com recursos financeiros advindos da exposição das marcas devido ao potencial de público que gera na jornada aos domingos.

O financiamento sustentado do Programa Ciclovia está baseado no potencial econômico da exposição de marcas, produtos e serviços que a circulação massiva

das mobilidades ativas, com destaque para os ciclistas, administrado pelo IDRD. A realização de eventos como feiras e exposições com bicicleta, demonstram uma forma de agenciamento institucional particular das atividades físicas e que tem inspirado outras localidades a implementar este modelo para sustentar seus programas.

Para David Acero, a administração do programa foi sendo aperfeiçoada para coordenar o comportamento cada vez maior da população sobre o uso da bicicleta. Esta estrutura logística para o fechamento de vias públicas, conta com o apoio dos setores que comandam os negócios na cidade, o que demonstra a participação empresarial na gestão política para a realização do evento:

> Quando a ciclovia nasceu em 1970 e se consolidou em 1976, a prefeitura adotou administrativamente através da Secretaria de Trânsito. Desde 1995 sua implantação passou a ser questão de lazer, o que marcou dois momentos: quando tinha trânsito, o operacional começou a cair dado o interesse em movimentar carros, quando o planejamento foi assumido pelo IDRD, como o campo de recreação e esportes está focado em promover a atividade física, permitiu a formação de novos ciclistas que utilizam o espaço da via pública para ganhar confiança e ser utilizada diariamente. Normalmente o que acontece em outras cidades é que o programa começa com a visão do engenheiro de tráfego, para nós o atendimento em um domingo com um milhão e meio de pessoas, fazemos uma contagem em dezoito pontos da cidade entre onze horas e onze e quinze da manhã. Para qualquer empresa de *marketing* comercial é atrativo, temos o escritório de Promoção e Serviços que capta recursos para promover a ciclovia. Nos dias úteis, as vias onde há *ciclorrutas* são geridas pela secretaria de mobilidade, aos domingos e feriados são geridas por nós, ordenamos uma mudança de jurisdição com capacidade de preferência para empresas patrocinadoras, toda a operação é gerida com recursos públicos do setor de cultura, mas também com recursos privados dos patrocínios e do empréstimo de estruturas operacionais das 5.000 praças públicas, 100 parques metropolitanos e do estádio *El Campin*.

O aspecto organizacional da tecnologia de governo da Ciclovia é o trabalho de vender o produto bicicleta para obter financiamento por meio do escritório *Promoción y Serviços* do IDRD. A cargo da *Directoría y Secretaría General Entidad Descentralizada*, conta com 25 pessoas tendo como função a captação de recursos financeiros para estruturar as atividades do programa.

O protagonismo do governo no setor de esportes em conjunto à operação da secretaria de mobilidade, transformou o evento numa espécie de *marketing* corporativo com anúncio de produtos e aluguel de estruturas públicas esportivas (IDRD, 2023). Esta repartição responsável pela administração e gestão do programa, otimiza o planejamento da operação ao garantir recursos permanentes com atividades em espaços e vias públicas em diversos pontos da metrópole.

O conceito economia do esporte em torno da bicicleta, expressa a dinâmica de consumo dos frequentadores do programa com a redução de gastos com tratamentos de doenças crônicas não transmissíveis, da segurança cidadã daqueles que gastam seu tempo livre em atividades não criminosas e dos rendimentos de atividades econômicas que ocorrem nas instalações. Essas informações permitem ao IDRD avaliar os investimentos em parques e cenários e fomentar as empresas na criação de um ecossistema de negócios (IDRD, 2023).

A inclusão social no programa implica uma estrutura comercial que promove a formação do comportamento ativo por meio da atividade física da mobilidade ativa por bicicleta. Para tanto, a criação de um ambiente atrativo e seguro para a participação massiva dos usuários, transforma a via pública, que rege as condições de ocupação permanente pela automobilidade, a ciclovia recreativa cumpre a função de mitigar as externalidades negativas impostas por esta forma concreta da racionalidade política governamental dando aproveitamento econômico com a condução de condutas com bicicleta para além do tempo do programa e seus efeitos na saúde pública.

Nas fotos abaixo, pedalava-se na Avenida 29, que liga o centro histórico ao Aeroporto *El Dorado.* Neste momento metade desta via arterial metropolitana estava disposta ao programa e na presença de vendedores e da Polícia Nacional colombiana.

Imagens 3. Programa Ciclovia atualmente

Fonte: arquivo pessoal

A presença institucional com local de comida regularizado e a presença da polícia, demonstra como o governo constroi outra ambiência no tempo de execução do programa. Dessa presença, sua fiscalização se dá pelo *Sistema Distrital de Quejas y soluciones,* um canal de atendimento das demandas dos usuários, na detecção de incumprimento dos regulamentos do programa através de procedimentos das autoridades policiais executarem fiscalização e vigilância.

O roubo de bicicletas é muito comum e ocorre geralmente por falta de locais apropriados para guardá-las. O Acordo *668 de 2017* instituiu o programa *Parquea tu Bici* que desenvolve ações informativas em estacionamentos públicos e privados de bicicletas em conjunto com o Sistema Integrado de Transporte Público (IDRD, 2023).

Por outra parte, mencionar a realização anual da Semana da Bicicleta. Este evento realizado desde 2008, é uma iniciativa de diversos grupos de ciclismo e organizada pelo IDRD que também realiza eventos de diversos setores para atividades ciclísticas. Em 2022 o evento contou com a inauguração do Sistema de Bicicletas Compartilhadas que conta com bicicletas específicas para mulheres e de pessoas com mobilidade reduzida (ALCALDÍA, 2022).

Estas leis que estruturam políticas e de eventos que produzem uma economia, demonstram as tecnologias políticas presentes no governo de promoção do seu uso. Dessa forma, são diversas ações e estratégias que conduzem a conduta da população bogotana para transformar a concepção do espaço das vias públicas adequadas para pedalar e que define a cultura da bicicleta em Bogotá.

4.4 Programas educativos com bicicleta em diferentes contextos sociais

A Secretaria Distrital de Mobilidade em conjunto do IDRD concebeu a Estratégia *Bogotá Pedalea* disposta para a realização de atividades institucionais promotoras da bicicleta nos espaços públicos. A experiência acadêmica e profissional de desenho e gestão da mobilidade ativa por bicicleta fez David Acero ser convidado a coordenador da estratégia *Bogotá Pedalea:*

> Da academia como designer industrial de gestão ambiental utilizando a metodologia de co-design, venho para o IDRD sendo parte do corpo diretivo para entender como as coisas são feitas porque há recursos e iniciativas cidadãs participativas, mas é fundamental a decisão política. Trabalhei com ex-prefeita dentro da equipe programática para desenvolver o uso da bicicleta a partir de duas subdivisões técnicas: parques e *Ócio y deporte*. Estas pastas de governo gerem os projetos de construção dos parques ativos e comunidades saudáveis e a estratégia *Bogotá Pedalea* onde sou articulador em quatro programas: *Al Colegio en Bici* nas escolas distritais, o *Al Trabajo en Bicicleta* para locomoção e *Escuela de la Bici*cleta para ensinar a pedalar.

A Estratégia *Bogotá Pedalea* sendo uma decisão política, propõe-se a reestruturar as relações sociais e ambientais na promoção do uso da bicicleta nas comunidades das vinte localidades urbanas e uma rural de Bogotá. A proposta é de gerar processos culturais para diálogos de cooperação, reflexivos, inclusivos e críticos sobre a sua condição para a promoção da aprendizagem de novos valores e códigos

próprios a partir da atividade física e está dividida em três linhas: programas, experiências e serviços (IDRD, 2024).

De acordo com a Resolução 440 de 2019 que estabelece o processo de qualificação da estratégia *Bogotá Pedalea*, o participante necessita ter disposição, atitude, liderança e compromisso, estar filiado a um sistema de saúde de regime subsidiado no momento da inscrição, estar quite com a situação militar, possuir uma bicicleta em boas condições durante o processo de formação e apresentar vocação para o serviço, habilidades comunicativas, comprometimento com a organização, trabalho em equipe, gestão de relações interpessoais e aprendizagem contínua. A seleção é para sete perfis: 1) guardiães de ciclovia; 2) Guias de bicicleta; 3) Mecânicos de bicicleta; 4) Auxiliares viários em pontos de atenção; 5) Chefes de rota e líderes de corredor; 6) Apoio operativo; 7) Instrutor de bicicleta (IDRD, 2019).

A decisão política do executivo municipal se traduz numa organização institucional voltada para promover a cultura da bicicleta. A sua promoção visa coordenar uma rede de atores e organizações sociais para reestruturar as relações do seu uso dirigida às vinte localidades urbanas e uma rural de Bogotá, por meio de processos de aprendizagem com programas e serviços (IDRD, 2022).

A estratégia *Bogotá Pedalea* visa promover a atividade física da mobilidade ativa por bicicleta por meio de programas educativos promotores do seu uso. Este tipo de política entrega ferramentas pedagógicas com práticas de mobilidade ciclista por meio da instrução dos indivíduos para responder aos desafios complexos de segurança encontrados no compartilhamento viário. De outra maneira, a assessoria técnica colabora para que os diversos setores e instituições sejam informados das condições de possibilidades presentes no seu agenciamento.

Dentro da estratégia *Bogotá Pedalea*, estão os programas "Escuela *de la Bicicleta" e o* "*Al Trabajo en Bici"*. Jonathan Valbuena, gestor líder da *Escuela de la Bicicleta*, expõe sua estrutura e metodologia de trabalho:

> Focamos em métodos de ensino para crianças, jovens, adultos e idosos que não sabem pedalar, somos 45 pessoas envolvidas, 32 guias responsáveis dos processos de ensino, 10 mecânicos, um suporte administrativo, um suporte operacional e um gestor líder, beneficiamos mais de 60.000 pessoas, 78% das pessoas são mulheres que aprenderam a pedalar no programa. Temos treze pontos localizados em doze localidades da cidade, um grupo de guias e mecânicos encarregados pelo ensino e a *Escuela 2.0* onde desenvolvemos competições e ensinamos técnicas de *mountain bike*, subida e descida, frenagem, posição ergonômica, depois são vinculadas a diferentes eventos. O programa necessita de um espaço de 50 metros quadrados com um container para guardar o material. A metodologia possui quatro passos: 1) deslocamento controle-equilíbrio para apreender habilidades de

> locomoção e estabilidade; 2) transição para pedais com exercícios para adquirir o ciclo do pedalar; 3) desenvolver habilidades como soltar uma mão, segurar a carmanhola e fazer sinais de linguagem ciclista; 4) oficinas de mecânica básica, ergonomia, cultura e segurança viária.

O Programa *Escuela de la Bicicleta* se caracteriza como uma formação ciclista para desenvolvimento das habilidades: a) estabilidade com bicicleta; b) ciclo da pedalada para coordenação motora; c) equilíbrio pedalando na via pública para sinalizar posição com as mãos; d) práticas de mecânica; e) posição ergonômica; f) segurança no compartilhamento viário. O processo ocorre primeiramente em ambiente controlado com instrutor para guiar o aprendizado (IDRD, 2024). Esta abordagem do programa aborda o problema pedagógico do pedalar com segurança como foco educativo do sujeito em formação, envolve um conhecimento profissional que transforma as práticas de mobilidade ciclista em uma necessidade social local.

O programa conta com materiais e equipamentos de segurança a ser operados por uma equipe de 45 pessoas nas funções de instrução e mecânica, além do suporte administrativo, operacional e de gestão para ensinar as pessoas a pedalar em espaços seguros em doze lugares da cidade. Esta tecnologia de governo específica se desprende para os bairros, demonstra a dimensão cultural a ser desenvolvida por uma lógica de operacionalização que faz funcionar a educação com bicicleta. Nas imagens abaixo, duas fotos institucionais do IDRD.

À direita, uma monitora apoia uma criança numa bicicleta adequada a sua idade entregando instruções e à esquerda, uma mulher aprendendo a pedalar em uma praça onde está localizado um container onde guarda os equipamentos do programa.

Imagens 4. Programa *Escuela de la Bicicleta*

Fonte: IDRD (2023)

O programa cria novas condições de oportunidade para, como se vê nas imagens, incluir mulheres e crianças no aprendizado do pedalar em vias públicas. Isto

ocorre por meio de educadores (as) que possam auxiliar as pessoas com dificuldades de equilíbrio, o que demonstra a necessidade de trabalhar em um tempo programado e em espaço controlado, o uso da bicicleta com o público feminino.

Ademais, está incluída a "*Escuela de la Bicicleta en Manzanas del Cuidado"* para cuidadoras pertencentes ao programa *Manzanas del Cuidado* da Secretaria Distrital da Mulher. As atividades ocorrem em nove localidades de Bogotá de segunda a sábado das 8 às 16 horas e promovem a atividade física por meio de processos educativos de uso da bicicleta a partir dos 4 anos de idade (IDRD, 2024).

Outra iniciativa que faz parte da estratégia *Bogotá Pedalea* é o programa *Al Trabajo en Bici*. Natalia Villalba descreve os dois momentos de trabalho prático com o apoio mecânico e de informação sobre segurança aos ciclistas nas vias públicas e de assessoria técnica e jurídica às instituições públicas e demais setores interessados em impulsionar a bicicleta nos ambientes laborais:

> Atualmente sou gestora líder do programa *Al Trabajo en Bici* que consiste em dois momentos: 1) processo institucional de acompanhamento em ciclovias e *ciclorrutas*, em Bogotá selecionamos três corredores nos quais das 6h30 às 9h00 da manhã e à tarde entre as 15h30 às 18h30 marcamos presença acompanhando ciclistas com campanhas sobre questões de segurança viária e sensibilização das normas de trânsito e apoio mecânico dos agentes que verificam a condição do equipamento e da ergonomia; 2) procuramos empresas e entidades públicas por meio de oficinas com cinco linhas de trabalho: a) atividade física para aprimorar o domínio da bicicleta; b) abordagem de gênero para conscientizar das disparidades que as mulheres ou outros grupos sociais têm com o uso da bicicleta; c) participação cidadã fazendo cartografia social por georreferenciamento ajudamos a construir rotas e incentivar o uso da infraestrutura; d) mecânica com tópicos sobre conserto, limpeza, manutenção e peças da bicicleta; e) aprender as regras e sinais de trânsito para pedalar nas vias públicas.

Este programa é desenvolvido no Sistema Distrital de Parques com atividades em nove locais, de terça a domingo e feriados, e conta com uma equipe composta do gestor líder, 22 instrutores e cinco mecânicos, onde cada instrutor atende cinco pessoas para trabalho personalizado. O programa se divide em dois momentos: 1) os guias e os mecânicos fazem acompanhamento nos corredores e realizam contagem de ciclistas; 2) a presença institucional com pessoal certificado para responder a incidentes e reportar às autoridades competentes e suporte mecânico; 3) a realização de campanhas publicitárias voltadas para a atividade física, enfoque de gênero, cultura da bicicleta, participação cidadã e mecânica (IDRD, 2024).

A necessidade de o programa operar no acompanhamento com profissionais ciclistas em vias públicas. O auxílio mecânico e a entrega de informações sobre regras

de trânsito e normas de conduta, podem ser encarados como campanhas de educação legítimas no sentido operacional. Com a formação, muitas delas podem se interessar sobre seu funcionamento e se motivarem porque caso haja problemas, terá condições para consertar a bicicleta.

A busca por entidades públicas e iniciativa privada para prestar assessoria técnica e jurídica a partir de cinco linhas de trabalho: a) promoção da atividade física com bicicleta no ambiente de trabalho; b) abordagem de gênero para aumentar o uso da bicicleta entre mulheres; c) mapeamento de atores sociais promotores; d) criação de espaços sociais para mecânica colaborativa; e) estímulo ao hábito com base na lei que incentiva os funcionários a pedalarem para o trabalho. Dessa forma, diversas instituições públicas que não contém relação direta, podem ampliar o acesso a ambientes culturais favoráveis e com isso podem atender a agenda de responsabilidade empresarial com práticas de mobilidade ciclista.

Natália Villalba entende a necessidade de coletar informação das comunidades para consolidar a mobilidade ativa por bicicleta em Bogotá:

> Esses programas geram outras oportunidades de deslocamento e aprendizado, são programas que dependem dos planos de governo para beneficiar as intenções traçadas como atividade física da mobilidade ativa, lazer e saúde porque as pessoas que começarem a usar a bicicleta, vão ter menor risco de doenças, requerem recursos econômicos e talento humano ao reunir informações para formação profissional e uma comunidade que aceite os programas. Em Bogotá, a ciclovia é um espaço conquistado pela cidadania e caso for retirado aos domingos, as pessoas vão reclamar, está posicionado como garantia de que esses processos ocorram.

A novidade conceitual da cultura da bicicleta em Bogotá é a formação ciclista em diferentes níveis de atuação e composta por diversos setores interessados em produzir conhecimento sobre o seu uso. A equipe do programa conta 51 pessoas nas funções de uma gestora líder, um apoio administrativo, um apoio operacional, dois líderes e quatro líderes de rota, 36 guias pedagógicos e 6 mecânicos. Ensinar as pessoas de maneira gratuita sobre o funcionamento da bicicleta, busca estimular a formação de novos ciclistas ao sensibilizar sobre a conduta do sujeito que pedala.

Nas imagens, à esquerda o instrutor sinaliza, em um local de circulação de bicicletas, a presença institucional do programa e, à direita, um mecânico realiza manutenção da bicicleta de uma ciclista na presença de dois monitores.

Imagens 5. Programa *Al Trabajo en Bici*

Fonte: IDRD (2023)

Os objetivos do programa são de acompanhar as pessoas interessadas em adotar a mobilidade ativa. A ênfase do programa está em ações voltadas para o uso da bicicleta entre mulheres, impulsionar a participação de organizações, empresas e comunidades e de articular com as entidades distritais responsáveis com o objetivo de melhoramento da infraestrutura cicloviária para segurança ciclista (IDRD, 2024).

As funções descritas foram delimitadas pelas condições de possibilidade emergentes do ciclismo urbano tendo como estratégias de trabalho promover o seu uso entre as mulheres para melhorar a percepção de segurança ciclista, a realização de eventos para ampliar a comunicação social e o cuidado com a infraestrutura adequada. Estas ações sensíveis de operacionalização do programa, demonstram a concepção da bicicleta como trabalho intersetorial e demonstram a preocupação de governo, fruto das necessidades desenvolvidas na massificação do seu uso.

O terceiro programa incluído na análise foi o "*Al Colegio en Bici*". Para Christian Medina, a corresponsabilidade da operação compartilhada entre famílias, escola e governo, determina a gestão política das suas atividades:

> O programa *Al Colegio en Bici* nasceu em 2013 promovendo o uso de bicicletas com alunos das escolas distritais, a administração adquiriu um lote de 4.400 bicicletas entregues a instituições de ensino para empréstimo aos alunos e assim eles podem acendê-las utilizando a bicicleta para que possam chegar em percursos curtos de dois a quatro quilómetros que antes faziam a pé ou não estavam chegando na escola, buscamos nos aproximar da instituição ao atacar uma pequena deserção escolar vinculando o aluno. O programa começa na fase pedagógica onde ensinamos sobre segurança viária, mecânica, interação com outros agentes e cultura de bicicleta. Na fase operativa o aluno faz seus deslocamentos com uma equipe operativa que acompanha os percursos diariamente com 350 guias e 16 líderes em um esquema de co-responsabilidade entre escola, distrito e famílias, os pais estejam presentes onde os vinculamos nas oficinas, na escola os diretores devem estar comprometidos. No primeiro momento apresentamos os benefícios, atualmente operamos em mais de 100 escolas na cidade de

> Bogotá, há solicitações de outros colégios, mas não temos capacidade, estamos melhorando os protocolos para garantir a integridade do aluno, a segurança é fundamental para que nada aconteça no caminho, contamos com uma rede de apoio com base na garantia dos direitos com base em duas estratégias, para crianças de oito a doze anos e adolescentes serem de unidades diferentes, implica a articulação entre várias entidades.

O *Programa Al Colegio en Bici* é uma iniciativa conjunta entre Secretarias Distritais de Mobilidade e Educação para incutir a cultura da bicicleta em instituições públicas de ensino, com a pretensão de melhorar a permanência das crianças no empréstimo de bicicletas para deslocamentos. São duas fases do programa: a) na pedagógica, os instrutores ensinam aos alunos dentro da escola sobre o uso adequado da bicicleta; b) na operativa, o programa contém uma estrutura logística e de pessoal disponíveis para os trajetos casa-escola-casa (ALCADÍA, 2014).

A apresentação do programa ao corpo diretivo do estabelecimento educacional visa demonstrar as garantias envolvidas. A resistência inicial de alguns diretores diminui com a articulação entre entidades governamentais na operação do programa. Ao entregar os conhecimentos necessários para segurança dos estudantes durante a execução das atividades, os efeitos da prática de mobilidade ciclista na vida dos estudantes, fazem com que a escola seja parte do processo.

Christian Medina descreve o processo de implantação com base no empréstimo de bicicletas, paraciclos e contratação de professores para acompanhar os estudantes no trajeto casa-escola-casa e de atividades pedagógicas nas escolas:

> A proposta possui três componentes: 1) questão pedagógica de formação do aluno; 2) componente educacional da *Secretaria de Educación del Distrito* com a disponibilização de bicicletas e kits para o aluno e paraciclos, oferecemos às instituições de ensino que nos abram as suas portas e deixem-nos implementar o projeto; 3) operação com 350 guias escolares contratados pelo governo para convencer os alunos a usarem bicicletas. Com estes componentes, vamos às instituições de ensino, solicitamos uma reunião com o diretor para apresentar o projeto, muitos não aceitam por causa do risco, é fundamental mostrar todo o pacote vinculado a pedagogia, dotação e operação, convidamos o aluno a partir de um termo de condições para os pais saberem sobre a participação do filho no programa. Essa autorização é para fazer a oficina de formação onde a criança aprende as habilidades e conhecimentos. No segundo momento, fazemos uma reunião com os pais onde desenhamos um percurso fazendo uma cartografia social dos alunos, explicamos como funciona a operação, acompanhamos o aluno em determinado ponto e quando ele sair da escola, o pai deve ir ao seu encontro, se isso não acontecer, temos um protocolo de funcionamento, é assinado um termo de corresponsabilidade que reflete as condições e com esse documento, o aluno recebe a bicicleta de empréstimo e, ao final do ano letivo, essas bicicletas permanecem na instituição de ensino.

A ênfase na formação pedagógica busca avaliar a condição cognitiva de cada aluno, sobre a capacidade de pedalar em grupo, devido às diferentes experiências de uso da bicicleta. Quanto aos recursos educacionais, a compra de bicicletas, itens de segurança e pagamento dos instrutores, implica uma organização institucional adequada para compra dos materiais com aval do diretor da escola.

Na operação, há necessidade de envolver os trabalhadores do estabelecimento educacional e do entorno, em vista das atividades extrapolarem o espaço escolar. A estratégia de convencimento passa pela estrutura material descrita e do protocolo de funcionamento que segue um padrão para que os responsáveis envolvidos, estejam cientes dos riscos. Ao formar outro ambiente de aprendizagem, demonstra-se para a comunidade os benefícios do uso da bicicleta diante das complexidades operativas.

O manual do programa é um guia prático com perguntas sistematizadas relacionadas aos locais por onde pedalar, comportamento adequado, conhecimentos básicos, sinais de trânsito para bicicleta, o que fazer em caso de acidente, roubo, manutenção preventiva e cuidados com o material recebido (ALCALDÍA, 2014). Christian Medina enfatiza o Termo de Responsabilidade como uma espécie de contrato social para o desenvolvimento do programa:

> No protocolo de operação viária, partimos do desenho de rotas seguras para os alunos com base no aproveitamento da infraestrutura cicloviária perto das instituições de ensino, evitamos vias onde transitam ônibus e transportes de carga devido ao perigo de acidentes, passando por vias secundárias dentro dos bairros. Em cada rota mobilizamos 30 alunos com o acompanhamento de dois guias escolares, uma relação de um guia para 15 alunos para controle do grupo, chegamos a essa correlação a partir da experiência de trabalho. Quando vamos à escola e faltam dois meses para a implantação do projeto, os professores falam que a criança está perdendo tempo, mas com a sua implantação, os mesmos professores relatam melhora no desempenho acadêmico. As instituições buscam porque percebem melhoras na relação entre alunos, professores, coordenadores e do entorno da escola presentes.

Na apresentação do programa, o preconceito inicial de docentes se desfaz no processo com a melhora dos alunos na convivência escolar. Isto ocorre pela atividade física de pedalar nos deslocamentos para a escola. Quiroga (2023) explorou o seu impacto no desempenho acadêmico dos estudantes participantes do programa com dados do Sistema Integrado de Cadastro e constatou a necessidade de melhorias na infraestrutura cicloviária e de estabelecimento de sistemas de rastreamento para direcionar potenciais desertores.

Nas fotos abaixo, à esquerda um grupo de quatro professores monitores pedalando guiando os estudantes e à direita, os professores instruem como sinalizar com a mão a direção que o grupo deve seguir.

Imagens 6. Programa *Al Colegio en Bici*

Fonte: Secretaria Distrital de Mobilidade de Bogotá (2023)

A presença dos monitores é fundamental para guiar os alunos por caminhos dentro dos bairros, bem como a composição de um grupo ocupando o espaço da via pública fazendo com que o transporte diminua a velocidade, trazendo segurança para os estudantes envolvidos. Este componente organizacional busca controlar os riscos de acidente para que o programa não tenha a sua imagem afetada.

O "*Guía para la Elaboración del Plan de Movilidad Escolar"* que sistematiza as etapas do programa, tem por objetivo garantir a movimentação da comunidade educativa no direito à mobilidade segura com o cuidado e a proteção da vida, acima de qualquer consideração. Também promover a mobilidade escolar no âmbito da cultura cidadã e da prevenção da segurança rodoviária (ALCALDÍA, 2020).

De acordo com a Secretaria Distrital de Mobilidade, entre 2019-2023, foram 17.519 meninas, meninos e adolescentes beneficiados pelo programa, gerando 1.755.746 viagens seguras de bicicleta. São desenvolvidos os seguintes projetos: 1) *Guardacaminos* promove fechamentos temporários e intermitentes nas vias de acesso em 20 escolas; 2) *MoviParque* ensina comportamentos e papeis dos atores rodoviários na primeira etapa escolar, por meio de um parque itinerante que simula uma cidade em escala; 3) *Ruta Pila* verifica as condições técnico-mecânicas dos percursos escolares; 4) *Via Escolar* tem implementado faixas exclusivas para o trânsito de ônibus escolares na *Autopista Norte* e *Calle 80* para proporcionar segurança viária aos alunos que trafegam por esses corredores; 5) *Zonas Escolares*

próximas às escolas onde se implementam a redução de velocidade e sinalização horizontal e vertical para reduzir a sinistralidade (ALCALDÍA, 2023).

Estes objetivos tem por base o *Plan Nacional de Seguridad Viária* (PNSV) 2013-2021 a partir da Resolução 2273 de 2014, convidando as instituições educacionais para o desenvolvimento dos seus planos. para melhorar as condições de mobilidade da população e do ambiente escolar. Foi promulgada a Lei 1503 de 2011 que traça as diretrizes dos *Planes Estratégicos de Seguridad Vial*, buscando promover a mobilidade ativa ao identificar os riscos e planejar medidas preventivas. A normativa foi atualizada com a Lei 2050 de 2020, a realização de campanhas educativas para os usuários da via e o reconhecimento da segurança viária pelas entidades públicas que devem incorporar estes planos (COLÔMBIA, 2020).

Para que esteja garantido o direito humano à mobilidade ativa, por bicicleta, em Bogotá, há uma diversidade de atores cicloativistas que cobram das autoridades a execução de políticas e de infraestrutura nas diversas localidades da metrópole. A participação social institucionalizada com a *Política Pública de la Bicicleta*, presente em canais de participação, e diálogo que começa nas comunidades, por meio da figura do conselheiro, até chegar ao Conselho Distrital e, concomitantemente, no executivo municipal, por meio do Conselho Intersetorial. Pretende-se demonstrar como as necessidades dos ciclistas são parte das relações de poder presentes na configuração das vias públicas, um fenômeno político particular fruto das ações governamentais que transformaram as relações de ambiência dos cidadãos com a bicicleta.

4.5 Participação social no planejamento da mobilidade ativa por bicicleta

David Acero entende que a participação social cobrando as autoridades em diversos níveis de atuação, reflete o compromisso do governo com a emergência das condições de possibilidades das práticas de mobilidade ciclista. Nesse sentido, são vários os canais de comunicação institucional, mas o que mais nos chama a atenção, foi a instituição por eleição dos conselheiros locais da bicicleta:

> A história do nascimento com a *Manifestación del Pedal* de Jaime Ortiz do coletivo *Procicla*, a maior herança que Bogotá tem em torno da bicicleta, são os grupos e organizações pró- bicicleta que nasceram nos anos 70 e estão em vigor sendo fundamental para constituir uma rede de ciclovias com cerca de 650 quilômetros. Em fevereiro de 2020 eram cerca de um milhão de viagens diárias com 600.000 pessoas, o que representa 7% dos deslocamentos totais. Bogotá está dividida em 20 localidades, moro na localidade *Teusaquillo* onde fui vereador local da bicicleta. Na eleição virtual participativa dos conselhos locais de bicicleta, 10.000 candidatos, cerca de

> 8.000 pessoas votaram sendo eleitos 110 vereadores, dos quais 36 são mulheres, entre cinco e sete para cada localidade, a primeira vez na América Latina que vereadores locais de bicicleta são eleitos democraticamente. Existe um acordo do Conselho Distrital, como IDRD fazemos parte com um funcionário permanente nas prefeituras locais assessorando os conselhos locais, secretaria de mobilidade, mulher e segurança, em cada autarquia sai um delegado cidadão do conselho distrital de bicicletas para controlar o acompanhamento do Plano Local e Distrital de Desenvolvimento da Bicicleta que faz parte da Política Pública de Bicicleta, um orçamento de 2,2 bilhões de pesos colombianos para ser implementada.

O gestor menciona o mecanismo democrático de eleição dos conselheiros locais da bicicleta, sendo a primeira cidade latino-americana com este tipo de eleição legislativa, o que demonstra a formação da cultura de bicicleta organizada nas comunidades. Esta condição se normaliza com o acordo da Câmara dos Vereadores que cria a função de assessoria jurídica dos Conselhos Locais e Distrital da Bicicleta para ampliar a participação social.

O Acordo 708 de 2018 determina a *Política Pública de la Bicicleta* que visa garantir o direito à mobilidade ativa, por bicicleta, com base nos princípios da acessibilidade, humanização, diversidade e inclusão, integração multimodal, liberdade, participação, planificação, transversalidade e concorrência. Como fundamentos, o fomento e promoção, multimodalidade, garantia de infraestrutura, pedagogia e cultura cidadã, segurança viária e estímulos para que as organizações sociais sejam multiplicadoras do cumprimento da normatividade e proteção da vida dos ciclistas. O objetivo até 2039 é de melhorar as condições físicas, socioeconômicas e culturais de Bogotá para o uso da bicicleta (ALCALDÍA, 2018).

O Decreto 495 de 2019 criou o Conselho Distrital e Conselhos Locais de Bicicleta pelas instâncias de participação cidadã que funcionarão como órgãos do Distrito e da administração local. O Conselho Distrital está composto pelas Secretarias Distritais de Mobilidade, Segurança, Convivência e Justiça, Mulher, Desenvolvimento Econômico e membros do IDRD e do *Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal* (IDPAC), promover a participação de cidadãos e entidades e monitorizar o cumprimento de regulamentos, políticas públicas e/ou projetos relacionados com a utilização de bicicletas pelos cidadãos. Os Conselhos Locais da Bicicleta estão conformados pelo prefeito local e Secretários Distritais de Mobilidade e Segurança, Convivência e Justiça, Mulher, Desenvolvimento Econômico, membros do IDRD e IDPAC, os membros da comunidade local e do comitê local de mulheres com equidade de gênero nas suas vagas (ALCALDÍA, 2019).

O Decreto 498 de 2022 determina nova conformação do Conselho Distrital composta Secretarias Distritais de Mobilidade, Segurança, Convivência e Justiça, Mulher, Desenvolvimento Econômico, membros do IDRD e do IDPAC, para cada localidade um conselheiro local e cinco representantes dos coletivos com a função de promover a participação de cidadãos com abordagem de gênero, facilitar a supervisão dos cidadãos às infraestruturas existentes, multiplicar estratégias de segurança com base na co-responsabilidade da comunidade ciclista e autoridades através da troca de informações denunciando o mercado de bicicletas roubadas e apresentar relatório anual de gestão aos Conselhos Locais de Bicicleta (ALCALDÍA, 2022).

O Decreto 480 de 2022 criou a Comissão Intersetorial da Bicicleta do Distrito Capital composta pela prefeita e os secretários de governo, desenvolvimento econômico, educação, saúde, ambiente, cultura, recreação e esporte, mobilidade e segurança, convivência e justiça e como convidados permanentes, os diretores do *Instituto de Desarrollo Urbano* (IDB) *Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial*, do IDRD, do IDPAC, do *Instituto Distrital de Património Cultural* e do Instituto Distrital de Turismo. Como função, a comissão busca a implementação do fortalecimento da gestão com acompanhamento das instâncias definidas pelos Conselhos Locais da Bicicleta (ALCALDÍA, 2022). Os Conselhos Locais da Bicicleta fazem parte da instância consultiva de cada uma das vinte administrações composto de 110 conselheiros (as) elegidos com paridade de gênero a cada quatro anos pelo *Sistema de Votación Electrónica Ciudadana* do IDPAC (ALCALDÍA, 2022).

Segue abaixo a tabela que define a quantidade de conselheiros para cada localidade com base nas estimativas oficiais de viagens diárias:

Tabela 3. Composição de cada Conselho Local da Bicicleta em Bogotá

LOCALIDADE	No. VIAGENS	% VIAGENS	NÚMERO DE CONSELHEIROS (AS)
USAQUÉN	50.012	5.7%	7
CHAPINERO	8.810	1.0%	5
SANTA FÉ	6.706	0.8%	5
SAN CRISTÓBAL	12.751	1.4%	5
USME	8.308	0.9%	5
TUNJUELITO	18.012	2.1%	5
BOSA	174.953	19.9%	7
KENNEDY	132.986	15.1%	7
FONTIBÓN	41.555	4.7%	5

ENGATIVÁ	**121.544**	**13.8%**	**7**
SUBA	**133.871**	**15.0%**	**7**
BARRIOS UNIDOS	**18.924**	**2.1%**	**5**
TEUSAQUILLO	**19.113**	**2.2%**	**5**
LOS MÁRTIRES	**9.366**	**1.1%**	**5**
ANTONIO NARIÑO	**6.777**	**0.8%**	**5**
PUENTE ARANDA	**31.288**	**3.6%**	**5**
LA CANDELARIA	**599**	**0.1%**	**5**
RAFAEL URIBE	**29.303**	**3.2%**	**5**
CIUDAD BOLÍVAR	**53.376**	**6.1%**	**5**
SUMAPAZ	**ND**	**ND**	**5**
TOTAL	**880.367**	**100.0%**	**110**

Fonte: Alcaldía Mayor de Bogotá (2022)

Esta tabela que descreve o número de viagens com bicicleta e porcentagem de cada localidade no total de deslocamentos diários com bicicleta na metrópole, serve de base para dividir a quantidade de cinco conselheiros locais para 15 localidades, e sete conselheiros para as cinco localidades mais povoadas. Esta quantificação, além de determinar a representatividade de cada região da metrópole, na disputa por recursos do distrito central, demonstra o controle de informação a partir de pesquisas periódicas de origem e destino com base na representação ciclista devido a proporcionalidade desta forma de mobilidade ativa em Bogotá.

Esta função representativa a nível local único em cidades latino-americanas, tem como função promover a participação ciclista nos rumos da política pública para fazer cumprir as normativas de segurança viária de uso responsável. Por outra parte, assessora na construção e implementação das políticas de uso da bicicleta. Ainda, no Conselho Distrital está sendo conformada uma bancada feminista da bicicleta, para estimular as mulheres a pedalarem na cidade (CONCEJO, 2024).

O Programa Ciclovia transformou a correlação de forças a favor do movimento cicloativista em Bogotá ao incluir esses agentes no jogo de mercado da economia da bicicleta. Essa inclusão gerou com o seu desenvolvimento, uma produção de subjetividade que modificou o campo legislativo e introduziu esses indivíduos dentro do regime de gestão das práticas governamentais. Diante da complexidade de inserir a mobilidade ativa nos cálculos de poder para a construção do capital humano ciclista,

o aparelho de governo permite a sua inserção na participação eleitoral daqueles que irão definir os rumos da política pública.

Porém, não se pode perder de vista que esses agentes agem de acordo com seus próprios interesses, inclusive alguns assumem cargos de gestão executiva, bem como essa abertura serve para a descentralização das relações de poder devido à massificação diagnosticada por meio de estatísticas por região, que se justifica para inserir suas necessidades no jogo econômico do mercado.

A segurança pessoal e viária são fatores preponderantes para o uso da bicicleta e que estão relacionados com as condutas de cuidado e sua composição relacional com as políticas de saúde pública, planejamento urbano e atividade física, esporte e recreação. Todas essas demandas acarretam em uma metrópole adaptada em seus espaços públicos para a bicicleta e que se transformou em um polo produtor cultural de fomento permanente às práticas de mobilidade ciclística. Este desenho institucional de participação social à bicicleta particular em cidades latino-americanas, emergiram na sua abrangência. Com a sua repercussão, foi gerado o Acordo 779 de 2020 transformou o Programa Ciclovia em um patrimônio de interesse cultural com o IDRD, a função de coordenação com entidades privadas (ALCADÍA, 2020).

As campanhas educativas de modificação do campo legislativo estão direcionadas para a produção da subjetividade ciclista como constituinte dos mecanismos de controle estatal ao introduzir a sua figura, no ordenamento jurídico para afirmação de seus interesses, no cumprimento da normativa governamental. No contexto da complexidade da construção da mobilidade ativa no trânsito industrial urbano, o aparelho de governo em Bogotá vem sendo utilizado para equilibrar as forças de configuração de ocupação das vias públicas com influência nas relações de poder. A descentralização da figura institucional do conselho regional proporcionada, serve à massificação do planejamento ciclista, em cargos de gestão, amparado discursivamente pelas estatísticas de deslocamento, o que justifica a constituição da política pública da bicicleta incluída no jogo econômico da metrópole.

O Programa Ciclovia sendo um canal de comunicação institucional é empregado para expor como a gestão política organizada com projetos, políticas e programas para ampliar os espaços de participação, cujo impacto populacional é significativo em um país de 51 milhões de pessoas, 3% da população e 20% dos residentes em Bogotá frequentam as suas atividades todos os domingos, logo, seus interesses interferem a nível nacional, em ciclovias recreativas. Pode-se afirmar que

esta política de Estado é fundamental para compreender as mudanças do regime da racionalidade política administrativa para a gestão empresarial conjunta e coordenada do governo distrital no agenciamento massivo da cultura de bicicleta.

Esta transformação na sua organização interna, ao estabelecer uma nova gestão biopolítica de condução das condutas ativas nos indivíduos, permitiu ampliar as condições de possibilidade de massificar a razão da eficiência e eficácia da mobilidade ativa para os setores de saúde e transporte urbano, no sentido de legitimar os diversos atores sociais em prol do discurso “cidades saudáveis”.

Esta mudança, na configuração do regime administrativo governamental, transformou as relações de poder na operação das práticas de governo, que passam a estar preocupadas com as condutas dos indivíduos. Essa vinculação da disciplina biopolítica está relacionada à implementação do governo neoliberal com foco em criar novas formas de competitividade com base na produção de subjetividade do tempo livre da população urbana. Dessa forma, o IDRD como responsável por esta função de gerenciamento estatal, emerge como fruto da articulação entre o poder público e a empresa privada para criar novas condições de possibilidades de gestão da política de atividade física no espaço das vias públicas.

A introdução da organização administrativa da gestão operacional das ciclovias recreativas como política pública, gera a burocratização do aparelho de governo preocupado com a população se desenvolver em um “novo” ambiente de prática corporal devido à predominância da automobilidade na forma de planejamento emergente da cidade, neste determinado momento histórico, onde a bicicleta afeta, especificamente em Bogotá, o acesso à saúde e transporte. Para Klaus (2011) esta mudança nas formas de administração inspiradas no modelo fordista e taylorista, para a gestão empresarial das pessoas, que estão neste momento, migrando da fábrica para a empresa e do campo para a cidade, implica uma série de meios que envolvem organizações e corporações no funcionamento das redes do capital imaterial humano.

Este modelo de gestão demonstra a formação do cuidado da pessoa pelo espaço público, encarado na perspectiva econômica, por exemplo, na educação do trânsito para evitar acidentes. Ao encarar o problema das externalidades na ocupação violenta do transporte motorizado nas vias públicas, implica mudar a forma de abordagem da punição pela gestão da cultura eficaz que determina a produção da subjetividade ciclista, encontra menos resistência em internalizar as regras e código de conduta consequência do funcionamento eficiente da metrópole.

Na segunda parte da análise sobre Bogotá, expõe-se a discursividade dos gestores que trabalham no Ministério do Esporte da Colômbia a cargo da estratégia *Vías Activas y Saludables.* Com o desenvolvimento do Programa Ciclovia, foi criado um quadro de profissionais no governo nacional para difundir esses programas aos departamentos e municípios do interior do país.

5. Estratégia Vías Activas y Saludables do Ministério do Esporte da Colômbia

Neste capítulo, foram diagnosticadas as tecnologias políticas de gestão do governo nacional com ciclovias recreativas, por meio do Grupo de Trabalho Atividade Física da pasta *Fomento y Desarrollo* do Ministério do Esporte da Colômbia encarregado de formar agentes locais promotores dos programas de ciclovias recreativas denominados *Vías Activas y Saludables* aos departamentos e municípios do interior deste país. Vamos expor trechos de normativas nacionais em conjunto da discursividade de quatro gestores que fazem ou fizeram parte da sua administração. Ainda, foi apresentada a perspectiva da líder do EPIANDES e de um pesquisador que trabalhou na OPAS com a difusão política do conceito desses programas em países do continente americano.

A proposta foi de mostrar como esses programas são organizados no governo nacional colombiano, as dinâmicas envolvidas nas lógicas de operacionalização da gestão, e como a sua promoção por organizações internacionais, ajudou a popularizar este conceito em países do continente americano. Além disso, foi exposta a configuração das tecnologias políticas existentes na sua comunicação e as relações de poder em disputa entre setores sociais interessados na sua operação, assim como da constituição de um quadro profissional do campo da educação física, esporte e recreação na Colômbia para gestão desta estratégia intersetorial de governo.

A relação entre saúde e ambiente proporcionada com este tipo de programação das práticas de mobilidade ativa por meio da atividade física em vias públicas, tem sido difundida na Colômbia principalmente por causa das gestões de ciclovias recreativas nas principais cidades colombianas. Para operacionalizar esses programas, ocorreu um processo de formação do movimento social composto por profissionais do setor de atividade física, esporte e lazer que fazem parte dos governos nacional, departamental e municipal para difundi-las no interior do país.

Esta condição de possibilidade que emerge de uma organização institucional particular onde quadros executivos do governo nacional estão preocupados em difundir estes programas para os territórios, foi estabelecendo principalmente nos últimos anos, uma gestão administrativa de planejamento e coordenação com os territórios. Por meio da formação técnica e de apoio logístico e do convencimento do grupo político do executivo municipal para fazer conjuntamente a coordenação da operação do evento, foi produzida informação sobre a governança constituída das VAS desde Bogotá para os territórios municipais.

A formação de quadros técnicos preparados para agenciar esses programas no interior do país, ocorre em seus processos de planejamento e administração para operação de VAS. Muitos destes agentes formados no IDRD em cargos diretivos, passam a formar equipes locais para articulação política com os executivos locais para ter apoio e financiamento para operação do fechamento temporário das vias e de atividades complementares para os frequentadores das jornadas.

5.1 O processo de constituição das Vias Activas y Saludables

Para estabelecer o processo de constituição da estratégia VAS, faz-se menção ao *Manual para implementar promocionar y evaluar programas VAS* para introduzir o leitor no contexto histórico de agenciamento político da governança nacional. Diante da repercussão institucional do Programa Ciclovia, houve uma mobilização do setor de educação física, esporte e recreação, especificamente em outubro de 2012, onde os gestores dos programas de Bogotá, Medellín e Cali em conjunto do *Departamento Administrativo del Deporte, la Recreación, la Actividad Física y el Aprovechamiento del Tiempo Libre* (COLDEPORTES), na atualidade Ministério do Esporte, organizaram o *Primer Encuentro Nacional de Vías Activas y Saludables* na cidade de Montenegro (Quindío) e criaram a *Red Colombiana de Vías Activas y Saludables* (RECOVÍAS).

Os coordenadores locais de diversos municípios e departamento do país foram convidados ao evento para traçar as diretrizes de trabalho da rede, iniciar processos de formação sobre lições aprendidas e de avaliação e participar na coleta de informações de cada iniciativa para elaboração do referido manual.

Segue a tabela com a descrição da cidade e departamento, ano de criação, distância do trajeto, frequência de eventos, número de participantes, órgão público encarregado e características adicionais dos programas em execução no país.

Tabela 4. Descrição dos programas Vías Activas y Saludables na Colômbia

Cidade e departamento	**Ano da criação**	**Distância do trajeto**	**Frequência de eventos**	**Número de participantes**	**Órgão público encarregado da operação**	**Características das atividades complementares**
Arauca (Arauca)	2012	1,5 km	semanal	Não há dados	Polícia Municipal	Não há dados
Armenia (Quindio)	1996	8,2 km	2 vezes por semana	2100 pessoas por jornada	Instituto Municipal de Esporte e Recreação	Jornada noturna, atividades educativas, aeróbios e lúdicas
Bello (Antioquia)	1997	4 km	semanal	1400 pessoas por jornada	Secretaria Municipal de Esportes e Recreação	Atividades recreativas e aeróbias
Bogotá	1974	128 km	semanal	1.500.000 por	Instituto Distrital de Recreación y	Jornada noturna, sessões aeróbios,

(Distrito Central)				jornada	Deporte	atividades lúdicas e recreativas
Cali	1984	50 km	semanal	130.000 pessoas por jornada	Secretaria Municipal de Esportes e Recreação	Atividades com população vulnerável e atividades recreativas com bicicleta
Cartago (Valle del Cauca)	1982	4,2 km	semanal	2000 pessoas por jornada	Subsecretaria de Esporte e Recreação	Oferecimento de fruta e água, sessões de aeróbios e cartilhas de informação
Chinchiná (Caldas)	1998	1 km	semanal	450 pessoas por jornada	Secretaria de Desenvolvimento Social	Jornada noturna, zonas de jogos para crianças e sessões de aeróbios, jogos tradicionais e de futebol
Circasia (Quindío)	2011	1 km	semanal	250 pessoas por jornada	Prefeitura Municipal com apoio da Polícia e dos Bombeiros	Não há dados
San José de Cúcuta (Norte de Santander)	1999	5,2 km	semanal	4800 pessoas por jornada	Instituto Municipal de Esporte e Recreação	Atividades terapêuticas e de aeróbios, inclusão de população reinserida.
Envigado (Antióquia)	2008	5 km	semanal	4000 a 5000 pessoas por jornada	Instituto Municipal de Recreação, Esportes e Aproveitamento do Tempo Livre	Promoção do uso da bicicleta para todas as idades, classes de aeróbios e oferecimento de bicicletários
Florencia (Caquetá)	1996	2 km	semanal	500 pessoas por jornada	Polícia Municipal	Atividades gratuitas de autocuidado e de aeróbios, eventos culturais e concursos
Fusagasugá (Cundinamarca)	2004	1 km	semanal	600 pessoas por jornada	Instituto Municipal de Recreação, Esportes e Aproveitamento do Tempo Livre	Zonas de jogos infantis, sessões de aeróbicos e inclusão da população com mobilidade reduzida
Génova (Quindío)	1992	3 km	2 vezes por semana	150 pessoas por jornada	Subsecretaria de Cultura, Esporte e Turismo	Atividades lúdicas, recreativas e esportivas
Ibagué (Tolima)	2001	7km	semanal	8000 a 13.000 pessoas por jornada	Instituto Municipal para a Recreação e Esporte	Ilhas esportivas, oferecimento de atividades aeróbias e jornadas de vacinação
Ipiales (Nariño)	2008	5km	semanal	Não há dados	Coordenação esportiva municipal	Educação ambiental com indígenas
Itagüí (Antióquia)	2000	4,5 km	3 vezes por semana	2000 a 4000 pessoas por jornada	Secretaria Municipal de Esportes e Recreação	Atividades lúdicas e recreativas para crianças e ciclovias barriais
Jamundí (Valle del Cauca)	2012	1km	semanal	300 pessoas por jornada	Instituto Municipal para o Esporte e Recreação	Realização de passeios com bicicleta
Manizales (Caldas)	2011	5,5 km	semanal	5000 pessoas por jornada	Secretaria Municipal de Esportes	Atividades de caminhada por bosques e *spinning*
Medellín	1984	38 km	3 vezes por semana	70.000 a 100.000	Instituto Municipal de	Ciclovia noturna, passeios de bicicleta, atividades

				pessoas por jornada	Esportes e Recreação	de aeróbios e o personagem *Cicloman*
Melgar (Tolima)	2011	Não há dados	semanal	200 pessoas por jornada	Instituto Municipal de Esportes e Recreação	Convenio com hospital San Isidro de Alpujarra com atividades de saúde pública
Palestina (Caldas)	2012	0,5 km	semanal	200 a 500 pessoas por jornada	Instituto Municipal de Esportes	Participação dos estudantes de serviço social
Pasto (Nariño)	1978	3,1 km	semanal	1200 pessoas por jornada	Prefeitura Municipal	Vinculação da população desmobilizada e reinserida e em situação de vulnerabilidade, realiza atividades de aeróbios e esportivas
Pereira (Risaralda)	2010	3,6 km	semanal	2360 pessoas por jornada	Secretaria Municipal de Recreação	Atividades recreativas para crianças e aeróbios
Popayán (Cauca)	1998	1 km	semanal	500 pessoas por jornada	Secretaria Municipal de Trânsito	Atividades aeróbias e atividades lúdicas-recreativas para crianças
Mocoa, Puerto Asís e Valle de Sibundoy (Putumayo)	Não há dados	Mocoa (3.2 km), Puerto Asís (4.5 km) e Sibundoy (2.7 km)	semanal	Mocoa (700 a 800), Puerto Asís (1.200) e Sibundoy (1500) pessoas por jornada	Prefeitura Municipal	Atividades aeróbias e passeios com bicicleta a cada três meses
Riosucio (Caldas)	2012	2 km	semanal	100 a 200 pessoas por jornada	Secretaria Municipal de Esportes	Campanhas de saúde, mobilidade inclusiva e de luta contra obesidade e sedentarismo
San Pedro (Valle del Cauca)	2011	4 km	semanal	200 a 300 pessoas por jornada	Instituto Departamental de Esporte, Educação Física e Recreação	Ciclovia noturna, passeios com bicicleta e classe de aeróbios
Soacha (Cundinamarca)	1998	18 km	semanal	18.000 a 22.000 pessoas por jornada	Instituto Municipal para a Recreação e Esporte	Passeios com bicicleta, atividade física musicalizada e pesquisa local
Yumbo (Valle del Cauca)	1999	5 km	semanal	400 pessoas por jornada	Instituto Municipal de Esportes e Recreação	Promoção de estilo de vida saudável e campanhas cívicas sobre normas de trânsito
Zipaquirá (Cundinamarca)	2010	4,5 km	semanal	1000 pessoas por jornada	Instituto Municipal de Cultura, Recreação e Esporte	Atividades de aeróbios e lúdicas para toda a comunidade

Fonte: COLDEPORTES (2013)

A promoção da atividade física por meio das VAS, emprega estratégias de prevenção e controle de doenças crônicas não transmissíveis (hipertensão arterial, isquemia coronária e cerebrovascular, câncer, diabetes e depressão). Com a prevalência de inatividade física entre todos (as) os grupos populacionais, em especial a mulher e pessoas de nível socioeconômico baixo, emerge a necessidade de

incentivar a atividade física ao atender as condições específicas das práticas de mobilidade ativa no tempo livre das pessoas (COLDEPORTES, 2013).

Esses programas estão vinculados à promoção da prática de atividade física das mobilidades ativas nas vias públicas, mas também ocorrem atividades complementares que focam no exercício físico em praças e parques públicos. Apesar da função da VAS estar situada na operação de restrição temporária do trânsito motorizado, a ampliação da abordagem tem gerado a realização de diversas ações correlatas, seja de atividades aeróbias musicalizadas, sensibilização no uso da bicicleta e atividades lúdicas, recreativas e esportivas no espaço público.

Esta política pública sendo difundida da capital para o interior do país, é um traço da governança constituída pelo setor da educação física particular em países sul-americanos. Com a promulgação de leis de incentivo a esses programas, têm ocorrido processos constitucionais em que a formação do gestor esportivo se volta para a organização desses eventos. Muitos desses profissionais convidados para desenvolver esses programas no interior, com isso, a entidade governamental assume a coordenação da assessoria técnica em um grupo de trabalho específico.

A aliança do setor para a criação da RECOVÍAS foi uma articulação política para ampliar esta estratégia intersetorial que se mostrou custo-efetiva na sua operação. Esta rede ao compartilhar informação para sua multiplicação através de um grupo de profissionais preocupados especificamente com esta questão, seu conteúdo traduz os benefícios da atividade física semanal a nível populacional em vista dos investimentos, sugere uma economia em saúde com a criação de oportunidades laborais para as comunidades (COLDEPORTES, 2013).

Este esforço institucional de articulação política intersetorial do governo nacional, emerge de maneira sistematizada no campo das políticas públicas de atividade física, esporte e lazer com o *Guía para el desarrollo de programas intersectoriales y comunitarios para la promoción de la actividad física*. Este manual teve por objetivo "*diseñar, validar e implementar una metodología para la formulación, gestión, ejecución y evaluación de proyectos intersectoriales comunitarios para promoción de actividad física - Colombia Activa y Saludable*" (COLOMBIA, 2004).

A constituição da intersetorialidade está caracterizada pelo desenvolvimento complexo de estratégias de atividade física com a consolidação de coalizões por meio de organizações e indivíduos que representam diversos setores e organizações comunitárias e desenvolvem relações de trabalhos formais sujeitos a monitoramento

institucional permanente, focados em objetivos específicos, compartilhados dentro de um departamento ou grupo. O documento demonstra o exemplo do funcionamento da coalização composta do governo encarregado pela formulação de políticas de atividade física com a alocação de recursos, das organizações sociais e grupos comunitários, que exercerão controle e supervisão dos projetos e programas e das organizações privadas que patrocinam e promovem a responsabilidade social dos modos de vida ativos (COLOMBIA, 2004).

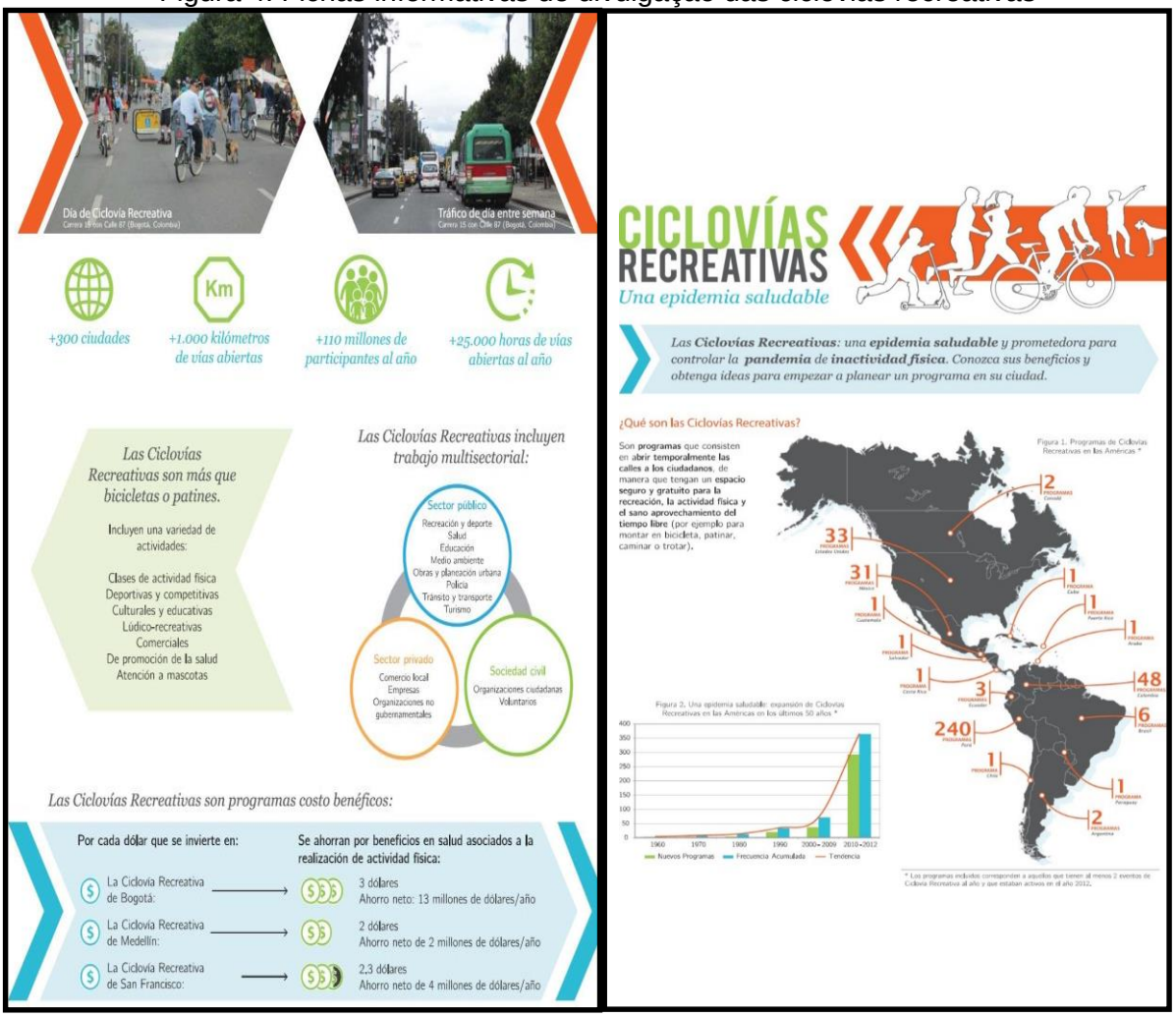
Uma das maneiras de divulgar para o público leigo, é demonstrar com estatísticas os benefícios da atividade física com a operação desses programas. Entende-se a estatística como uma tecnologia política constituída para governar a população segundo cálculos no sentido de poder conhecê-la. Para Rose (1988) são duas as características do governo, entendido como uma certa forma de buscar a realização de fins sociais e políticos através da ação sobre as forças, atividades e relações dos indivíduos que a constituem e que exercem processos de vinculação entre a vida subjetiva e intersubjetiva e os sistemas de poder político:

> Em primeiro lugar, o governo depende do conhecimento, pois para se governar uma população é necessário isolá-la como um setor da realidade, identificar certas características e processos próprios dela, fazer com que seus traços se tornem observáveis de acordo com certos esquemas explicativos, ou seja, o governo depende de verdades que encarnam aquilo que deve ser governado, que o tornam pensável, calculável e praticável. Em segundo lugar, governar uma população exige conhecimento de um tipo diferente com ênfase em certos traços dela onde o conhecimento adquire uma forma física e exige a transformação de certos fenômenos tais como o nascimento, a morte, um casamento, uma doença, o número de pessoas que vivem em uma determinada casa, tipos de trabalho, sua dieta, riqueza ou pobreza, em material bruto sobre os quais o cálculo político possa trabalhar. Isto é, o cálculo depende dos processos de “inscrição” que traduzem o mundo em relatórios escritos, mapas, gráficos e, de forma proeminente, em números (ROSE, 1988, p.37).

Segundo o autor, a invenção de programas de governo exigia uma “avalanche de números impressos” que tornavam a população calculável ao transformá-la em inscrições duráveis e transportáveis. Podiam ser acumuladas nos escritórios dos funcionários e podiam ser somadas, subtraídas, contrastadas e comparadas. O termo dado a essas práticas de inscrição era estatística. Do século XVII ao XIX, a estatística – a ciência do estado começou a transcrever os atributos da população para tornar possível que os indivíduos entrassem nos cálculos dos governantes cujas informações eram transformadas em números e reunidas para serem utilizadas em argumentos políticos e decisões administrativas (ROSE, 1988, p.38).

As duas figuras abaixo são parte de uma ficha informativa da estratégia de promoção desses programas e que fazem parte da sua comunicação institucional.

Figura 4. Fichas informativas de divulgação das ciclovias recreativas



Fonte: COLDEPORTES (2013)

A figura um ilustra a relação custo-benefício da ciclovia recreativa e está quantificada na relação entre atividade física e inversão financeira, com economia dos benefícios de saúde, demonstra na sua realização, um envolvimento no trabalho multisetorial do poder público, setor privado e organizações sociais. Na figura dois, há disposição de programas por país do continente americano e do gráfico que representa o aumento de iniciativas a partir dos anos 2000.

5.2 O enfoque da promoção da saúde na estratégia

A relação da saúde com o setor profissional de educação física na Colômbia, tem legitimado o discurso de promover a saúde por meio desses programas, a nível local, mas que muitas vezes carece de apoio programático, ou seja, de uma entidade

governamental que estrutura as condições de possibilidade de planejamento, administração e operação das VAS. Para tanto, a coordenação do poder público nacional, com os governos locais e com os setores interessados, se dá nos termos de impacto populacional da prática de atividade física com maior aceitação da bicicleta nas vias públicas durante as jornadas semanais.

Esta coordenação nacional com os entes departamentais tem como função cooperar com formação de gestores e do financiamento, por meio de programas apresentados pelas entidades esportivas, que realizam o fomento da atividade física com VAS, encarregadas pela distribuição dos recursos no território. O Ministério da Saúde e Proteção Social estabelece políticas de cobertura nacional ao induzir os entes municipais nos planos de desenvolvimento, na realização desses programas.

A difusão internacional ocorre principalmente por uma rede e uma organização internacional de saúde. A *Red-CRA* reúne diversos setores sociais interessados na promoção de ciclovias recreativas, trabalha em reproduzir a implementação desses programas. A OPAS, como organismo especializado em saúde no sistema interamericano, realiza difusão das “epidemias saudáveis”.

A sustentabilidade financeira das VAS no interior da Colômbia, está relacionada por meio de canais institucionais de fomento do governo nacional com recursos garantidos na legislação, seja na apresentação de projetos, bem como na promoção da saúde partindo da prerrogativa de universalizar a prática de atividade física das mobilidades ativas por meio das VAS. Já as estratégias de diversificação do comércio e marketing local durante a jornada são importantes, mas não determinam a principal fonte de recursos dos programas, o que mostra a importância do poder público em administrar, planejar e gestionar junto aos agentes locais, a formação profissional de agentes preparados para a operação do evento.

De acordo com o manual, a implementação de uma VAS envolve apresentar uma proposta aos decisores políticos determinando principalmente o trajeto com as características das vias que envolvam locais de interesse turístico, pavimento adequado para evitar acidentes e que sejam pouco afetados por seu uso prévio e garantir estacionamentos para condutores de veículos. Para sua aprovação, a incidência política por meio da mobilização de atores que almejam esta mudança e do apoio dessas pessoas em cargos governamentais com influência e da sua comunicação caracterizada como de interesse público (COLDEPORTES, 2013).

Esta incidência envolve analisar o quadro normativo nacional e local para a argumentação técnica, a definição da linguagem e o desenho de um plano de ação e acompanhamento. Quanto aos atores interessados, estão as instituições públicas (câmara dos vereadores e secretarias de governo), setor empresarial (câmara de comércio e clubes esportivos) e comunidades (hospitais, igrejas e organizações não-governamentais). Estes apoios visam conhecer o contexto político para tomada de decisão governamental com a mensagem prática a ser entregue, implica necessariamente envolver cifras e argumentos fundamentados na proteção da vida das pessoas por meio da atividade física das mobilidades ativas.

Os argumentos de legitimidade em prol da saúde e ambiente transformados temporariamente com a indução da prática de atividade física nas vias públicas, têm sua base na diversificação do capital por meio das mobilidades ativas com comportamentos saudáveis que sejam comercializados para a sustentabilidade das ações educativas que ampliam a adesão ao programa. A aderência da população de determinada localidade ao programa está relacionada com a atratividade que gera com as atividades complementares para incluir as famílias e com isso, o tempo de permanência das pessoas na jornada aumenta o nível de consumo.

Dessa forma, após a definição da mensagem, a socialização da proposta busca angariar apoio de líderes comunitários, promotores de saúde, representantes de organizações de mulheres e de famílias e de jovens engajados para poder difundir o programa. Depois da sua apresentação, a realização de mesas de trabalho para definir os mecanismos de participação, de que maneira os participantes podem contribuir com cenários para o seu desenvolvimento. O projeto final deve contar com a fundamentação legal, assinaturas de cidadãos interessados, aceitação da proposta por instituições privadas, resultados dos estudos de mercado, trajeto e horário, mapa dos riscos e financiamento (COLDEPORTES, 2013).

A participação social na realização de ciclovias recreativas ao envolver diversos setores sociais, se estabelece numa forma de governo direcionada por um grupo gestor preocupado com a articulação dessas mesas de trabalho. A formação do projeto a nível local, conta com respaldo do governo nacional que chancela a aceitação legal da proposta, ou seja, agência por meio da institucionalidade, a regulação dos agentes formatados para poder realizar o evento de acordo com seus contextos locais, vão compondo de forma heterogênea a sua participação.

O plano de ação deve contar com estudos viários das vias fechadas, pesquisas de mercado para avaliação da aceitação do evento em relação a intenção de participação, impactos no comércio local e comportamentos de recreação e atividade física. Com esse objetivo, o grupo gestor deve definir a equipe logística para sinalização dos cruzamentos das vias e a indicação aos motoristas das vias habilitadas, o controle do lixo, banheiros químicos, pontos de hidratação e estacionamentos para bicicletas. Isto implica o estabelecimento de um centro de controle com agentes que cumprem funções de atenção e segurança, a necessidade de veículos de carga para transportar o material na abertura e fechamento da jornada e de uma sala para armazenar estes itens e de coordenação operativa e administrativa do evento (COLDEPORTES, 2013).

O planejamento prévio envolve diversas instituições e comunidades como o governo municipal, fundações e empresas. Esta organização intersetorial estabelece diversas formas de agenciamento da atividade física por meio de tecnologias políticas que, além de determinar as funções de organização do evento, induzem o comportamento dos indivíduos para práticas de mobilidades ativas.

A partir disso, passar-se-á analisar a discursividade do planejamento administrativo de governança da estratégia. Busca-se diagnosticar nas ações realizadas por estes gestores, a organização da informação a nível nacional com uma lógica de operacionalização padronizada a ser desenvolvida pelos governos locais.

5.3 Planejamento administrativo da estratégia

Uma normativa governamental nacional de agenciamento ciclista na Colômbia é a Lei 1811 de 2016 que define o uso da bicicleta como meio de transporte principal no território colombiano. Com esse propósito, o governo deve incentivar a mobilidade ciclista com a construção de estacionamentos seguros nos terminais de transporte público para a intermodalidade, o incentivo aos funcionários públicos receberem uma folga por ir trabalhar 30 dias pedalando e a consolidação de um sistema de informação sobre modos não-motorizados, onde as prefeituras devem promover a criação de organizações sociais para gestão dos órgãos de trânsito. Em relação à previsão legal da realização de VAS, o artigo 95 menciona o seguinte:

> Os prefeitos municipais podem restringir temporariamente, aos domingos e feriados, o trânsito de todo o tipo de veículos motorizados nas estradas locais e nacionais ou departamentais que passem pela sua jurisdição, a fim de promover a prática de atividades desportivas como ciclismo, atletismo,

> patinagem, passeios pedestres e similares, bem como recreação e lazer para os habitantes da sua jurisdição, desde que exista um percurso alternativo através do qual os veículos possam fazer o seu trânsito normal. A velocidade máxima de operação nas vias durante a realização de atividades esportivas, recreativas e/ou recreativas será de 25 km/h (COLÔMBIA, 2016).

A consequência legal desta previsão da realização de ciclovias recreativas está na formação de uma organização institucional específica, do programa a nível nacional, para atender as diferentes necessidades técnicas e programáticas com instrução técnica e acompanhamento dos promotores nos territórios. A Lei 1967 de 2019 transformou o órgão máximo promotor do esporte de departamento para ministério. Esta mudança ampliou as capacidades de gestão da execução de políticas, planos, programas e projetos públicos relativos ao esporte, recreação, lazer e atividade física para contribuir na saúde pública, educação, cultura e integração social através da participação de atores públicos e privados. Dentre suas funções, promover que os municípios emitam regulamentos de planejamento urbano, que incluam a reserva de espaços suficientes e infraestrutura mínima para cobrir as necessidades esportiva e recreativa, com a formulação ações voltadas ao desenvolvimento da atividade física na população (COLÔMBIA, 2019).

No desenvolvimento das funções governamentais da estratégia, a Resolução 938 de 2022 ao estabelecer o grupo de trabalho Atividade Física em uma das quatro direções do Ministério do Esporte, implicou uma gestão orçamentária particular. Isto acarreta o emprego de recursos permanentes para formação de agentes reprodutores da estratégia e de materiais logísticos, entregar o suporte governamental necessário para implementar novos programas no interior do país (COLÔMBIA, 2022).

Para Núbia Ruiz, líder do grupo de trabalho Atividade física e responsável pelo programa, o interesse na promoção da saúde por meio da atividade física comunitária em Bogotá, levou a trabalhar no Ministério do Esporte:

> Em 2004, ingressei no IDRD onde trabalhei durante oito anos com atividade física comunitária no programa *Muevete Bogotá* para então, chegar ao Ministério do Esporte. Em 2019 assumi a coordenadoria de diretrizes para gerar competências em promotores das VAS com 48 programas. Buscamos que as equipes de trabalho nos territórios operem esses programas, Bogotá investe parte significativa de seu orçamento na ciclovia para ter o apoio do governo nacional, não apenas no organograma, mas com projetos vinculados a indicadores, contribuem para o país em todos os níveis, do departamento para o município decisor considerando que a sociedade civil exerce influência para manter a intervenção. O governo é fundamental na distribuição de recursos no setor investidos para universalizar a prática de atividade física. A questão de atingir pessoas vulneráveis, implica que possam acessar as ofertas institucionais e, para isso, desenvolvemos sua interconexão através

> do turismo, são vários fatores que influenciam as pessoas conhecerem seus territórios por meio das mobilidades ativas.

O Programa *Muevete Bogotá* é uma estratégia pedagógica de intervenção que busca modificar comportamentos de atividade física e, da mesma forma, reduzir o sedentarismo entre os habitantes de Bogotá. O objetivo é prestar assessoria no processo de formação dos programas de atividade física em ambientes escolares, laborais, instituições de saúde e comunidades (ALCALDÍA, 2024).

Esta distribuição de recursos do governo nacional aos entes governamentais departamentais e municipais, busca ampliar e diversificar as intervenções de atividade física no espaço da via pública pelo estado colombiano no sentido de poder incluir a população periférica nas ofertas do programa. Dessa forma, a política pública ao envolver o setor de turismo numa estratégia mais ampla que converge no governo municipal esses interesses setoriais, à coordenação central das VAS em determinado território assume uma posição dentro da organização institucional para articulação política, uma tarefa profissional no trabalho de planejar a operação fazendo com que o programa consiga chegar nos espaços distantes das cidades.

O Decreto 1085 de 2015 regulamenta o setor administrativo do esporte pelo governo nacional. Este setor torna-se encarregado dos projetos, políticas e projetos com atividade física, esporte e lazer na Colômbia com o objetivo de dirigir e coordenar a participação de atores públicos e privados nesses programas (COLOMBIA, 2015). Também o Decreto 642 de 2016 declara o dia seis de abril de todos os anos como data para a celebração do Dia Internacional do Esporte para o desenvolvimento e a paz e Dia Mundial da Atividade Física (COLÔMBIA, 2016).

Esta gestão específica de fomento das VAS, no interior do país, cumpre a função de difundir nos governos regionais e locais a sua realização, mas para tanto, requer a participação de diversos atores sociais envolvidos em diferentes níveis da organização governamental. Para Núbia Ruiz, promover ciclovias recreativas no interior do país significa mais democracia para o território, o que implica um trabalho de articulação entre poder público e os setores de atividade física e de turismo.

Uma parte dessa articulação política está no apoio a empreendimentos e serviços nas vias públicas durante o evento para colaborar no desenvolvimento do evento com influência dos grupos organizados que participam no planejamento e operação desses programas. Nesse sentido, a estratégia VAS entrega informação técnica e subsídios financeiros para a implementação dos programas.

Para Núbia Ruiz, diferente das grandes cidades que contam com institutos educativos formadores de quadros especializados, as carências destes territórios são sentidas no pouco acesso de serviços básicos de saúde e transporte. Goméz *et al.* (2022) realizaram um levantamento sobre a implementação de programas de ciclovia recreativas no Departamento de *Quindío* na Colômbia onde o autor apresenta as políticas locais de atividade física e recomenda aos tomadores de decisão e encarregados das ações, uma atenção orientada a sua promoção.

Hernán Ramírez afirma que na implementação do programa, o proponente local deve apresentá-la aos gestores públicos para ter apoio do governo municipal:

> Nosso objetivo é criar uma estratégia para que interessados possam desenvolver VAS. O primeiro passo implica vontade política e a topografia, atualizamos um infográfico do programa com linguagem de fácil operação relacionada a promoção de atividade física no espaço da via pública, entender o trânsito na formação de um parque linear por tempo limitado, gera oportunidades de benefício econômico sendo fonte de empregos e para muitas famílias, a única oferta de atividade de lazer. Quanto a anatomia dos programas, existem duas formas expressas nos manuais de 2009 e 2012: nos formatos de circuito (Guadalajara) ou espinha de peixe (Medellín), as vias precisam se conectar para beneficiar o maior número de pessoas, estudos comprovam que os moradores próximos a parques ou praças são mais ativos, daí a oportunidade de chegar uma VAS aos bairros.

Hernán Ramírez destaca dois aspectos que traduzem a sua gestão: a) para que seja traduzida em ações estratégicas, a política de atividade física no espaço da via pública, deve envolver o mandatário munido de informações traduzidas em benefícios econômicos; b) entre os formatos de circuito e de espinha de peixe, suas composições derivam da topografia do município e da realidade de forças que compõem a política local. Para ele, a conexão entre os bairros, praças e parques públicos inseridos no programa, maiores são as possibilidades de conectar as pessoas de suas casas aos espaços públicos para práticas de mobilidade ativas.

Este órgão público centralizado e especializado do governo nacional em entregar informações técnicas, busca incidir no planejamento compartilhado com os governos departamentais e locais na Colômbia para formar os agentes locais encarregados na operação do programa. O poder de convencimento sistematizado em manuais, impõem uma autoridade de governo para que o prefeito e seu grupo político, sejam convencidos dos benefícios sociais e realizem as deliberações necessárias para o fechamento das vias públicas. Para tanto, foram definidos cinco requerimentos no processo de planejar, implementar e manter uma VAS:

> 1) Grupo gestor são pessoas que tomam a iniciativa de empreender o programa ante os tomadores de decisão; 2) Vontade política dos diferentes

> atores do município com a disposição de gerenciar a aprovação do programa, obter recursos, desenvolver acordos, colocar em operação e garantir sua sustentabilidade; 3) Dependências do governo municipal para saber qual a secretaria de governo encarregada da sua coordenação; 4) Líder do projeto responsável pela gestão contínua ao mobilizar os para manter o interesse e incentivar o seu dinamismo; 5) Financiamento dos municípios para implementação e manutenção, seja de recursos públicos dos governos nacional, departamentais e municipais com linhas de fomento específicas (COLDEPORTES, 2013).

Em relação às fontes de financiamento público do estado colombiano para as VAS, são três os canais institucionais. Em primeiro lugar, o orçamento anual nacional a ser repassado às entidades territoriais (departamentos e municípios) onde o projeto local está formatado para atender os interesses locais da população. Em segundo lugar, por meio do *Sistema de Seguimiento y Evaluación de Proyectos de Inversión* (SSEPI), que destina uma porcentagem dos recursos nacionais aos departamentos e municípios, especificamente para plano setoriais de fomento do esporte e recreação. Em terceiro lugar, a cooperação internacional para programas de atividade física com base no Plano Nacional de Desenvolvimento, a Federação Colombiana de Municípios oferece assessoria para captação de recursos, além dos convênios com as empresas privadas (COLDEPORTES, 2013).

Estas fontes de financiamento servem para impulsionar inicialmente as VAS no município nas quais os gestores do governo nacional buscam fomentar a autonomia da sustentação do programa por meio das atividades empresariais que vendem a prática de atividade física das mobilidades ativas como uma estratégia efetiva de custo-benefício para a promoção da saúde. Esta exposição do mercado no tempo da jornada envolve atender as necessidades dos indivíduos, como exemplo, mecânica de bicicleta, alimentos, serviços para animais de estimação, propaganda de empreendimentos *fitness* e outras atividades que tornem atrativo comercialmente aos usuários participar do programa.

Estes aspectos de gestão política ilustram, de maneira progressiva, os processos organizacionais, ao partirem de um grupo de cidadãos interessados na sua realização, precisam convencer com informações objetivas as autoridades executivas da sua viabilidade. A partir do seu estabelecimento como uma prioridade, a secretaria assume a execução do programa que, na Colômbia, está atrelada ao setor de atividade física, esporte e recreação. Com isso, emerge a função do líder local que tem por objetivo, mobilizar os diferentes atores e comunidades e de buscar recursos financeiros permanentes das diversas instâncias de governo para sua manutenção.

Este processo ilustra o desenvolvimento da estratégia no território. Para sua institucionalização, devem abarcar o maior número de bairros possíveis da cidade, mas para sua expansão, implica um apoio intersetorial variável a cada local, como também determina o alcance do programa. Na figura abaixo, um informativo do governo nacional para divulgar essas estratégias.

Figura 5. Folder informativo das Vías Activas y Saludables

Fonte: Ministério do Esporte da Colômbia (2022)

A partir das ações desenvolvidas nas principais cidades colombianas, esta estratégia se tornou uma política de Estado. Ao ser incluída no organograma ministerial, aumentou a difusão da prática de atividade física em ciclovia recreativa. O desenvolvimento da atuação governamental na implementação desses programas, definiu competências de trabalho interinstitucional.

Para Hernán Ramírez a gestão nacional das VAS facilita a articulação política com o prefeito para adequar as demandas da realidade local:

> A ciclovia de Bogotá é o maior exemplo da mudança de gestão do programa. Entre 1974-1994 foi abordada pelo setor de mobilidade e trânsito, a partir de 1995, tornou-se Programa Ciclovia adotada pelo setor de atividade física, recreação e esporte passando a ser vista como espaço de bem-estar acompanhado de atividades complementares às crianças, mecânica e ordenação de vendedores. Na cidade de Barranquilla, com a paralisação do programa por quatro anos para transformação da malha viária na canalização dos córregos urbanos, quando mudou a gestão, propusemos após decreto, a criação da ciclovia recreativa em cinco corredores, o prefeito conhecia ciclovias como espaços segregados e não sabia operar o programa, assumimos a corresponsabilidade da operação, nosso serviço é ver como fazer dependente de onde estão as VAS. Em Bogotá os vendedores têm um contrato de uso de quatro dólares por mês, na cidade de Pereira, o governo local contrata vendedores, funcionários das oficinas de bicicletas e veterinários com prestação de serviços gratuitos ao usuário, além de comercializar suas marcas em um trajeto de oito quilômetros de extensão.

Para Hernán Ramírez a corresponsabilidade entre os governos nacional e local para atender as necessidades da população local, da instrução para aqueles que

estão envolvidos na operação e de recursos financeiros para compra de material e na realização de serviços diversos. Por outra parte, a regulação da venda de alimentos e propaganda das empresas que ofertam seus produtos, são duas formas de regulação administrativa para além do fechamento da via pública.

Para Hernán Ramírez, no período da pandemia em Colômbia, houve a implantação de protocolos operativos nos programas de ciclovias recreativas que colaboraram para gerar condições sanitárias adequadas para que a população pudesse estar no mesmo ambiente com segurança:

> Na pandemia geramos protocolos de biossegurança, mas dissemos que ao invés de fazer VAS, o que se fazia eram ciclovias para as pessoas transitarem de bicicleta e não saturar os ônibus, foram levantadas restrições no trânsito como o *Pico y Placa* e uma quarentena foi mantida, mas as vias públicas são diferentes porque o comportamento é colocar em cena, até conversamos com alguns gestores de programas, quando se apresenta um georreferenciamento com uma área de alta incidência em covid, não poderia abrir o corredor porque essa pessoa poderia se deslocar para outro local servindo de vetor de dispersão do vírus. Nossa estratégia foi reduzir deslocamentos, quando abriram o programa, transbordaram os casos, apesar de haver evidências de que o grau de contágio é baixo em espaços abertos, não foi possível controlar as multidões em pontos de trânsito, como cruzamento nos pontos de venda, são mecânicas da ação. Elas têm um processo de democratização para facilitar o acesso do caminhar, pedalar e passear com a família, projetamos em determinados setores para cuidar das pessoas com maior grau de vulnerabilidade como indicador de avaliação para atingir todos os estratos sociais. Esses programas amenizam diferenças hierárquicas, pois o serviço é igual para todos, fizemos uma proposta de padrões de atendimento, o responsável de um setor com a mesma formação para prestar um atendimento homogêneo.

Para Hernán Ramírez, as VAS buscam democratizar o espaço da via pública com apoio governamental através de leis, normas e regulamentos e de suporte logístico. A avaliação formativa do programa busca diagnosticar as vulnerabilidades existentes no território e criar estratégias efetivas junto às comunidades, por meio dos agentes locais operativos. Entretanto, as diferenças socioeconômicas dificultam a operacionalização das VAS, em locais com carências de saneamento e moradia impróprias, a qual a política de lazer é uma necessidade secundária do governo.

Para ampliar a cobertura desses programas, no campo da educação física, esporte e recreação, se constituiu um setor preocupado em operacionalizar a gestão desses programas. Com a previsão jurídica e organização institucional, ocorreu a formação profissional de agentes públicos voltados a discutir técnicas e táticas para sua ampliação e da manutenção das experiências em desenvolvimento nas principais cidades, em que se estabeleceu uma governança entre os três níveis de poder estatal.

5.4 Formação profissional para gestão das VAS

A constituição profissionalizante na gestão do programa foi fundamental para ampliar as condições de possibilidade de agenciamento das mobilidades ativas por meio das VAS nos territórios. A Lei 181 de 1995 que criou o *Sistema Nacional de Deportes*, sua função passa a ser um canal institucional de planejamento, coordenação e execução da prática esportiva e recreativa no tempo livre e da promoção extracurricular para crianças e jovens de todos os níveis e classes sociais do país. Para garantir, os municípios devem garantir em seus regulamentos de planejamento urbano, a inclusão de infraestrutura mínima para cobrir as necessidades esportivas, recreativas e sociais (COLÔMBIA, 1995).

A criação desse sistema criou um canal de informação para formalização de projetos de atividade física para toda a população. Por não necessitar de uma infraestrutura específica e ser realizado nas vias públicas. Seu caráter de inclusão por meio da mobilidade ativa e a aceitação popular pela bicicleta na Colômbia, foi se legitimando à realização temporária de atividade física nas vias públicas.

O desenvolvimento do setor de atividade física, esporte e recreação, têm levado à promulgação de políticas para fortalecer a promoção de hábitos e estilos de vida saudáveis como a Lei 1355 de 2009. A normativa denominada Lei da Obesidade, prevê nas instituições educacionais o aumento da qualidade das aulas de educação física e nas entidades territoriais, em coordenação com as autoridades de planejamento e transporte, a promoção da mobilidade ativa por meio de ações que garantam a integração modal, com o sistema de transporte público, o desenho de estratégias de segurança viária para ciclistas e pedestres e aumentar a disponibilidade de espaços públicos para ciclovias recreativas (COLÔMBIA, 2009).

A criação da lei promove a organização do campo profissional em um sistema integrado. Com a previsão de garantir espaços para atividade físicas e recreativas, amplia-se o escopo do governo enquanto promoção de estilo de vida saudável. A Lei 1122 de 2007 propõe um Plano Nacional de Saúde Pública com foco nos cuidados e prevenção dos principais fatores de risco para a saúde e promoção de condições e estilos de vida saudáveis (COLÔMBIA, 2007).

Em 2009, a COLDEPORTES promulgou o *Plan Decenal del Deporte, Recreación, Educación Física y Actividad Física (2009-2019)*. Este plano envolveu a representação das 215 instituições que faziam parte do Sistema Nacional do Esporte e foram definidas três linhas de políticas complementares: 1) organização e

fortalecimento institucional do setor de atividade física, esporte e recreação; 2) promoção de eventos para buscar a cobertura universal; 3) posicionamento e liderança para o desenvolvimento do esporte. Também foram propostos registros das organizações públicas e privadas no sistema para garantir recursos financeiros para maior oferta desses programas (COLÔMBIA, 2009).

Como parte da coordenação nacional da estratégia VAS, Hernán Ramírez menciona seu percurso laboral que começou na Ciclovia em Bogotá até chegar ao Ministério do Esporte, menciona as linhas de trabalho institucional e o processo de implementação levando em conta as particularidades de cada município:

> Conheci a ciclovia de Bogotá como servidor social, uma ação que os alunos do ensino médio realizam para ter o diploma. Quando formado, trabalhei por seis anos no Programa Ciclovia até fazer parte da coordenação do Programa *Recreovía* por mais seis anos. Desde 2009, faço parte do grupo de atividade física do programa nacional de VAS. Temos duas linhas de trabalho: orientação técnica e assistencial para que os municípios possam aprimorar ou implementá-las do zero. Temos um Código de Trânsito Nacional que habilita os governos locais a usar temporariamente as vias públicas para eventos culturais ou naquele momento específico do programa. Nesse marco legal, existe uma taxonomia de definições, as *ciclorrutas* como infraestrutura viária física e exclusiva para o tráfego de bicicletas e ciclovia na autorização temporária de vias públicas para a prática de atividade física. Porém, a Colômbia é um país multicultural com 1.103 municípios e três cadeias de montanhas, muitos destes locais possuem estradas internas precárias sem a camada de asfalto ou concreto. Também existe uma lei da obesidade que, no artigo sexto insta os governantes a promover a mobilidade ativa com a criação de ciclovias, existe um arcabouço legal que dá poder aos prefeitos onde a maioria dos programas têm um decreto ou ato administrativo com sua localização, determinação da rota, frequência, horário e de possíveis lugares para onde possam ser transferidos em um sábado à noite devido ao clima. Também há questões de diálogo com o setor de transporte que sempre gera resistência para desabilitar as vias. Estamos pensando a via pública para a pessoa de patins, do caminhante ou do corredor, das famílias, da pessoa que vai com o animal de estimação ou para o ciclista. Foi um avanço civilizacional estar na constituição nacional, as questões locais de portarias dos departamentos, o governador tem o poder de fazer decretos, mas os acordos das câmaras municipais são duradouros na criação em conjunto com entidades cidadãs que colaboram na operação do programa.

Para Hernán Ramirez a orientação técnica e assistencial são os dois momentos de atuação da estratégia. Na orientação técnica, os funcionários do ministério entram em contato com os líderes e gestores locais para entregar informação sobre as normativas de funcionamento do programa no sentido de contextualizar as leis e regulamentos para poder compreender os desafios de gestão no município interessado. Na orientação assistencial, é realizada uma formação para os operadores locais do programa e com a proposta definida entre as duas partes, há a entrega dos

materiais de sinalização, uniformes para os monitores e outros tipos de equipamentos, além de recursos financeiros assinados para a operação.

Como dito anteriormente, há um impulso do governo com instrução aos responsáveis para buscar recursos em editais públicos e de patrocínio de empresas na contrapartida de expor seus produtos e serviços. Hernán Ramírez descreve o processo de financiamento que já leva em conta o programa aprovado em normativa governamental com localização, determinação da rota, frequência, horário e de possíveis lugares para onde possam ser transferidos. O trajeto é fundamental porque vai definir como o programa será operado e seus interesses econômicos advindos da exploração das vias públicas com o mercado de atividade física.

Para Hernán Ramírez o processo de formação laboral da ciclovia bogotana induz a formação de quadros profissionais para trabalhar no agenciamento desses programas no interior. A reprodução desta tecnologia política demonstra uma lógica de operacionalização do Estado colombiano para replicar nos governos locais, uma intervenção urbana eficiente a fim de promover a atividade física.

Esta incorporação das VAS pelo estado colombiano se deu com a constituição do campo profissional da educação física, esporte e lazer voltado para elaborar esta política de mobilidade ativa. O mais interessante desta estratégia foi de adaptar o ambiente da via pública constituído temporariamente como uma prática governamental que envolve todo as partes do governo porque este espaço em disputa permanente com prevalência da automobilidade, implica organizá-lo como uma resistência ao poder motorizado, o que implica um planejamento, administração e operação específica que foram incorporadas ao aparato estatal de forma particular em países do continente americano.

A disposição das vias públicas aos modos ativos de deslocamento encontra no setor de transporte, um conflito de desenho e função que se entende impor uma resistência contrária devida a sua operação ocorrer numa concepção temporal distinta. Com o desenvolvimento do planejamento desses espaços para a ocupação humana, ocorre a valorização das práticas de mobilidade por meio das potencialidades coordenadas pelo poder público e que são fruto do avanço no arcabouço legal das VAS como política institucional colombiana de atividade física.

Para Rafael Gómez a análise dos programas de ciclovias recreativas na Colômbia, passa pelo entendimento dos fatores de organização, administração, planejamento e operação que o constituem como política pública:

> Quando criança frequentava a ciclovia em Bogotá, fui perdendo o medo de pedalar na rua porque não era tão arriscado. No ensino médio era atleta de atletismo e usava a ciclovia para treinar. Quando passei a trabalhar no setor público, comecei no IDRD, depois em prefeituras locais com questões culturais até chegar ao Ministério do Esporte. Considero as políticas públicas uma estratégia de gestão da sociedade para tomada de decisões com impactos diferentes, começo a interagir com o setor com as políticas de atividade física para crianças e jovens. O planejamento do território é um elemento de governo, na ciclovia há um planejamento intersetorial, 80% das pessoas que usam a ciclovia, não percebem a ação pública do Estado no uso temporário do espaço da via pública. Existem elementos de planejamento que conseguem gerar instrumentos estáveis, em Bogotá há um acordo para declarar a ciclovia como patrimônio imaterial, assim passa a agrupar instrumentos para dar-lhe mais força acompanhada de recursos. Há três elementos fundamentais: a origem da ciclovia como espaço temporal para gerar uma política pública, os interesses de tentar entendê-la com mediadores profissionais de entidades estatais e como essas instituições começam a se desenvolver em sentido amplo porque a instituição é algo apropriado pelas pessoas dentro da ciclovia, ou seja, uma ação do Estado.

Para Rafael Gomez, a origem da ciclovia como espaço temporal, os interesses dos mediadores profissionais de entidades estatais e o papel das instituições na execução do programa, conformam uma ação do Estado do setor de atividade física, esporte e recreação com programas de ciclovias recreativas. Estes elementos constituintes desta política pública definem a formação de profissionais com expertise na lógica de operacionalização do fechamento de vias públicas.

Estes profissionais gestores alocados em instituições públicas, passam a dialogar com expertise sobre o impacto social desses programas com outros setores ampliando os saberes e, consequentemente, as relações de poder dentro do campo da mobilidade urbana. Esta reconfiguração das forças, têm gerado de acordo com o contexto local, novas condições de possibilidade para gestão de ciclovias recreativas. O acúmulo de saber sobre este tipo de operação, se conforma na estratégia de governo da conduta por meio das práticas de mobilidades ativas, um tipo específico de planejamento intersetorial de articulação entre diversos atores sociais.

A racionalidade governamental ao articular esses atores sociais em disputa, dos movimentos cicloativistas, do setor público e da iniciativa privada, apesar das divergências ideológicas, têm servido a todos esses interesses. Suspeita-se que as VAS como uma recriação neoliberal da política de mobilidade ativa, contêm em sua motivação interna, a inclusão dos indivíduos por meio da economia do uso da bicicleta e dos modos ativos para além do discurso ambiental que, apesar de estar presente, pouco influencia a população pela arquitetura constituída da cidade.

Como consequência houve no setor de atividade física, esporte e recreação, uma mudança de entendimento na alocação de investimentos públicos que eram majoritariamente para a estrutura dos esportes de alto rendimento e com as estratégias VAS, consolidou-se a concepção de lazer como direito social da atividade física em nível nacional, resultou na consolidação como programa e, do mesmo jeito, na criação do ministério para levar essa política aos municípios (GOMEZ, 2020).

Entende-se que essa concepção de direito social com esta política de mobilidade ativa, está sendo configurada pela racionalidade governamental por interesses de governo diversos que estabelecem uma função estratégica e específica para a promoção da bicicleta que ampliam as condições de possibilidade desta forma de condução de conduta. Diante da necessidade de incluir o sujeito ciclista nos cálculos econômicos do planejamento urbano, o papel empresarial de promover esta marca no mercado, apesar da política pública conseguir desenvolver outra utilidade para a via pública. O custo racional da colonização neoliberal na disposição destes espaços ao trânsito motorizado, ao gerar lucro permanente com a sua ocupação por meio do tráfego, torna-se atrativo promove-los ao dar outro uso desde a saúde pública como sustentação econômica da intervenção nesses espaços públicos livres.

Esta definição da cidade como espaço público para a venda de serviços e produtos, gera comportamentos econômicos que possibilitam acordos adaptados de agenciamento da mobilidade ativa por meio dos atores sociais que participam deste jogo. O direito social ao ser legitimado por essa governamentalidade, tem implicado a imposição da eficácia dos deslocamentos ativos, seja ambiental ou de saúde individual, são determinados pela racionalidade política de colonização do espaço público como resultado da confluência de interesses privados onde o pacote da democratização, na verdade torna-se a inclusão do mercado ciclista transformada em concessão política da mobilidade ativa por meio da permissão governamental, determina a sua ocupação funcional pela iniciativa privada.

Para o gestor, as VAS são alianças entre governo e setores profissionais que visualizaram a constitucionalização do direito ao lazer, uma oportunidade legal de promover esses programas como política pública intersetorial:

> A estratégia VAS está apropriada por uma entidade especializada encarregada de realizar eventos esportivos, recreativos e de atividade física. Na Colômbia, existem quatro entidades públicas a nível nacional: o IDRD como entidade da Prefeitura de Bogotá, assim como Medellín e Santiago de Cali que são geradoras de políticas públicas no setor oferecendo uma alternativa ao artigo 52 da constituição que garante o direito de

> aproveitamento do tempo livre onde o Estado deve gerar oportunidades de acesso a diversas atividades, o programa ciclovia permite às pessoas a prática de atividade física no final de semana. Para que a ciclovia permeie os tomadores de decisão, deve haver grupo de interesse para o desenvolvimento da política pública, não necessariamente surge de uma decisão política de ação comunitária. Na discussão constitucional, esporte, recreação e atividades físicas estavam no setor educação e para a sua consolidação, foram elaboradas diretrizes como a Lei do Esporte que fortaleceu a institucionalidade ligada à formação de novos profissionais.

O entrevistado menciona o poder do setor por meio dos institutos de esporte e recreação das três maiores cidades colombianas. O acúmulo de informações geradas na realização de seus respectivos programas, foram as instituições públicas responsáveis pela decisão política de levar essas iniciativas para o interior do país. Esta conquista resulta no fomento à formação profissional do campo da educação física, a importância de se discutir a função social desses programas e que se desdobra para os problemas de gestão na ocupação das vias públicas.

O documento *Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018* que contempla a construção do tecido social através dos Programas HEVS que facilitam cenários sociais adequados por meio da liderança esportiva e oferta de infraestrutura (COLÔMBIA, 2015). Com esta organização institucional específica, as ciclovias recreativas passam a ser administradas pelo setor de esporte que expandiu a gestão qualificada disposta aos municípios interessados em desenvolver este tipo de programa por meio de assessoria operacional.

Para Núbia Gomez, ao formar-se no Programa Ciclovia em Bogotá, ela percebeu nas visitas de trabalho e nas conversas com os gestores locais, as diferentes realidades de estrutura nos municípios e do apoio comunitário, o que interfere no processo de implementação e operação do programa:

> Para viabilizar um programa em pequenos municípios onde existe apenas uma via principal, estes percursos têm de ser fundamentados em um contexto comunitário, não podemos medi-los, tampouco podemos esperar que funcionem da mesma forma. Nós que viemos de Bogotá tendo o IDRD como escola de trabalho, quando chegamos ao Ministério do Esporte, percebemos que o país é diverso movido por diferentes dinâmicas, nas visitas técnicas conversando com as pessoas, vemos como as atividades estão sendo organizadas e como nossas ações tem seu devido apoio. No aspecto avaliação, somos guiados pelas características demográficas com base nos diferentes traçados rodoviários das entidades esportivas departamentais e municipais, identificamos os atores que poderão intervir e orientamos em um projeto de governança para aterrissar com o plano de desenvolvimento, porque existe a regulamentação nacional e a territorial sendo preciso estudá-las para a implantação desta estratégia.

Para a gestora, as características demográficas e os atores das entidades esportivas departamentais e municipais, determinam a avaliação do projeto de governança local para o desenvolvimento do programa. Estes fatores de organização institucional e de gestão política particulares a cada localidade, são comunicadas nas visitas técnicas, com a entrega de informação aos operadores.

O poder do Programa Ciclovia em Bogotá emana da formação dos quadros técnicos de gestão. Nos territórios, a função do governo nacional é de articular de maneira intersetorial, a criação de condições de possibilidade entre diferentes níveis de governo para implementar a estratégia.

A dimensão de escala deste programa gerou uma repercussão internacional que, para sua divulgação, contou com a Organização Panamericana de Saúde e desse apoio, surgiu a Red-CRA. Esta rede se constitui para fomentar estes programas em outros países, além de ser a instância de diálogo político na realização de eventos para o compartilhamento de experiências de gestão e do agenciamento institucional, com apoio de formação técnica e profissional no contexto da sua operação.

5.5 Atuação das organizações internacionais com ciclovias recreativas

Neste momento, apresentam-se as perspectivas dos investigadores que estiveram relacionados ao EPIANDES e da OPAS que colaboraram para a formação da *Red-CRA*. Para Adriana Castillo, chama sua atenção haver poucas discussões que relacionam ciclovias recreativas como política de saúde pública:

> Sou de Bogotá, a ciclovia faz parte da minha vida aos domingos desde criança, nunca pensei no que ela significava até me tornar pesquisadora. Em 2006 tive contato com a Red-CRA através do EPIANDES entender o programa que, como cidadã, não imaginava a infraestrutura por trás da equipe de trabalho. Meu processo de pesquisa começa quando as pessoas de fora dizem que precisam estudar aquele programa que promove a atividade física. Vejo a ciclovia como um espaço de equidade colocado em prática na cidade todos os domingos, por isso se tornou um tema interessante, ainda mais por causa da formação médica. Lembro de uma investigação com pessoas do Ministério da Saúde dizendo que a ciclovia não tinha a ver com saúde. Depois realizamos uma pesquisa para lidar com o funcionamento das ciclovias fora de Bogotá em diferentes contextos, aconteceu algo semelhante, eles têm aquela organização institucional pública procurando alianças privadas com forte financiamento, mas programas como Santiago de Chile, Los Cabos no México e Quito no Equador não têm essa institucionalidade, mas se sustentam procurando o financiamento para posicioná-lo, daí a participação cidadã como compensação para alcançar a estabilidade, faz que estejam em risco permanente, os programas da Cidade do México, Guadalajara e Estados Unidos possuem essa institucionalidade onde apenas organizações governamentais operam os programas.

Como autora do primeiro manual de organização desses programas, sua formação em Medicina com especialidade em antropologia médica, atrelada à experiência de vida como usuária do programa, a fez se interessar por estudar o programa. De acordo com a gestora, as dificuldades de financiamento das prefeituras, reforçam a necessidade de os programas serem administrados por instituições governamentais que, ao ocuparem uma posição no organograma municipal e nacional, no caso da Colômbia, tornam-se encarregadas com capacidade operacional de gestionar um serviço permanente que se transforma em política pública.

A limitação dos programas que contam com patrocínio privado está com pouca disponibilidade de aumentar o trajeto para as periferias, das medidas normativas de regulação do comércio, à disposição dos órgãos de mobilidade para trabalhar na operação de fechamento de vias. As barreiras estão relacionadas ao poder público da automobilidade na produção de subjetividade, envolvida apenas com a via em si, sem ao menos vislumbrar a diversidade de uso desses espaços para a prática de atividade física e os potenciais advindos da urbanização tática das ciclovias recreativas.

A entrevistada descreve um exemplo em Bogotá do prefeito na época que tentou expandir o programa para um setor periférico. Apesar da manifestação contrária dos comerciantes, a decisão política prevaleceu, ao fazer passar o programa naquela localidade dando acessibilidade aos moradores locais. Devido às condições de participação serem desiguais, o desenvolvimento do programa visto inicialmente por um privilégio da classe média devido a seu trajeto estar no centro da cidade, se transforme em uma política equitativa para toda a população.

Para Olga Sarmiento, a investigação sobre essas estratégias comunitárias de uso da bicicleta amplia a articulação com os formuladores de políticas para estabelecer uma ligação formal entre os setores público-privado. Esta colaboração, por meio de acordos entre os promotores e os tomadores de decisão, se traduz numa vontade política concebida com verbas públicas para sua administração. Dessa forma, torna-se um processo de flexibilização no aprender a trabalhar com os promotores ao fornecer as informações necessárias e gerar aprendizado.

Sanguino et al. (2022) do *Grupo de Investigación Actividad Física y Desarrollo Humano* da Universidade de Pamplona da Colômbia, buscaram compreender a VAS do município de *Villa Rosario* que contou com a participação de 109 usuários do programa onde foram aplicados testes de flexibilidade e agilidade e medida antropométrica. Para os autores, a VAS sendo reconhecida como uma ativação dos

espaços públicos para incentivar as atividades físicas e educativas dos hábitos de vida saudável, se projeta como uma estratégia formativa pautada na interpretação pessoal dos frequentadores que o valorizam como oportunidade preventiva propícia ao desenvolvimento da condição física e do estado nutricional.

Para Olga Sarmiento a relação dos benefícios do programa tem a ver com a formação das mobilidades ativas para as mulheres em ambientes educativos:

> Temos trabalhado com o IDRD junto às escolas, temos que ser estratégicos ao fazer uma pesquisa com efeitos nas crianças e adolescentes para prevenir sobrepeso, obesidade e doenças crônicas no tempo livre pelo menos uma vez por semana na possibilidade de ter espaços públicos para recreação. Segundo a Organização Mundial da Saúde, os adultos devem fazer 150 minutos de atividade física por semana, ao estar na ciclovia a maioria das pessoas ficam mais de três horas, para crianças de seis a 17 anos, uma hora por dia pode ajudar na recomendação, além da diminuição do tempo sedentário nas telas comendo *junk food*. Constatamos que, no domingo com ciclovia, é o dia com menos poluição do ar, consequentemente as pessoas ficam expostas a menos poluentes no circuito e reunidas torna-se um ambiente seguro. O ideal é a multimodalidade na articulação entre os diferentes modos ativos, o transporte público ajuda a caminhar e nos torna fisicamente ativos, mas também em bicicleta para deixá-la na estação. O que caracteriza a população destes programas é de ter mais homens do que mulheres, em Bogotá a *Recreovía* nos parques durante a semana, sobretudo mulheres e idosos usam esses programas, passam a levar em conta esses grupos populacionais. As mulheres pedalam menos que os homens devido à segurança, embora haja um aumento, a continuidade de estratégias com bicicleta para gerar empoderamento na interação entre lazer e transporte, a ciclovia recreativa aos domingos e mobilidade ativa durante a semana, bem como ensiná-las a pedalar seguros nas vias públicas.

Para Olga Sarmiento as várias funções do programa estão relacionadas à promoção da atividade física para a prevenção do sedentarismo e obesidade. O tempo semanal no programa além de atingir as recomendações mundiais, influencia nos índices de poluição atmosférica e sonora durante a realização do programa.

De acordo com o informe *Ciclovías recreativas y salud en Latinoamérica* elaborado pela *Colorado University* e financiado pela União Europeia, dado que grande parte da população é sedentária, o estudo estimou em 15 cidades os impactos de saúde nas mortes anuais de doenças crônico-degenerativas relacionados à atividade física realizada nestes programas. Foi constatado a prevenção de 1.101 mortes prematuras anualmente, com impacto econômico de $1.575 milhões de dólares e uma redução de 3.070 anos de vida perdidos anualmente por morte prematura. Para os autores, se cada uma das cidades incluídas no estudo conseguisse que 13% da população da cidade participe regularmente das ciclovias recreativas, os benefícios estimados são de 8.293 mortes prematuras evitadas

anualmente, atingindo um benefício econômico anual de até $12.928 milhões de dólares obtidos por ciclistas e pedestres (INSPIRES, 2020).

Para Enrique Jacoby, as ciclovias recreativas ampliam o conceito de prevenção da saúde com atividade física nas vias públicas:

> Em 2000, quando cheguei na Organização Panamericana de Saúde, não havia esforços para desenvolver conteúdos sobre nutrição e atividade física no sentido de elaborar políticas públicas de enfrentamento às doenças não transmissíveis, você conhece a proposta de fazer atividade física apenas no universo recreativo, no cotidiano são poucos os incentivos como subir as escadas de um prédio, caminhar até a escola ou trabalho, tudo se reduz ao esporte porque lá tem dinheiro, se quiser andar para pegar o metrô que sai a dez quarteirões, muitos dizem por que faz isso, venha na minha academia. Neste momento, pertencia à organização Agita São Paulo, para eles a ideia de atividade física era ir a um parque para orientação esportiva, me interessava tornar a mobilidade ativa um elemento chave, há documentação de que usar o transporte público faz as pessoas andarem mais, minha orientação tem sido aproximar-se daqueles que trabalham por cidades sustentáveis, mas em Latinoamérica existe uma obsessão pelo automóvel aí vem as questões de sustentabilidade das pessoas passearem para gerar benefícios de saúde. Na OPAS, dediquei nove anos a desenvolver mecanismos que facilitem a atividade física e parte disso eram as ciclovias recreativas, quando estive em Bogotá fiquei impressionado, milhares de pessoas pedalando, pode ser feito em todas as cidades, a conquista é tornar a recreação uma oportunidade de contato entre as pessoas.

Enrique Jacoby destaca a impressão do grupo Agita São Paulo com intervenções massivas de atividade física em espaços restritos de parques públicos, conta com apoio de pesquisa e extensão do Centro de Estudos Laboratório Aptidão Física de São Caetano Sul (CELAFISCS). O contraponto do entrevistado remeteu ao Programa Ciclovia que possui um enfoque mais amplo de promover o esporte, recreação e atividade física, ao relacioná-los com mobilidades ativas em vias públicas, o que vai de encontro com estas problematizações de diagnosticar nos programas, uma política pública que necessita da intervenção das diversas secretarias e órgãos oficiais de governo para a sua operação para mudança da lógica de ocupação desses espaços públicos livres.

Olga Sarmiento descreve a articulação da comunidade de promotores para elaboração do manual para realização de uma ciclovia recreativa:

> Em 2005, passei a avaliar estratégias comunitárias relacionadas ao ambiente construído como parques e a ciclovia de Bogotá. Em 2006 com financiamento do CDC/EUA e da OPAS, elaboramos o Manual da RED-CRA, publicamos uma revisão dos programas de ciclovias recreativas no continente americano. Para fazer o manual, organizamos um projeto de pesquisa com os promotores das cidades de Bogotá, Guadalajara e Santiago do Chile, sistematizamos a literatura cinzenta porque havia pouca pesquisa nos periódicos indexados e entrevistas com integrantes da rede reunidos onde estávamos presentes.

Para a entrevistada as instituições globais buscam impor sua agenda, frente à classe política latino-americana, apostar na promoção da atividade física nos moldes da ciclovia recreativa devido a abrangência populacional desta intervenção urbana tática. Sob outra perspectiva, há o aumento de publicações científicas sobre a temática, para mensurar sua eficácia, no qual são desenvolvidos esses programas, é importante para entender os desafios de gestão.

Olga Sarmiento afirma sobre a vontade política do executivo municipal em conjunto do corpo legislativo que, com o seu desenvolvimento, a ciclovia bogotana tornou-se uma política do Estado colombiano. Segundo ela, para democratizar o espaço público, deve-se retirar o automóvel ao usar vias emblemáticas devolvidas uma vez por semana, para pedestres, ciclistas, skatistas e patinadores. Os agentes políticos devem atuar em regulamentações no caminho de institucionalizar esses programas porque independente das administrações, a comunidade em Bogotá se manifesta para ter um programa de qualidade.

Para Olga Sarmiento, o incentivo de pesquisas aplicadas com impacto nas políticas públicas, tem sido realizado por meio de projetos de captação de recursos para avaliar os programas, o que requer articulação com os promotores e com os formuladores de políticas para articular os setores público-privado, por meio de acordos de colaboração. O funcionamento particular de cada programa depende da articulação entre comunidade e tomadores de decisão, o que inicialmente tem o significado de vontade política, que se amplia com a aprovação da cidadania encarada como um processo de flexibilização de trabalho cooperativo mútuo, que faz parte do *advocacy* em ciência política, ao estabelecer confiança intersetorial.

A constituição do programa depende da regulamentação legislativa para dotação orçamentária. Todavia, a influência da participação cidadã ao conceber a ocupação das vias públicas aos domingos, como um direito social em conjunto à articulação dos setores público e privado, para aproveitamento econômico, dão sustento da proposta. Fazer pesquisa temática implica aproximar-se dos promotores para produzir informação em formato científico.

Enrique Jacoby destaca o papel da OPAS na comunicação internacional sobre os benefícios desses programas à saúde pública:

> Uma organização como a OPAS liderando o esforço para dizer como a ciclovia recreativa é um movimento tático com visão de futuro, é preciso começar com a recreação onde as pessoas passam a apreciar esta condição. Cada vez mais tem havido o interesse no uso da bicicleta devido a regulamentações na criação de ciclovias para evitar que os carros atropelam

> os ciclistas. As ciclovias recreativas começam como uma pausa ou um jogo, mas que invadem a cidade no sentido de que poderiam ser todos os dias. Há entendimento político, mas há um *status quo*, nascemos em cidades automobilísticas assumindo o normal, o problema é convencer as pessoas do diferente com benefícios é possível, o normal tem que ser inventado e um bom caminho é começar aos domingos na ciclovia recreativa porque o tema do jogo envolve a relação de contato humano, a melhor maneira de nos encontrarmos é no parque ou na rua andando, a diversão da ciclovia recreativa é um meio, precisamos fazer uma atividade política relacionada ao nosso modo de vida comercial que não tem um objetivo razoável. Estamos a 25 anos para ter 550 partes por milhão de CO2 na atmosfera, não há como consertar as mudanças climáticas, precisamos estabelecer uma agenda para mudança na tomada de decisões no uso da energia, somos um trem que vai colidir e muitas pessoas vão morrer, mas estamos dentro falando se colocarmos mais uma colher de açúcar no café.

Para Enrique Jacoby, a ciclovia recreativa propõe uma mudança gradual da estrutura de transporte a partir da mudança de comportamento na escolha de movimentar-se, o que nos remete ao conceito de urbanismo tático. Este modo de intervir, por meio de interações horizontais, em contraponto à verticalidade da organização nas tomadas de decisão, pode excluir a participação dos moradores na autogestão do espaço e distanciar a população no envolvimento das intervenções.

Entende-se que o status quo da automobilidade se manifesta em práticas de lobby da indústria automobilística que influencia o setor público nas três esferas de poder, da quantidade de recursos financeiros advindos da regularização dos automóveis e das multas de trânsito, das influências político-eleitorais da classe de condutores de automóveis que resistem a supressão de vagas de estacionamento em vias públicas, dificulta as ações de governo em prol da mobilidade ativa por bicicleta.

Um modo de governo que busque estruturar um novo normal permanentemente criado, passa pela operação de ciclovias recreativas nos grandes centros urbanos. Isto ocorre tanto para educar como a ponto de adaptar a população às mobilidades ativas ao ampliar o modo de vida comercial que limita a vida social. A importância de ampliar a discussão política institucional sobre a promoção das mobilidades ativas por meio desses programas, podem ampliar as condições de possibilidade para que os gestores e a comunidade local se manifestem pela utilização das vias públicas para a prática de atividade física.

Antes de avançar para a análise das ciclovias recreativas em São Paulo, apresentou-se um levantamento da União dos Ciclistas do Brasil com breve descrição de nome, distância do trajeto e a entidade pública responsável em alguns municípios brasileiros. Em Brasília (DF), o *Eixão do Lazer* ocorre aos domingos e feriados,

garantidos pela Lei distrital 4.757/2012, em 16 km de vias públicas e organizados pelo Departamento Distrital de Trânsito. Em Campinas, o evento ocorre aos domingos com 5,5 km de extensão, é organizado pela Empresa Municipal de Desenvolvimento da Secretaria Municipal de Transportes. Em Florianópolis, a Ciclofaixa ocorre aos domingos, conta com extensão de 5 km, é organizada pelo Instituto de Planejamento da Prefeitura Municipal. Em Goiânia, a *Ciclovia de Lazer* ocorre aos domingos das 8h às 12h com extensão de 6,5 km e organizada pela Agência Municipal de Trânsito, Transportes e Mobilidade. Em Porto Alegre, o evento ocorre aos domingos das 8h às 20h com extensão de 20 km organizado pela Empresa Pública de Transporte e Circulação. Na cidade do Rio de Janeiro, as *Áreas de Lazer* ocorrem aos domingos com 11 km de extensão, é organizada pela Prefeitura municipal. Em Salvador, as Áreas de Lazer ocorrem aos domingos das 8h às 16h, com extensão de 9 km e organizada pela Prefeitura Municipal. Em Fortaleza, as Ciclofaixas de Lazer com 26 quilômetros de extensão funcionam aos domingos das 6h às 12h, com gestão compartilhada da Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza, Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania e Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos (UCB, 2022).

No próximo capítulo, faz-se a análise da Ciclofaixa Operacional de Lazer da cidade de São Paulo que é considerada o maior programa de ciclovia recreativa no Brasil. Esta afirmação decorre da quantidade de quilômetros de vias públicas, parcialmente dispostas à bicicleta e que envolve milhares de usuários em ciclofaixas delimitadas estritamente para atrapalhar o mínimo possível o trânsito motorizado.

6. Ciclofaixas Operacionais de Lazer

Neste capítulo, foram diagnosticadas as tecnologias políticas presentes nas ciclofaixas operacionais de lazer da cidade de São Paulo. A análise esteve baseada em decretos e leis municipais relacionadas à bicicleta, bem como entrevistas a sete gestores entrevistados que fizeram parte entre 2009-2018 das atividades de administração, planejamento e operação do serviço, além da perspectiva de um pesquisador da OMS com experiência de pesquisa sobre o tema. O argumento analítico foi de expor as limitações do maior programa de ciclovia recreativa do Brasil que, ao dispor temporariamente apenas uma faixa em determinadas vias públicas, restringe o desenvolvimento da participação social exclusiva ao ciclismo.

Para contextualizar a proposta de governo na cidade de São Paulo, foi preciso revisitar um documento da CET sobre o tema e duas teses de doutorado de mulheres arquitetas defendidas pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP) na última década, além de artigos publicados em periódicos nacionais. Enquanto Malatesta (2014) discute o planejamento da mobilidade ativa por bicicleta, na perspectiva como funcionária pública da referida empresa pública de transporte, Lemos (2021) que trabalhou em escritórios com projetos de infraestrutura cicloviária, reflete na construção política uma demanda contra hegemônica incorporada pelo Estado por atores do campo empresarial e com participação cicloativista na gestão municipal da metrópole. Assim sendo, traça-se uma genealogia desde a década de 80 sobre as políticas de incentivo à bicicleta, com atenção às ciclofaixas operacionais de lazer, para diagnosticar as lógicas de operacionalização presentes em sua constituição e na sua emergência.

Em relação à parceria público-privada, foi descrito os processos de financiamento para execução do serviço constituídos por um modelo empresarial que problematize essas possíveis capturas em diversas áreas de influência da política pública. Neste caso, o poder público desenha o planejamento da operação, a formação dos monitores e pagamento de pessoal e a iniciativa privada patrocina o evento por meio do pagamento do pessoal e da compra e transporte dos materiais logísticos. Este tipo de organização institucional carece de sustentação institucional por falta de uma administração específica que preveja um planejamento de governo voltado para a composição da estratégia multissetorial necessária na articulação entre os atores sociais interessados em levar a política pública para as periferias.

Em contrapartida, é apresentada a perspectiva do setor de transporte sobre a mobilidade ativa por bicicleta e, em específico, a constituição da operação das ciclofaixas operacionais de lazer. Com o discurso de formação do ciclista aos finais de semana pedalando entre parques na região cêntrica da metrópole, a CET promove ações de segurança viária como forma de incentivar o uso da bicicleta.

Ressalta-se a limitada participação do setor do campo da educação física, esporte e lazer reduzida a trabalhos de mobilização de pessoal para formação técnica de monitores e padronização da operação com pouco envolvimento da operação de trânsito, o que determina a sua função distante da gestão e administração do evento. Também se destaca a proposta do conceito teia de lazer na ligação das ciclofaixas operacionais de lazer como caminhos interligados para as Ruas de Lazer ao estimular a organização institucional programada da ocupação das vias públicas com práticas de mobilidade ciclísticas e de ações pedagógicas.

6.1 Bicicleta como proposta de governo na cidade de São Paulo

O “Boletim Técnico 50 da CET, começa afirmando sobre as dificuldades no uso da bicicleta relacionadas à topografia acidentada, clima instável, sistema viário congestionado e tráfego agressivo. No início dos anos 80, a Empresa Brasileira de Planejamento dos Transportes buscou-se divulgar o uso da bicicleta em São Paulo onde foi elaborado o Primeiro Plano de Ciclovias levando em conta a viabilidade física e disponibilidade de espaço, estimativa potencial de tráfego ciclístico e uso e ocupação do solo em 14 setores da cidade com 174 km de extensão, mas essa diretriz não teve repercussão e continuidade (CET, 2012).

Nos anos 90, a legislação municipal instituiu a obrigatoriedade de construção de ciclovias. Walter Feldman, um dos entrevistados participantes da pesquisa. Foi autor da lei 10907 de 1990 que estabeleceram nas avenidas, a obrigatoriedade da demarcação de espaços para ciclovias no leito carroçável para veículos que não contenham tração motora (SÃO PAULO, 1990a) e da lei 10908 de 1990 que estabeleceu no acesso aos parques públicos, a demarcação de ciclofaixas destinadas aos usuários nos sábados e domingos (SÃO PAULO, 1990b).

Estas leis foram regulamentadas com os Decretos 34.854 e 34.855 de 1995, que passou a determinar nestes espaços que comportem a circulação de bicicletas, e que serão dotados de ciclofaixas nos jardins do sistema viário e demarcados com

viabilidade de uso compartilhado com ciclistas e pedestres. Ainda, também serão destinados espaços para estacionamento de bicicletas e programas de orientação aos usuários (SÃO PAULO, 1995).

Para Rosin e Leite (2018) essas normativas foram as primeiras iniciativas legislativas municipais consistentes em prol da construção de infraestrutura cicloviária que surgiram na capital paulistana, mas que foram mais simbólicas do que objetivas, uma vez que não produziram efeitos práticos de curto prazo. Para os autores, a criação de leis provocou uma demanda que culminaria nos primeiros grupos de trabalho institucionais da prefeitura, ganhando espaço no poder executivo municipal, responsável por desenvolver a questão até meados dos anos 2000, o que demandou ações da CET e da Secretaria Municipal dos Transportes.

Em 1994, a prefeitura municipal instituiu o Projeto Ciclista sob a coordenação da Secretaria do Verde e Meio Ambiente com orientação das diretrizes do orçamento da implementação. Segundo o boletim, o objetivo foi dotar de infraestrutura cicloviária os percursos urbanos que eram utilizados para lazer, principalmente entre parques públicos aos finais de semana, com a ideia de criar ciclovias nas vias para estimular a população a pedalar durante a semana. O plano apresenta extensão de 110 km, em locais com acesso a espaços de interesse ciclístico. Neste mesmo ano, foi desenvolvido um estudo preliminar com recomendações de critérios para traçado geométrico, especificações construtivas e de sinalização vertical, horizontal e semafórica diferenciada para ciclistas, porém, por não ter os padrões das placas de trânsito regulamentados, atualmente estão em desuso (CET, 2012).

Em 1998, o CTB reconheceu a bicicleta como veículo não motorizado, estabelecendo regras para sua utilização. Entretanto, para garantir a segurança viária do ciclista, a CET elencou cinco aspectos para o incentivo ao seu uso:

> 1) A não obrigatoriedade da exigência da habilitação para o condutor da bicicleta, causando o desconhecimento das leis e regras de trânsito e a obediência em relação a toda a sinalização viária que ele como condutor de um veículo deveria conhecer e acatar; 2) A não obrigatoriedade do emplacamento da bicicleta, ficando a cargo do órgão de trânsito do município a decisão sobre este aspecto e as ações de fiscalização dele decorrentes; 3) O pouco destaque dado nos programas de formação de condutores dos veículos motorizados em relação aos procedimentos que se deve adotar para conviver com a bicicleta no trânsito; 4) A não regulamentação da Educação do Trânsito como matéria obrigatória nas escolas de primeiro e segundo graus; 5) A falta de programas educacionais de trânsito voltados a ciclistas de todas as idades (CET, 2012, p.12).

Segundo esse boletim, uma política de adoção da bicicleta, como modo de transporte, não envolve somente a implementação de infraestrutura física (circulação e estacionamento), mas todo um programa educacional e formativo. Além de um aparato legal necessário à garantia da inserção da circulação ciclística nos espaços urbanos dedicados ao tráfego motorizado, esta deve ser realizada de forma segura e responsável (CET, 2012). Apesar do documento apontar o caminho para promover o uso da bicicleta, pouco tem sido realizado para sua concretização, mas ao mesmo tempo, demonstra que o planejamento cicloviário apesar da ênfase na infraestrutura, conceitualmente necessariamente tem que focar nas condições de possibilidade para ampliar a reprodução social do sujeito ciclista urbano.

Os fatores elencados pelo boletim, enquanto atividades promotoras de incentivo ao uso da bicicleta, são mais intenções de governo distantes da realidade cotidiana das instituições públicas. Ao cobrar uma carteira de habilitação ou o emplacamento ao ciclista, restringe o seu uso naqueles que vivem nas periferias.

A ênfase na formação de condutores, a pouca efetividade da educação no trânsito e de programas educacionais voltados aos ciclistas, demonstra que o desenho dessas intervenções é feito geralmente por gestores motoristas. Este fato ampliou as ciclofaixas operacionais de lazer, o resultado foi que o governo conseguiu parcialmente contemplar a sua organização em uma disputa por espaços permanentemente determinados pelo planejamento urbano da automobilidade.

Malatesta (2014) atesta de acordo com a pesquisa Origem-Destino da empresa pública do Metrô que, no período entre 1998 - 2007, apesar de representar apenas 0,6% dos deslocamentos da matriz modal do município de São Paulo, houve um aumento exponencial das viagens de bicicleta. Embora esteja em condições de fragilidade, insegurança e desconforto no compartilhamento viário, há uma tendência a prevalecer no enfoque econômico, ambiental e de saúde no ponto de vista dos ciclistas que deixam de utilizar o transporte público por necessidade ou daqueles que buscam alternativas aos crônicos congestionamentos de trânsito.

Em 2004, a gestão Marta Suplicy lançou o programa “Domingo na Paulista” com o fechamento de um pequeno trecho desta via. Apesar de ter sido cancelado no ano seguinte, Lemos (2021) considera como o primeiro passo para um caminho de redistribuição de espaços da cidade. Neste momento, os cicloativistas além de prepararem uma Carta Compromisso entregue para os candidatos do executivo

municipal, começam a realizar intervenções sistemáticas como sinalização “extraoficial”, além da realização de eventos como o Dia Mundial sem Carro.

Em 2005, a Prefeitura passou a fazer parte do “Programa de Melhoria do Transporte e da Qualidade do Ar” tendo como uma das ações, o incentivo ao uso da bicicleta integrado aos sistemas estruturais de transporte público. Neste momento, também houve a criação do grupo de trabalho interinstitucional, o GT Bicicleta, coordenado conjuntamente pelas Secretarias do Verde e Meio Ambiente e Transportes para desenvolver um plano de intervenções cicloviárias. O resultado foi o “Relatório de Grupo de Trabalho Interinstitucional para Estudar o Fomento do Uso da Bicicleta como Meio de Transporte Não Motorizado e Instrumento de Melhoria Ambiental com Indicação de Áreas para Intervenção Piloto” com proposta de 104,8 km de infraestrutura em vias públicas nas quatro regiões da cidade (CET, 2012).

Para Lemos (2021) o grupo tinha como objetivo principal definir uma área para receber infraestrutura cicloviária e com isso, possibilitar a criação de um arcabouço de experiências de subsídio à replicação do modelo. Neste momento, a representação social estava restrita a cicloativistas individuais, não havendo uma sociedade civil organizada e institucionalizada demandando por políticas cicloviárias.

Em 2006, o GT Bicicleta foi consolidado como Grupo Executivo Intersecretarial da Prefeitura do Município de São Paulo para Melhoramentos Cicloviários - Pró-Ciclista, através da Portaria do Prefeito 1918 sob a coordenação da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente e com a participação de representantes de outras secretarias e empresas públicas. Por um lado, a função do Pró-Ciclista foi identificar oportunidades de fomento, articular órgãos públicos, manifestar sobre melhoramentos cicloviários e colaborar para a capacitação da administração pública deste modo de transporte. Por outro, a coordenação do plano cicloviário a cargo da secretaria de meio ambiente apresentou dificuldades técnicas e aliado a cobrança cicloativista por intervenções de trânsito e sistema viário, o comando foi transferido para a Secretaria Municipal de Transportes (CET, 2012).

Neste momento, Lemos (2021) ressalta que ainda a participação cidadã não tinha sido incluída nas discussões institucionais. Apesar da importância dos atores sociais para construir um amadurecimento sobre a questão, o que cabe a responsabilidade do poder público construir com movimentos sociais, a política de mobilidade ativa por bicicleta para fazer acontecer o seu uso a partir do argumento moral de que a bicicleta era amiga do ambiente.

Com a aprovação da Lei Municipal 14.226 de 2007 que institui o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo e do Decreto 50.708 de 2009, a gestão e a coordenação do Pró-Ciclista passam a ser da Secretaria Municipal de Transportes, o que evidenciou o caráter das ações voltadas a infraestrutura cicloviária de transporte. Dessa forma, coube a CET o desenvolvimento e a aprovação dos projetos voltados às intervenções de infraestrutura cicloviária e com isso, foi criado em 2009, o Departamento de Planejamento Cicloviário sob a Gerência de Planejamento, Logística e Estudos de Tráfego vinculada à Superintendência de Planejamento da Diretoria de Planejamento e Educação no Trânsito (CET, 2012).

Apesar desta organização institucional importante para pensar a questão, não há informações oficiais disponíveis sobre dotação orçamentária e quadro de funcionários alocados para cumprimento da tarefa de planejar ações estratégicas para o incentivo ao uso da bicicleta nas vias públicas. Entretanto, diante da realidade das gestões municipais brasileiras, esta forma de gestão pública específica ocorre em poucas cidades, o que é uma limitação governamental que impede avanços políticos de forma a articular intersetorialmente os interesses envolvidos na sua realização.

Maria Malatesta foi diretora deste departamento e descreve como se deu dentro da instituição CET, a implementação das ciclofaixas operacionais de lazer:

> Minha vida profissional com mobilidade ativa começou no estágio na recém criada CET, uma empresa de capital misto da Prefeitura de São Paulo com finalidade de administrar o trânsito urbano. As diretrizes de trabalho vinham do governo federal porque estávamos na ditadura, houve o lançamento do Manual de Planejamento Cicloviário da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, fizeram uma capacitação onde fiz parte da equipe que projetou a primeira ciclovia de São Paulo em dezembro de 1980. A ciclofaixa operacional de lazer é uma intervenção cara porque temos uma lei de cidade limpa e pela operação ser montada e desmontada, precisa de recursos humanos e materiais da iniciativa privada para bancar. No período que participei, não houve participação cidadã na implantação da rede de ciclofaixas operacional de lazer, foi formatada numa articulação entre as Secretarias Municipais de Esportes e Lazer e Mobilidade, Trânsito e Transportes, não houve demanda porque foi criada dentro desta empresa pública na área de Planejamento Cicloviário que eu coordenava com a área operacional. Na época, não foi atendimento a reivindicação cicloativista porque queriam uma rede cicloviária definitiva para uso da bicicleta, foi uma demanda técnica do poder público, quando mostramos a primeira proposta de ligar o Parque Ibirapuera com o Parque do Povo, houve uma reunião na Secretaria de Esportes e Lazer que teve protesto, só depois de implantada, eles entenderam a sua função pedagógica de ensinar os motoristas que a bicicleta é um veículo com direito a utilizar o espaço das vias públicas.

Para a gestora, a operação das ciclofaixas operacionais de lazer é cara na perspectiva do serviço a ser ofertado, o que demonstra uma visão limitada do que viria

a ser uma política pública de atividade física, esporte e lazer. Todavia, o protesto dos cicloativistas mostra que a participação limitada da sociedade civil questionando o poder público sobre a intervenção técnica, exemplifica um distanciamento neste momento na elaboração de propostas que realmente atendessem a população ciclista. A função pedagógica restrita ao pedalar entre parques foi o possível a ser feito pelo órgão de transporte com a intenção de legitimá-la como veículo nas vias públicas.

Para Lemos (2021) neste momento foi iniciado o processo que se configura no começo da implementação das ciclofaixas operacionais de lazer. Em relação às fontes de financiamento, a agência de publicidade *Fabra Quinteiro* foi a responsável por agenciar uma campanha para a marca de bicicletas Caloi que buscou resgatar o Passeio da Primavera em vista de que promover o uso da bicicleta dentro dos parques não estava adequada devido à saturação do espaço.

Vanessa Tordino, funcionária desta agência, passou a articular forças para a implantação da ciclofaixa operacional de lazer:

> Em 2009, nossa agência conquistou a conta da Caloi, pensamos em resgatar a campanha “Não esquece a minha Caloi”, fizemos uma pesquisa com crianças onde a surpresa foi que, uma delas perguntou o que é a Caloi, uma geração que não tinha o hábito de pedalar na rua, temos que resgatar este hábito pensando em um projeto de resgatar das ruas de lazer, o famoso passeio da primavera na 23 de maio, fechar uma rua no final de semana para que esses pais pedalam com seus filhos na cidade, assim nasceu a ideia. Para viabilizar a autorização, fomos na subprefeitura que indicaram a SEME, na época era o Walter Feldman que tinha uma lei da década de 90 aprovada para ter uma ciclovia ligando parques, vamos juntar porque tira as pessoas dos parques que já estavam começando a ficar lotados, fazemos uma estrutura para ligar três parques próximos, o Ibirapuera, das Bicicletas e o Villa Lobos com cinco quilômetros de extensão, ida e volta dez quilômetros. Fomos atrás de patrocinador Bradesco Seguros e o projeto aconteceu, a contrapartida de investimento do patrocinador foi das marcas nas ruas, fizemos estudos, muitas reuniões para chegar a um consenso respeitando a lei Cidade Limpa, no começo foram duras as regras, mas com o sucesso dos primeiros cinco quilômetros, teve congestionamento de bicicleta, rapidamente expandiu para outros parques até chegar aos atuais 114 km, esse processo despertou questões da publicidade em si quanto a utilização das marcas para não depender somente do poder público.

A inconstante manutenção do poder público na realização do programa em detrimento do apoio da população, não se disponibiliza a financiá-la por não a encarar como uma prioridade. Isto reflete nas dificuldades de operacionalização do evento que, após garantido o patrocínio privado, a prefeitura garantiu as autorizações do viário pela CET que estabeleceu as vias e o treinamento dos monitores tornando possível o Termo de Cooperação. Para a publicitária Vanessa Tordino, o interesse do poder público colaborou na inserção da bicicleta em um contexto desfavorável ao seu

uso, mas que no tempo do programa, os motoristas passaram a respeitar mais os ciclistas ao começarem a viver o papel do outro no domingo ao resgatar o princípio jurídico do maior protege o menor no trânsito.

Em 2008, a SEME propôs à CET a ligação entre alguns parques da cidade por meio de uma operação para circulação de bicicletas aos domingos das 07h00 às 12h00. A intenção era proporcionar lazer à população e migrar parte do fluxo ciclístico para outros parques da cidade. Além do mais, aproveitou para divulgar as regras de convivência atribuindo um aspecto pedagógico na educação do trânsito. A primeira ciclofaixa operacional foi inaugurada em 30 de agosto de 2009, com 5 km por sentido e frequência estimada de 9 mil ciclistas, quando aumentou para 65 km, o público estimado foi de 40 mil frequentadores por dia (CET, 2012).

Para Malatesta (2014) a proposta inicial das ciclofaixas operacionais de lazer era de promover o lazer e a atividade física, mas com o tempo, foi encarada como uma estratégia para incorporar a população com bicicleta, tornou-se uma oportunidade para exploração e desfrute da cidade. O seu papel social também é de instrumentalizar o entendimento legal da bicicleta como veículo, informando aos usuários os procedimentos previstos pela lei como condutores no trânsito, lembrando não haver um processo formal de capacitação ciclista.

Lemos (2021) classifica a gestão Serra-Kassab (2005-2012) como sendo distributiva, pois ao oferecer espaço para bicicleta, mas preservando o espaço do automóvel com a implantação de ciclovias em sobras de terreno, a exemplo das operações das ciclofaixas aos finais de semana que são mera sinalização viária. Para a autora, a política pública cicloviária implantada nesta gestão ofereceu espaço para ciclistas sem que a limitação de recursos fosse uma questão, a resistência dos cicloativistas forjou uma organização do movimento social rumo à institucionalização ao participar das discussões políticas e de receber recursos das empresas que já financiaram a operação das ciclofaixas operacionais de lazer.

A constituição da subjetividade ciclista no contexto de luta e sobrevivência para afirmar o seu direito no sentido de participar das decisões políticas da gestão municipal, se deu majoritariamente nos termos do setor privado com a inclusão dos cicloativistas no jogo econômico do campo da mobilidade urbana com um papel subalterno e emergente. Para Foucault (1995) o que caracteriza o poder no que diz respeito às leis, instituições, estruturas ou mecanismos, se dá na medida em que "alguns” o exercem sobre os outros, e que ao designar nessas relações os "parceiros"

encarados dentro de um conjunto de ações de comunicação estratégica para a população que acaba por induzir uma certa forma de agir no mundo da vida social.

Dessa forma, os cicloativistas foram conduzidos por seus próprios interesses, em uma produção e circulação cultural promotora do ciclismo urbano, que transformou parcialmente o campo político da mobilidade urbana na metrópole. O resultado foi um processo institucional para a implementação de infraestrutura cicloviária, mas para que ocorresse essa resistência organizada, estas pessoas foram financiadas pela empresa privada para poder em sustentar uma perspectiva de planejamento urbano que os incluísse. Esta forma de inclusão tem ampliado as condições de possibilidade da política de mobilidade ativa dentro da administração municipal nos termos do desenvolvimento sustentável do capital humano ciclista.

De acordo com Klaus (2011) essa forma administrativa da empresa consiste em uma espécie de gestão do social que prima pela inovação ao possibilitar que todos colaborem e/ou participem por meio da liberdade de empreender seus negócios como princípio organizador e regulador do Estado. Para a autora, enquanto a administração burocrática hierárquica tem como função de planejar, dirigir e controlar para atingir os objetivos da organização, o modelo de gestão lança mão de conhecimentos necessários para que as pessoas atinjam metas em um contexto flexível.

No caso do agenciamento cicloativista, implica produzir ações educativas geradoras de ensino-aprendizagem do pedalar na via pública, mas para tanto, gera a necessidade de espaços livres públicos seguros. A transformação do modelo administrativo para formas de gestão que envolvem a operação do setor privado, se deu com a concessão através do argumento da gestão municipal não possuir recursos financeiros para implementar a proposta. Os agentes públicos em parceria com empresa de marketing, agenciaram o patrocínio entregando o serviço para ser operado por uma empresa que não possui as condições de articular com outros atores, a realização de atividades complementares.

As limitações administrativas na construção desta política de mobilidade ativa decorrem tanto pelo viés utilitarista do setor de transporte na operação do trânsito, mas principalmente pela exposição da figura do ciclista onde pode emergir uma nova subjetividade ciclista devido ao caráter massivo da intervenção. O entendimento do poder público de legitimar discursivamente a segurança do pedalar para além da infraestrutura cicloviária em si, se deu com enormes restrições impostas pelo sistema da automobilidade, seja pela novidade de modificar temporariamente o espaço viário,

mas de incluir os atores privados para participar da gestão do serviço ao introduzir no debate institucional da mobilidade urbana, um certo discurso de controle ambiental no uso do viário compartilhado pelos ciclistas.

Lemos (2021) cita o patrocínio do Banco Itaú para subsidiar os cicloativistas estruturados em três pilares de atuação: 1) geração de dados com financiamento de pesquisas que ampliam o conhecimento sobre o uso da bicicleta para subsidiar políticas públicas; 2) fomento ao *advocacy* como financiamento institucional de modo a produzir pressão política para realização de infraestrutura cicloviária; 3) Apoio a projetos em comunidades de baixa renda. Segundo a autora, dentro do movimento houve um grupo refratário que condenava a ligação entre associações de ciclistas e instituições financeiras e o outro grupo atestando a necessidade de dinheiro para sustentar as ações do cicloativismo.

Um exemplo de organização social cicloativista patrocinada pelo Banco Itaú é o *Instituto Aromeiazero*. Desde 2011, esta organização cicloativista já realizou mais de 150 projetos e ações em todo o Brasil, mais de 2.500 pessoas aprenderam sobre mecânica de bicicleta e outros conteúdos, mais de 50.000 mil pessoas participaram dos festivais, aproximadamente 6.292 crianças fizeram parte das ações educativas e mais de 5000 bicicletas foram consertadas em oficinas promovidas nos eventos (AROMEIAZERO, 2021).

A implicância desta forma de gerenciamento do serviço que, de certa forma, foi a construção política da mobilidade ativa na cidade de São Paulo, transformou o âmbito da gestão pública. A decorrência conduziu por uma forma específica de gerenciar a vida da população com bicicleta, o que acabou reorganizando as estratégias políticas naquele momento histórico definindo a atuação dos atores com base em uma racionalidade biopolítica empreendedora do sujeito ciclista urbano.

A implantação das ciclofaixas operacionais de lazer ter sido gestada como uma demanda exclusiva do poder executivo, em detrimento da pouca participação cicloativista, gerou uma negociação política dentro do governo. A discussão entre as secretarias de governo sobre a implantação da proposta expõe a imposição da CET que definiu o desenho de expansão do programa. Porém, esses projetos focam na maioria dos condutores que desconhecem a regulamentação da segurança do ciclista no trânsito com a formação dos condutores para que respeitassem os sujeitos da mobilidade ativa, a não regulamentação da educação do trânsito nas escolas e a falta

de programas voltados aos ciclistas impedem maiores avanços na mobilidade por bicicleta em São Paulo (MALATESTA, 2012).

Para Lemos (2021) o que foi implementado pelo governo municipal entre 2008-2012 preservou o espaço do automóvel, por meio das ciclofaixas operacionais de lazer, das ciclorrotas e das ciclovias segregadas, o que reforçou o seu caráter distributivo, ou seja, ao oferecer espaço para o uso da bicicleta sem tocar no espaço do carro, portanto sem custo político. Para a autora, apesar da ampliação do sistema, permanece uma política de pouco engajamento do poder público com uma visão global de mobilidade que, em tese, dá espaço adequado ao ciclista urbano.

Por outra perspectiva da autora, o ingresso do setor privado na prestação de um serviço público, representou a captura desses interesses para influenciar na formação subjetiva do ciclista urbano. Dessa forma, as necessidades cicloativistas foram incluídas na discussão política por meio do agenciamento ciclista para ampliar as condições de possibilidades econômicas de incentivo ao uso da bicicleta. Portanto, as ciclofaixas operacionais de lazer colaboraram para um rearranjo das práticas de mobilidade ciclista, o que acabou por configurar a estratégia política de participação social em uma ordem discursiva específica que determinou as tecnologias políticas de subjetivação com esse serviço de caráter público operado pela empresa privada.

A partir da introdução deste contexto histórico, expõe-se a perspectiva de um assessor político que esteve à frente do processo burocrático de negociação da implementação das ciclofaixas operacionais de lazer, enquanto há dificuldades e potencialidades presenciadas na sua operação.

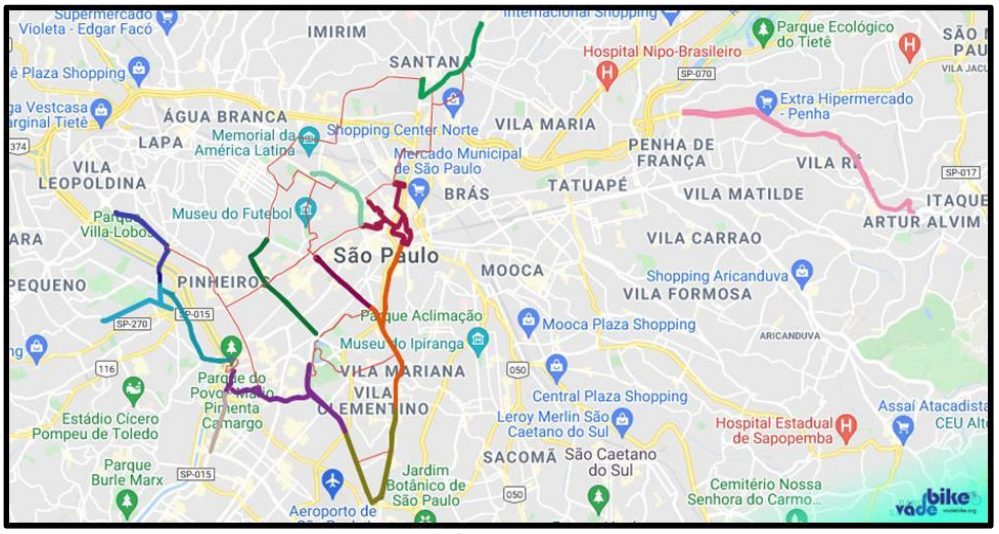
6.2 Processo de negociação política das ciclofaixas operacionais de lazer

Neste momento, traz-se as normativas que definiram a política das ciclofaixas operacionais de lazer por meio do processo burocrático de gestão do serviço e com a definição dos atores governamentais que participaram do seu planejamento. A sua operação modificou a configuração das relações de poder no campo da mobilidade urbana e trouxe certo impacto comunicacional com uma prática governamental composta de uma gestão operacional disposta ao ciclista e que transformou o cenário urbano com a promoção de novas práticas de mobilidade ciclística.

As ciclofaixas operacionais de lazer são faixas de uso exclusivo de bicicletas, junto ao canteiro central, ou à esquerda da via, para circulação de ciclistas aos

domingos e feriados nacionais, das 7h às 16h, estão separadas do tráfego por cones em 57 km de vias (114,128 km nos dois sentidos), compostas por regras de utilização e uma participação de 100 mil pessoas por evento (SÃO PAULO, 2022). Willian Cruz, responsável do site *Vá de bike*, demarcou através do *google maps* as vias públicas da operação: 1) Paulista – Jabaquara (18.852 m); 2) Paulista – Centro (16.204 m); 3) Jabaquara – Parque Ibirapuera (10.252 m); 4) Parque Ibirapuera – Sumaré (8.542m); 5) Parque do Ibirapuera – Parque do Povo (7.902m); 6) Parque do Povo – Parque Villa Lobos (15.202m); 7) Parque do Chuvisco – Parque do Povo (13.488m); 8) Zona Norte (8.316m); 9) Zona Leste (19.104m) (VÁ DE BIKE, 2021). Neste mapa, as linhas com diferentes cores representam os trajetos descritos.

Figura 6. Percursos das Ciclofaixas Operacionais de Lazer



Fonte: Vá de bike (2021)

De acordo com a Lei 11.784 de 1995, fica estabelecido nas atuais avenidas de acesso aos parques e grandes áreas de lazer do município de São Paulo, a demarcação de ciclofaixas destinadas aos usuários nos sábados, domingos e feriados, com o executivo municipal responsável por realizar estudos técnicos para a implementação gradativa, com faixas especiais para ciclistas (SÃO PAULO, 1995).

Apesar do conteúdo da lei sinalizar a ampliação gradativa, a sua implantação tem encontrado dificuldades para expansão. André Souza afirma que a ciclofaixa operacional de lazer buscou inserir o uso da bicicleta como processo cultural no sistema viário da cidade de São Paulo:

> Em 2010 fui convidado para trabalhar como assessor político de mobilidade ativa na Secretaria de Transportes do município de São Paulo, praticamente era uma tela em branco, necessitávamos desenvolver um processo de aculturamento, não tem como criar uma única solução para um problema cultural. Apresentamos um caminho benéfico para a sociedade com as

> externalidades positivas superando as negativas diante do confronto entre ciclistas e motoristas que caracteriza uma disputa pelo espaço da via pública. Encontramos uma série de resistências construídas em função do carrocentrismo existente, fizemos uma regulamentação consistente sobre a ciclofaixa operacional de lazer.

Para André Souza, o desafio foi desenvolver o que ele denominou como “processo de aculturamento”. Isto ocorreu porque havia resistência dos gestores em implantar soluções para os ciclistas que reivindicavam ações de segurança para a bicicleta nas vias públicas. Lemos (2021) faz uma crítica ao caráter pedagógico de educação do trânsito proporcionado pelas ciclofaixas operacionais não estariam contribuindo para o entendimento da bicicleta como transporte devido a operação estar voltada para o lazer. Para a autora, restrita a área de maior renda da capital paulista sendo utilizadas pela classe média, a gestão municipal apresentou baixo custo político ao não retirar espaço para circulação de automóveis e a operação financiada pela seguradora de saúde que atrelou a sua imagem ao espaço público.

Apesar da crítica da autora, o entrevistado expressa a tecnologia política da racionalidade governamental de gerar um processo de aculturamento da população com bicicleta. Pedalar aos domingos como um serviço de operação do tráfego, apesar de limitado, amplia as condições de possibilidade das práticas de mobilidade ciclista, para pensar a progressão do hábito como transporte em uma cidade que pouco proporciona segurança nas vias públicas. Apesar de não estar presente em toda a cidade, contém uma função específica de educar os condutores, o que encontra respaldo na realidade violenta de reprodução do fluxo motorizado.

Se o governo da automobilidade tem tido a capacidade de moldar as suas necessidades com intenso aporte financeiro e tecnológico estatal para difusão do modelo de planejamento rodoviário, nos parece claro que o governo intenciona criar novas condições de segurança do ciclista, por meio desses programas, reformulou a condução de conduta com bicicleta. Esta formatação de gestão do viário tem se tornado, com seus atributos urbanísticos, uma forma produtiva de utilizar desses espaços com a inclusão das mobilidades ativas efetivamente por meio da adaptação temporária, o que gera uma outra ambiência para a saúde humana coletiva.

Com a pergunta "Ciclovias e ciclofaixas ajudam a reduzir mortes no trânsito para todas as pessoas usuárias da via?” Freitas (2022) realizou uma análise de impacto da implantação de infraestrutura cicloviária de 31,2 km de vias arteriais que passaram pela implantação de ciclovias e ciclofaixas entre 2014-2016. Os resultados

não apontaram impacto significante à segurança viária atribuído especificamente à implantação de ciclovias ou ciclofaixas, ainda que tais estruturas não estejam disponíveis para toda a população como elemento geral de acalmamento de tráfego.

A disponibilidade limitada das ciclofaixas operacionais de lazer para a população das periferias, vai de encontro ao que Almeida (2021) faz de uma crítica ao conceito funcionalista do lazer. Para o autor, este conceito supõe que o lazer está disponível para todos (as), independentemente da classe social, a sua compreensão enquanto uma prática que atinge o conjunto da sociedade, tem que ser pensado nas contradições expostas no processo de competição econômica entre os indivíduos.

Apesar das limitações do percurso das ciclofaixas operacionais de lazer, deve-se destacar o caráter pioneiro deste serviço ofertado por meio da parceria público-privada na cidade de São Paulo. O que chama a atenção na sua operação é o alcance de pessoas que são afetadas pela bicicleta aos domingos e que, apesar de não chegar nas periferias, acaba incluindo uma quantidade importante de ciclistas, o que acaba modificando as relações político-institucionais do fenômeno ciclismo urbano na cidade de São Paulo, despertou um processo institucional da política pública cicloviária.

André Souza percebeu que a situação dentro do poder público era uma “tela em branco”. Dado o pouco interesse do setor público na operação do programa devido as limitações institucionais, ele entende que foi este espaço disponível para avançar no planejamento da mobilidade ativa por bicicleta. Para Malatesta (2012) seu desenvolvimento está situado no entendimento da bicicleta como direito à via pública, em especial na educação dos condutores do veículo motorizado.

Para Malatesta (2012) seu desenvolvimento está situado no entendimento da bicicleta como veículo com direito a via pública, em especial na educação dos condutores de veículos motorizados. O projeto da ciclofaixa operacional de lazer lançado pelo movimento “Conviva”, uma ferramenta educativa de inclusão da bicicleta, implicou planejamento, integração da participação cidadã, questões legais dos planos urbanísticos e parceria público-privada definida (POCACITO, 2014).

André Souza entende que o papel da ciclofaixa operacional de lazer foi dar condições de segurança no uso compartilhado da bicicleta em vias públicas ao promover a convivência viária aos domingos e, dessa forma, o motorista têm a oportunidade de passear de bicicleta com a família. Ele constatou uma certa mudança de enxergar o ciclista e que a partir daí, houve um crescimento na implantação de

infraestrutura cicloviária e de outras tipologias da mobilidade ativa e dessa forma, o poder público abriu espaço de discussão na ampliação do programa.

Na relação entre aculturamento e a implantação de infraestrutura permanente, Lemos (2021) discorda do entrevistado ao afirmar que muitas das ciclovias implementadas na última década na cidade de São Paulo, são fruto de demandas cicloativistas acordadas em fóruns específicos. O principal espaço de comunicação institucional dos cicloativistas é a Câmara Temática de Bicicleta, criada para auxiliar o Conselho Municipal de Transporte e Trânsito (CMTT) no monitoramento das ações relacionadas à mobilidade por bicicletas, assim como ajudar a definir a política cicloviária. Considerado um importante espaço de diálogo com a gestão municipal, com presença constante do secretário de mobilidade e de técnicos da CET, está composta por 22 nomes da sociedade civil (CICLOCIDADE, 2023).

Apesar disso, André Souza entende que as decisões políticas estão distantes de atender as demandas de segurança ciclista devido à prioridade que os órgãos técnicos de transporte impõem de fazer o trânsito motorizado circular:

> A maior dificuldade de promover a mobilidade ativa por bicicleta está na capacidade de entendimento do gestor no acesso dessas políticas públicas. O indivíduo que assume a gestão, tem distanciamento do entendimento técnico. A participação de organizações não-governamentais, muitas vezes financiadas por organismos internacionais, tem buscado aproximação apresentando formas de gestão de outros países e promovem a ida do corpo técnico para conhecerem outros programas. Esse intercambio é favorável diante das estruturas engessadas do setor público de planejamento urbano focado apenas em resolver os problemas de trânsito, poucas administrações desenvolveram uma parte de políticas de mobilidade ativa. Tivemos a oportunidade de avançar com áreas específicas na CET, mas há resistência interna. A importância desses agentes está na busca de interlocução com o prefeito e o secretário demonstrando o lucro social, nem sempre há retorno financeiro através de impostos, cobrança ou remuneração por concessão, trata-se de uma política que configura um benefício à população.

Segundo André Souza, a resistência da CET na operacionalização do programa, se dá por estar habituada a fazer fluir o transporte motorizado, demonstra as limitações deste setor no comando da operação. Aqui, o conceito de lucro social aglutina o atendimento das expectativas de efetivar a cultura da bicicleta. Para Leite e Rosin (2018) apesar do êxito com a implementação das ciclofaixas de lazer que contou com a participação de alguns atores vinculados aos movimentos de cicloativismo e parceria com a iniciativa privada, as resistências dentro das estruturas governamentais estavam consolidadas.

Dentro da estrutura governamental paulistana, André Souza afirma que o setor técnico dos órgãos de trânsito e transporte estão preocupados somente com as soluções de fluxo do trânsito motorizado. Ele entende que a principal função do poder público, devido às condições de possibilidade limitadas na sua concepção, foi de realizar a articulação entre as diversas partes interessadas para chegar a um consenso mínimo, o que resultou em uma iniciativa gestada numa metrópole que carecia de ofertas de lazer com bicicleta no espaço público:

> Existe a necessidade de articulação entre o poder público e iniciativa privada, devido à capacidade limitada de gestão do município quanto à inovação, a iniciativa privada está atenta quanto a oportunidades de investimentos. Na ciclofaixa operacional de lazer, tivemos um banco interessado em patrocinar e operacionalizar a partir de um compromisso firmado com o prefeito e essa instituição, ao trazer a equipe interna das empresas públicas no desenvolvimento das soluções em termos de suporte da engenharia de tráfego, foi exigido comunicação direta entre as diretorias de planejamento e de operações responsáveis. A solução do financiamento privado facilitou, talvez haja o entendimento de que o Estado deveria ter a condição de arcar esses investimentos, mas estamos em um país de mentalidade retrógrada, ao associarmos esses interesses, a coisa se tornou viável e muito do que se desenvolveu na cidade, foi no formato de parcerias.

André de Souza nos mostra as limitações administrativas expressas na burocracia sobre o financiamento do serviço. Malatesta (2014) demonstra a limitação operacional do poder público a cargo da CET ao mencionar que o processo de desmontagem e montagem da ciclofaixa operacional de lazer por requerer uma operação complexa, somente foi possibilitada com a parceria financeira e logística da iniciativa privada por exigir investimentos na compra e manutenção dos recursos operacionais, além do recrutamento para treinamento do pessoal de apoio, há retorno social de incentivo ao uso da bicicleta para lazer e educação do trânsito.

A posição dos gestores exemplifica a limitação institucional das ciclofaixas operacionais de lazer por não contar com uma estrutura governamental específica para seu desenvolvimento, daí a justificativa de investimento privado para realizar um serviço público que se limita pela auto-organização pouco definida das funções de administração, planejamento e operação. Ao final, a gestora remete ao retorno social como uma estratégia de investimento da empresa pública para retornar em um serviço de educação no trânsito como prática governamental a ser realizada.

Esta ação proposta pela gestora Maria Malatesta faz parte das estratégias governamentais do setor de transporte que utilizam a ciclofaixa operacional de lazer na regulação do comportamento ciclista na população. Ao promover este serviço de

lazer, racionaliza o sujeito da mobilidade ativa neste tempo sendo parte complementar do sistema de automobilidade, que hegemonicamente determina a racionalidade política da mobilidade urbana. Porém, o problema deriva da pouca participação do setor da educação física diante do potencial promotor para o desenvolvimento da aptidão ciclista uma prática corporal de lazer e atividade física.

Outra questão grave para cumprimento da legislação ciclista, mas que foi denegada a segundo plano pelo gestor, foi de posicionar a ciclofaixa operacional de lazer à esquerda da via onde o regulamento nacional determina o ciclista. Na análise da CET, Savoy et al. (2012) apontaram que a proposta causaria impacto ao bloquear vias estratégicas de ligação entre regiões distantes da cidade, o que levou a gestão optar por faixas junto ao canteiro central das vias, uma solução que permitiria habituar o motorista à circulação de ciclistas no bordo esquerdo da pista ao contrário do que prevê o CTB, um erro acomodado pela pressão social dos motoristas.

Esta análise elaborada estritamente por técnicos preocupados em fazer fluir o trânsito motorizado, encaram a bicicleta na via pública como um empecilho que atrapalha o trânsito. Esta limitação conceitual deriva da prática de governo com base em tecnologias políticas que determinam a maneira como o serviço será organizado em sua operação, o que acaba por determinar a maneira como a política cicloviária está sendo moldada pelos interesses constituídos da automobilidade.

Um aspecto de organização institucional importante para entender as limitações das ciclofaixas operacionais de lazer está no envolvimento do poder públicos. Por meio de uma parceria público-privada, o financiamento é da empresa privada, a gestão do trânsito está a cargo da CET e a SEME, restringe-se a gestão de pessoal e fornecimento de materiais logísticos, o que demonstra a falta de articulação política de um grupo de funcionários na gestão, planejamento e operação do evento.

6.3 A parceria público-privada

A parceria público-privada da ciclofaixa operacional de lazer está composta pelo poder público a cargo da CET responsável pelo controle viário, com a definição dos materiais necessários, recursos humanos e treinamento das equipes e da SEME, com busca de patrocínio e dá resposta às demandas de material operacional e contratação de equipe para monitorar e desmontar a operação (SAVOY, 2012).

Como citado anteriormente, Lemos (2021) afirma que no processo de negociação, a Agência Fabra quinteiro esteve à frente na captação do patrocínio por meio de cotas com ativação promocional e, dessa forma, foi a intermediadora com a prefeitura. Neste momento, a agência pegou a conta da Bradesco Seguros e apresentou a proposta das ciclofaixas operacionais de lazer que concordaram em ser o principal patrocinador por meio do Acordo de Cooperação renovado anualmente, não garantindo continuidade, por isso a CET negociava a renovação.

Este aspecto de organização institucional da parceria público-privada demonstra as relações de poder expressa no planejamento do serviço. Como a CET está a cargo da gestão do trânsito, mas o que implica ao aparato governamental a operação do evento a ser pago pela iniciativa privada, ela torna-se a responsável de fato pelas ações de governo porque está a par dos acontecimentos do evento. Dessa forma, acumula funções, mas ao mesmo tempo, diminui o espaço de participação.

Para Lemos (2021) o custeio da operação é a contrapartida da seguradora nos cones ao longo do percurso, nos estandes instalados nos cruzamentos e em bicicletas oferecidas para aluguel e nos guarda-sóis, ou seja, o investimento está atrelado a um retorno de marca, o que levou a problemas com a Comissão de Proteção à Paisagem Urbana devido a necessidade de expansão. Dessa forma, apesar da novidade, as Ciclofaixas Operacionais de Lazer eram uma política voltada ao interesse do mercado, ainda mais quando a prefeitura passa a ser intermediada por uma agência de marketing, evidenciando o pouco interesse da gestão municipal.

Esta seguradora esteve como patrocinadora entre 2009-2019, logo após a empresa multinacional UBER, entre 2020-2022, a Agência Coranda TV e Publicidade Eirelli no segundo semestre de 2022-2023. Atualmente, a operação está a cargo do Consórcio Moove (2023-2024) composto das empresas Innovia Soluções Inteligentes LTDA e BK Consultoria e Serviços que ganhou a concorrência em licitação pública, com valor estimado de R$ 83,4 milhões, para um período de 24 meses, tendo como função principal, a montagem e desmontagem dos cones nas vias para segregação provisória do tráfego (DIÁRIO DO TRANSPORTE, 2023).

Após dez anos de patrocínio da Bradesco Seguros, as ciclofaixas operacionais de lazer estiveram desativadas entre o segundo semestre de 2019 e o primeiro semestre de 2020. Nesse momento, a prefeitura publicou um comunicado de manifestação de interesse para seu patrocínio e a proposta da UBER, foi aceita

passando por análise técnica da Secretaria de Mobilidade e Transportes (SMT) e da Comissão de Proteção à Paisagem Urbana e operou em 2021 (MOBILIZE, 2020).

No primeiro semestre de 2022, após não ser prorrogado o contrato com a empresa UBER por falta de interesse, a agência Coranda assinou um termo de cooperação com a Prefeitura para sua operação por seis meses. Devido a problemas no pagamento dos operadores terceirizados que a agência contratou, o contrato foi rescindido. Para manter o serviço, a Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito firmou um acordo de cooperação com a SEME, para facilitar a CET realizar a operação. A Aliança Bike propôs a redução de custos com o distanciamento entre cones, presença dos operadores em locais sem semáforos ou de travessia complexa, revisão dos trajetos e serviços de mecânica (ALIANÇA BIKE, 2022).

Estes problemas de operação estão relacionados ao fato de a prefeitura não assumir a operação na sua integralidade, ou seja, da gestão, planejamento, administração e operação. Isto se deve ao modelo de financiamento que a constituiu no formato de Termo de Concessão que estabelece ao ente privado:

> a) planejar a colocação e retirada de cones e cavaletes; b) monitoramento de trajetos; c) fornecimento de suporte mecânico; d) ações de apoio ao lazer; e) sinalização na entrada dos parques e manutenção de canal de comunicação com os usuários; f) caminhões utilizados para montagem e desmontagem; g) contratar fiscais e agentes monitores de travessia uniformizados e treinados pela CET para garantir a segurança dos ciclistas com orientação nas faixas de travessia, desvios, cruzamentos e semáforos; h) comunicar aos órgãos competentes possíveis casos de ocorrências de trânsito ou necessidades de socorro; i) realizar campanhas de comunicação educativas para estimular a convivência viária; j) responsabilidade pela segurança do trabalho de seus empregados no cumprimento das normas de higiene e prevenção de acidentes; k) arcar com custos para contratação de seguro diante de eventuais danos materiais ou pessoais causados aos usuários. São obrigações do poder municipal: a) autorizar a marca do patrocinador; b) operacionalizar o trânsito no percurso da ciclofaixa; c) alterar o percurso em função de eventos programados; d) solicitar policiamento em áreas de risco dos trajetos; e) realizar o acompanhamento do Termo de Cooperação com medidas corretivas; f) atestar os serviços prestados (SÃO PAULO, 2020a).

Este termo demonstra formalmente as obrigações contratuais de cada setor, mas entende-se faltar elementos constituintes de organização institucional e gestão da política pública como dotação orçamentária e posição ordenada dentro do aparato estatal disponível a pensar a articulação política de maneira a tornar este serviço estruturante para a participação social por meio da abordagem da saúde e educação para o ciclismo urbano disposto territorialmente espalhado pelo espaço metropolitano. Este rearranjo pode ao definir a articulação política entre os atores sociais e o papel de cada instituição pública na sua operação.

Como exemplo, a estruturação de um protocolo para venda de alimentos e provisão de serviços relacionados a mecânica de bicicleta para fomento do comércio local, programas complementares que promovam processos de ensino-aprendizagem com bicicleta, a operação do trânsito em toda a via pública para garantir o desenvolvimento das diversas formas de mobilidades ativas, além de uma formação específica de pessoal para trabalhar no evento, a realização de eventos culturais paralelos em praças e parques públicos. Este investimento traria atratividade para que o setor privado invista, porém, isto demanda um grupo especificamente trabalhando para planejar estas iniciativas.

André Souza descreve esta parceria público-privada como benéfica. Naquele momento, por não haver recursos da gestão municipal, esta foi a articulação viável diante de um órgão técnico habituado a resolver problemas do transporte motorizado e que destina seus esforços para o reordenamento temporário das vias públicas mapeadas para receber o programa. A referência “mentalidade retrógrada” pode causar preconceito da população, mas também há poucas pessoas capacitadas em pensar soluções às mobilidades ativas na maior administração municipal do Brasil.

O gestor enxerga uma tensão entre gestão pública e iniciativa privada, a regulamentação das atividades de gestão orçamentária por envolver órgãos de controle como o Ministério Público do estado de São Paulo (MPE-SP) e o Tribunal de Contas Municipal (TCM) da cidade de São Paulo, dispostos em fiscalizar a aplicação de recursos. No caso da ciclofaixa operacional de lazer, ele afirma que o grupo gestor propôs a dispensa de recursos do município e com isso, percebeu a tensão na prestação de contas. A solução foi construir uma regulamentação que não envolvesse dinheiro público, devido à comprovação burocrática do uso de recursos públicos para levar adiante a operação do evento. Esta agilidade para fazer operar o serviço, atualmente cobra sentido prático em sua limitação conceitual e programática de execução da política pública.

A partir disso, parece que os operadores políticos responsáveis pelo programa, querem evitar a cobrança dos órgãos de controle diante de descrever as justificativas no uso de recursos financeiros, o que demonstra a falta de pessoal para realizar tal tarefa. O que interessa ao setor privado são os efeitos do *marketing* positivo para a marca da empresa financiadora e que, por haver pouca expertise no poder público para este tipo de gestão, a solução foi criar uma forma de cobrança com base nas

externalidades geradas pelo usuário de bicicleta na valorização na exploração deste produto no arranjo administrativo de gestão.

Entende-se que, enquanto perdurar o patrocínio privado no planejamento da operação, esta política continuará estagnada. Esta condição de possibilidade limitada decorre da pouca autoridade presente dentro da prefeitura com influência para resolver os problemas operacionais da ciclofaixa operacional de lazer e, até mesmo, da expansão para áreas da cidade que ainda não são atendidas, seja por haver poucas pessoas encarregadas de propor soluções para a mobilidade ativa, bem como haver um grupo gestor constituído preocupado em cobrar da prefeitura por um serviço de qualidade. O resultado está no planejamento operacional condicionado a uma política pública contenciosa que oferece espaços limitados para os ciclistas.

Esta autoridade limitada do executivo municipal sobre os temas de mobilidade ativa, interfere na visão de como operar as ciclofaixas operacionais de lazer. Para além de um serviço, mudar esta concepção para uma política pública que atende toda a cidade, implica planejamento em um espaço institucional específico que conte com um grupo gestor qualificado para resolver os problemas de financiamento e criar formas administrativas que contemplem maior número de pessoas envolvidas, a formação profissional dos agentes com foco na atividade física, esporte e lazer, mas, principalmente, capacidade operacional para ampliar os trajetos e a operação a ser realizada em toda a via para poder incluir mais pessoas no evento semanal.

Para Lemos (2021) restrita a área de maior renda da capital paulista, as Ciclofaixas Operacionais de Lazer são utilizadas amplamente pela classe média para passear aos finais de semana com a família, representando para a gestão municipal baixo custo político, pois não retira permanentemente espaço de circulação dos automóveis e não apresenta custos financeiros para os cofres públicos, sendo financiada pela seguradora que recebeu permissão para fazer propaganda no espaço público com uma ação que a ligava com a ideia de saúde (p.168). Esta síntese demonstra o quanto o fator “quem paga a conta” determina as formas institucionais de administração e planejamento do programa e, ainda, demonstra a predominância da noção operação de trânsito em contraposição à proposta de estar na via pública por meio das mobilidades ativas.

Para além do financiamento das ciclofaixas operacionais de lazer, deduz-se que a constituição deste tipo de política que envolve diretamente os setores de planejamento urbano e atividade física, esporte e lazer de maneira complementar,

implica a atuação de uma instituição específica para planejar, administrar, gerir e operar o evento. Isto ocorre devido à complexidade de modificar o panorama da cidade com uma intervenção que afeta o trânsito da automobilidade, mas ao mesmo tempo, intenciona retirar essas pessoas do transporte aos domingos para praticarem atividade física sob a coordenação desta forma de condução de conduta com exercício físico nesses espaços temporais.

Brown (2016) descreve uma nova forma de governança que modificou o âmbito do político para uma estrutura de linguagem que agora gerencia e administra. Para a autora, esta racionalidade neoliberal tem reproduzido nos últimos 40 anos, uma determinada ordem normativa da razão profundamente disseminada onde toda conduta humana está delimitada economicamente. A reprodução da automobilidade tem sido parte constituinte desta lógica de gestão governamental.

Segundo a autora, na razão neoliberal e nos domínios que ela governa, somos apenas *homo oeconomicus* que estamos em toda parte, uma figura que por si só tem uma forma histórica específica. Longe da criatura de Adão Smith, movida por um desejo natural de “trocar”, ele é hoje um fragmento de capital humano intensamente construído e governado a quem é atribuída a tarefa de melhorar o seu posicionamento competitivo, fazer uso dele e melhorar o valor do seu portfólio (monetário e não monetário) em todas as suas iniciativas e locais (BROWN, 2016, p.4). Isto é o que podemos dizer do patrono do esporte Airton Senna enquanto competitividade, bem como da propaganda massiva do bem cultural automóvel com novos modelos construído em escala industrial no país.

Nesse sentido, a captura dos interesses privados nas ciclofaixas operacionais de lazer se mostra pela forma como a gestão municipal conseguiu implementar a proposta de acordo com os interesses dos diferentes agentes que participaram da negociação, o que evidencia a função operacional deste serviço público. Por outro ângulo, a redefinição temporária desses espaços como oferta de lazer com bicicleta, gerou novas oportunidades de mercado. Esta forma de ordenação disposta para o ciclista, ampliou as condições de possibilidade da governança da mobilidade ativa dentro do poder público com apoio do setor privado cuja gestão de trânsito gerou uma subjetividade ciclista por meio da participação massiva dos usuários.

Assim sendo, os interesses da empresa privada na política de mobilidade ativa se manifestam nas oportunidades previsíveis que o mercado de saúde e bem estar necessita expandir por meio da atividade física do pedalar e que promove a gestão

qualificada do trânsito, uma tarefa governamental. Ao modificar temporariamente a ocupação viária, ampliou espaços sociais para estabelecer a figura do sujeito ciclista neoliberal que se move por seus interesses, mas que está às margens das políticas de mobilidade urbana que, entretanto, têm sido subsidiados para produzir conteúdo de sustentabilidade de forma a gerar no marketing, um estilo de vida com bicicleta.

Com as ciclofaixas operacionais de lazer, o governo promoveu uma breve abertura na concepção da via pública, um lugar para desenvolver o comportamento ciclista na população. De acordo com Lemos (2021) este tipo de política distributiva que a gestão municipal realizou, buscou expandir as alternativas de lazer, por meio da circulação com bicicleta para indivíduos privados por meio de um tipo de regulação socialmente aprovada do movimento de saúde do pedalar, porém, apesar de preservar o espaço da automobilidade, ofereceu espaços para ciclistas sem que a limitação de recurso fosse um problema.

Nessa correlação de forças governamentais e de interesses privados que permeiam a gestão do serviço e que acabam por determinar a função social do programa, há dois setores de governo primordiais para manutenção da operação: transporte, esporte e lazer. No primeiro momento, será apresentado a perspectiva do setor de transporte sobre a mobilidade ciclística ao expor como estes gestores estão pensando a bicicleta no planejamento do trânsito e da maneira como estão sendo cumpridas as normativas governamentais voltadas para o incentivo no uso da bicicleta. Logo após, será apresentada a perspectiva do setor de educação física, esporte e lazer na concepção desta política pública.

6.4 A perspectiva do setor de transporte sobre a mobilidade ciclística

Neste momento, é preciso diagnosticar as lógicas de operacionalização presentes na perspectiva do setor de transporte sobre a mobilidade ciclística. Para os gestores do campo da mobilidade ativa por bicicleta na cidade de São Paulo, um dos discursos que remetem a necessidade das ciclofaixas operacionais de lazer se dá na formação do motorista por meio da vivência do seu uso aos finais de semana para compreender a posição sensível do ciclista no compartilhamento viário.

Para Dawton Gaia, a importância da ciclofaixa operacional de lazer é de fomentar o desenvolvimento ciclista no trânsito da cidade:

> Nós estamos programando ações com o objetivo de educar o ciclista com relação à segurança viária, o grande desenvolvedor do pensamento ciclista

> daquele que não anda de bicicleta é a ciclofaixa operacional de lazer, uma experiência que antecede a ciclofaixa definitiva porque é feita aos finais de semana quando o volume do tráfego é menor, consigo fazer uma área segregada maior para a família poder andar junto lado a lado. Quando o pai e a mãe pedalam com o filho estão lhe educando para fazer determinados percursos, mas hoje tem medo da violência dos carros. Reconheço que poderiam ser mais confortáveis, mas não é simples devido a diversidade de atores que participam desse espaço público, são comerciantes, motoristas de carro, moto e ônibus, a bicicleta e o pedestre, quando junta todos esses atores, não podemos deixar de pensar em todos eles, devagar cada um vai assumindo seu espaço. Queremos ampliar, mas exige parceria privada por meio de um Termo de Cooperação, pois a CET com o número de funcionários atual, não consegue atender a demanda para aumentar a quantidade de pessoas trabalhando no trânsito. A área operacional está direcionada para pensar o trânsito na perspectiva do congestionamento, nossa meta instituída é reduzir o tempo de percurso dos automóveis com uma estrutura montada para retirar qualquer interferência que atrapalhe como veículos, acidentes ou obras, operamos mais de 870 km de corredores do sistema viário que tem rotas específicas com viaturas e agentes, são 2000 agentes no total de 4000 funcionários, metade administrativo como engenheiros que fazem projetos, para ter uma ideia de comparação a uma grande cidade latino-americana, a Cidade do México tem 18.000 funcionários, precisamos pensar uma forma diferente de operar essa cidade, custa muito caro, mas se paga.

Apesar da CET ser a empresa pública responsável pela operação das ciclofaixas operacionais de lazer, a sua função parece não ser a mais adequada para atingir o objetivo de educar o indivíduo sobre o uso da bicicleta. Isto se deve por sua constituição estar formatada para pensar o fluxo e velocidade do transporte motorizado e, ainda, como empresa público-privada fundada com o objetivo de gerar lucro, seu foco é dar fluidez ao trânsito de automóveis até mesmo em detrimento da lei que determina a prioridade no planejamento dos modos ativos. Dessa forma, o conforto e segurança da maioria da população que está a pé, bicicleta ou transporte público, são pouco discutidos neste modelo de gestão do trânsito.

Outro ponto que chama a atenção na fala do gestor é a necessidade de congregar os interesses dos entes que ocupam a via e que com o tempo cada um assume o seu espaço. Essa indolência manifesta que deixa de cumprir o que está previsto nas normativas governamentais para acomodar a reprodução imediata da automobilidade por sua força política produzida pelos efeitos do neoliberalismo em países latino-americanos, determina a operacionalidade administrativa do congestionamento urbano, ou seja, não há uma contraproposta estruturada do órgão oficial de controle do tráfego porque faltam profissionais especializados dentro da estrutura do poder público para pensar soluções para as mobilidades ativas, seja pelo subfinanciamento estatal voltado especificamente para a formação profissional do

planejamento urbano, bem como da abertura de propostas técnicas para composição de novas ideias dentro da discussão política institucional.

Esta pouca prioridade dada ao tema está relacionada à falta de uma autoridade constituída dentro do órgão que estabeleça diretrizes. Dos funcionários mencionados pelo entrevistado, apesar da caminhada e ciclismo como parte da intermodalidade com o transporte público representarem a maioria dos deslocamentos diários, uma parcela ínfima de engenheiros, técnicos administrativos e operacionais estão pensando soluções concretas. Ao contrário, apesar dos condutores de veículos representarem a minoria dos deslocamentos e protagonizarem as mortes no trânsito, estão disponibilizados a maioria esmagadora dos funcionários para resolver os problemas de fruição do trânsito e recebem enormes subsídios para o seu desenvolvimento e planejamento operacional.

Em relação ao quadro de funcionários, Dawton Gaia visualiza que a CET está disposta a servir para o controle e regulação do trânsito na maior metrópole do país. Devido ao desenvolvimento urbano acelerado que prioriza os modos individuais de transporte às custas do transporte público. Este modo de planejamento urbano se evidencia nas periferias onde o poder público não tem condições de estar presente com ações de governo, o que reflete na constatação do gestor sobre a quantidade reduzida de funcionários que conta, no máximo, com uma dezena de funcionários exclusivos para inserir de maneira programática a bicicleta nas vias públicas.

Para Dawton Gaia a implantação de infraestruturas cicloviárias tem ganhado apoio dos comerciantes por enxergarem nos ciclistas potenciais consumidores:

> Nesses últimos dois anos baixou a resistência na implantação da infraestrutura cicloviária, tanto dentro da empresa quanto do lado de fora, fizemos uma reunião com a Associação Comercial na rua Apucarana e resolveram que queriam fazer uma ciclovia nessa rua, nós não conseguimos implantar há quatro anos atrás porque foram contra, estão percebendo que o cara para lá na frente da loja dele e vai trabalhar em outro lugar com o carro o dia inteiro na frente da sua loja, é melhor ter uma fachada limpa com uma bicicleta passando na frente, devagar o ciclista está se tornando um consumidor, as experiencia fora do país levaram a mudança de opinião, em alguns locais o comércio melhorou, no fechamento da Avenida Paulista, os comerciantes eram contra, melhorou a venda no final de semana, aquilo virou um shopping a céu aberto, lá tem bons restaurantes, as pessoas compram e terminam se alimentando, ali se tornou uma região de lazer, o que falta é que o poder público se posicione e quando falo poder público, não falo prefeito porque tem dado bastante apoio, alguns políticos não permitem a implantação de rede cicloviária em alguns pontos, os cicloativistas estão se organizando, mas falta maturidade na e reivindicação, a política de mobilidade ativa é a área que mais se organiza em termos de movimentação.

Dawton Gaia entende que, apesar da política de mobilidade ativa estar fortalecida no poder público, falta coesão nas propostas para convencer a sociedade sobre o plano cicloviário municipal. Segundo ele, um dos grupos sociais que seria um parceiro nesta empreitada são os comerciantes com a formulação de estratégias efetivas de impacto e de posicionamento publicitário positivo da bicicleta.

De acordo com a Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo (CICLOCIDADE), a campanha “Bicicleta faz bem ao Comércio” busca orientar e incentivar comerciantes a receberem bem os ciclistas com três eixos de ação: a) Manual Bicicleta e Comércio é um guia para o comerciante interessado adequar seu estabelecimento para receber ciclistas; b) Adesivo comércio amigo da bicicleta para sinalizar que é bem-vinda; c) vídeos de comerciantes adaptando seus comércios para ciclistas (CICLOCIDADE, 2015).

O Decreto 58.717, de 2019, instituiu o Plano Municipal de Segurança Viária 2019/2028. Dentre os seus objetivos, o desenvolvimento da abordagem de segurança viária para fomentar modos ativos de deslocamento com atividades de promoção integradas a outras políticas públicas (SÃO PAULO, 2019). A ciclofaixa operacional de lazer foi sendo ampliada para mais pontos da cidade e com atividades complementares funcionando todos os domingos, podem ser expandidas para toda a cidade e agregar mais usuários por meio das mobilidades ativas.

Essa abordagem de segurança viária vai de encontro ao enfoque securitário próprio das atuais racionalidades políticas neoliberais. Para Lazaratto (2006) a maneira como o aparato policial estatal cria essas tecnologias políticas securitárias, têm por objetivo governar as condutas dos indivíduos que, no caso, corresponde ao deslocamento ciclista na cidade, requer dispositivos biopolíticos capazes de intervir no acontecimento (da mobilidade urbana), uma condição necessária para gerar o processo de constituição da subjetividade, por meio da função administrativa governamental, ou seja, da gestão contra os riscos sociais à intervenção na vida dos indivíduos submetidos ao trabalho subordinado (p.87).

A correlação entre atividade física e segurança viária parece em um primeiro momento distante para o leitor, mas se relacionar a educação para sensibilização sobre o ambiente da via pública por meio de práticas de mobilidade ativa, especificamente na figura do ciclista urbano, amplia as condições de possibilidade de se pensar em um programa de governo que contemple os seus interesses. Dessa forma, nos parece que as ciclofaixas operacionais de lazer conseguiram atingir este

objetivo de estratégia intersetorial que, devido às limitações da sua operação, pouco consegue comunicar esta perspectiva para a população.

Para Vaccaro (2014), os dispositivos de segurança e de governamentalidade desmantelam ordenamentos de poder preexistentes para inaugurar uma função móvel de governar que imbrica atores como mecanismos institucionais. Seja por razões históricas ou pelas dinâmicas que o ultrapassam, o autor afirma na era global, novas figuras migrantes concorrem para redimensionar o peso efetivo dos típicos sinais do nexo soberano emergentes nos processos de governança racionalizáveis em híbridas tecnologias governamentais de poder (p.49).

Para Marcenò (2014) a segurança humana determinou uma mudança conceitual ao ser transformada de uma condição fim para a de meio, gerando uma nova visão de gestão do risco à escala internacional. Para a autora, o critério da precaução compõe a relação entre dano futuro e ações presentes, pois na prevenção o risco é calculado sobre uma base probabilística e o seu impacto pode ser avaliado, ou seja, nesta lógica se permite fazer uma estimativa racional dos custos necessários para enfrentá-lo, o empenho político-econômico segundo o princípio “melhor prevenir do que remediar” (p.253).

Para Malatesta (2014) as ciclofaixas operacionais de lazer apesar de não contarem como infraestrutura permanente, cumprem o papel de divulgação do uso da bicicleta aos usuários das vias como forma de mobilidade ativa. Além do mais, propicia um laboratório para teste de futuras intervenções e proporciona um ambiente de treinamento em relação à convivência com o tráfico ciclístico.

Sá et al. (2016) descreveram as consequências do ciclismo para a saúde em São Paulo, entre 1997-2012, por meio de uma análise transversal com pesquisas de viagens domiciliares. Os autores descobriram que os homens tinham seis vezes mais probabilidade de pedalar do que as mulheres, as taxas de utilização da bicicleta aumentaram ao longo do tempo no quartil mais rico, mas as taxas totais de utilização da bicicleta caíram devido à diminuição das taxas entre os pobres.

Florindo et al. (2023) verificaram as relações entre exposição às ciclovias a até 1 km das residências com a atividade física no lazer na cidade de São Paulo. Os autores afirmam que o aumento delas foi localizado em regiões centrais, mas que as pessoas mais expostas a elas eram mais ativas e concluem sobre a necessidade de ampliar esta estrutura por toda a cidade para diminuir as iniquidades ambientais.

Knebel *et al.* (2024) exploraram a relação entre o uso individual da bicicleta para transporte em 2014/2015 e 2020/2021. Os autores afirmam que o padrão de ciclismo foi menor para mulheres e maior para pessoas de 30 a 39 anos, que possuíam bicicleta e caminhavam duas horas por semana e concluem que a promoção da bicicleta deve facilitar seu acesso às mulheres e pessoas de meia-idade com intervenções de atividade física para influenciar nos transportes.

De acordo com o diagnóstico nacional da evolução das taxas de mobilidade ativa (a pé ou por bicicleta) nas viagens casa-trabalho, no Brasil, entre 2008 e 2019, realizado pelo Instituto de Pesquisa Aplicada (IPEA), com informações desagregadas para as principais regiões metropolitanas segundo recortes de sexo, cor ou raça, idade, grau de escolaridade e nível de renda. Os resultados apontam queda generalizada no uso da mobilidade ativa nas principais cidades do país com redução maior entre a população branca, mulheres jovens, homens de baixa escolaridade e população de renda média e baixa (PEREIRA e VIEIRA, 2024).

Para Sérgio Avelleda, apesar das virtudes das ciclofaixas operacionais de lazer, ao estar limitada pelo parceiro privado, dificulta a produção de informação pública e de participação das organizações interessadas em influir nos seus rumos:

> As ciclofaixas operacionais de lazer começaram ocupando um espaço que não causa grande irritação nas cidades e estimulou com essa estrutura a possibilidade de as pessoas chegarem nos lugares pedalando e aquele ciclista começa a prestar atenção quando virar motorista na segunda-feira que a bicicleta é um elemento a ser protegido. A ciclofaixa de lazer surge antes da ciclovia na Paulista, a gente poderia já estar avançando em mais traçados, mas ela tem a virtude de tirar um monte de gente aos domingos de casa para pedalar. Nós inauguramos a primeira ciclofaixa de lazer fora do centro expandido em Itaquera que terminava na estação de metrô, não foi difícil, nós trocamos uma trecho que não estava funcionava direito, o parceiro Bradesco Seguros não viu problema em fazer na periferia e implantamos um trecho grande, o setor público precisa convencer o parceiro a colocar recursos e na época, não era uma coisa que nós poderíamos dar ordem, é um Termo de Cooperação que baliza os investimentos e capacidade da política pública.

Esta fala mostra as limitações do Termo de Concessão, na realização de atividades, devido ao impedimento de recursos financeiros caso o patrocinador entenda que o investimento naquela região não trará retorno, apesar da afirmação do entrevistado não ver problemas em levá-lo para a periferia. Isto exemplifica como o custo político da gestão municipal em modificar a estrutura viária a favor da bicicleta, necessita de a participação da população ser sensibilizada para apoiar o programa. A ciclofaixa operacional de lazer ter sido instalada antes da infraestrutura cicloviária,

busca demonstrar que a sua operação a proceder, encontra fundamento no estímulo temporário para se tornar permanente com a sua apropriação cidadã e coletiva.

A virtude mencionada por Sérgio Avelleda de promover a atividade física vai de encontro aos anseios daqueles que têm acesso a esses espaços, porém, apesar da boa vontade do patrocinador em chegar nas periferias, a maior parte do programa é desenvolvido no centro expandido da metrópole. Ao final do discurso, ele demonstra que o poder público não tem a potência, a não ser com a anuência do patrocinador, em determinar a ampliação do programa, devido ao compromisso jurídico assumido e da pouca capacidade operacional disponível.

Apesar dos esforços da gestão da CET em incentivar o uso da bicicleta com as ciclofaixas operacionais de lazer, o planejamento cicloviário está voltado para a construção de infraestruturas segregadas na via pública, do mesmo modo que determina as principais normativas governamentais. Dessa forma, a demanda por este serviço é encarada de maneira secundária, seja por envolver poucos agentes públicos para composição do desenho, tal qual operar seus interesses de maneira a não atrapalhar o trânsito motorizado, mas principalmente por não haver uma estrutura administrativa encarregada para que as demandas dos ciclistas periféricos possam ser incluídas na sua execução.

Será apresentada o modo como ocorreu a participação do setor de atividade física, esporte e lazer na gestão do evento. Quer-se diagnosticar como a perspectiva dos agentes públicos deste setor ocuparam um papel restrito à articulação dos atores políticos, mas que pouco participa no planejamento operacional devido às limitações de governo e, do problema conceitual da área formatada para pensar a motricidade humana, em espaços fechados, com base no modelo esportivo e no máximo, com atividade em praças e parques públicos.

6.5 A participação do setor de atividade física, esporte e lazer na gestão do evento

A participação do setor de educação física, esporte e lazer na gestão das Ciclofaixas Operacionais de Lazer começou pontualmente com a organização de um evento massivo, com bicicleta, de uma organização não-governamental estrangeira. Como estímulo para a realização deste tipo de intervenção urbana, foi aberto um debate político que trouxe o setor de educação física para realmente participar da estratégia de implementação da promoção da mobilidade ativa por bicicleta.

Solange Menzel, coordenadora de eventos de rua da SEME, descreve o processo de implementação da operação das ciclofaixas operacionais de lazer:

> Recebi um convite para trabalhar com o evento *Bike Tour*, a pessoa pagava R$ 200 pela inscrição que contava com camiseta, capacete, mochila de hidratação e uma bicicleta, na primeira versão atendemos 5000 pessoas sendo desenvolvido durante três anos na gestão Kassab, no segundo e terceiro ano atendemos 8000 ciclistas. O primeiro impacto foi acreditar na entrega das bicicletas e o segundo foi a Globo como mídia patrocinadora, começamos a pensar onde essas bicicletas, fora aquelas encalhadas nas garagens, iriam andar. O Walter Feldman desenterrou a lei dele da ciclofaixa de lazer e, em paralelo, a responsabilidade que a Globo nos incutia, depois teve o primeiro trecho entre Parque das Bicicletas até o Parque do Ibirapuera, uma linha reta de três quilômetros, para isso, enfrentamos barreiras, imagina tirar uma faixa do carro para dar a bicicleta, depois começaram estudos, vimos que pela faixa da esquerda teria menos intervenções de garagens, ruas e pequenas entradas, como fazer, por uma sinalização, esse trecho envolveu efetivos da CET, Polícia Militar e *staffs*, gerou reclamação da população e dos cicloativistas dizendo que não ajudaria no processo cicloviário, mas a população começou a aderir porque saia de um parque para outro com espaço para pedalar, a roda começou a girar, o Bradesco fazia campanha, entregava bicicleta, em 2009 se ativou a ciclofaixa, o evento na USP que fechou a Ponte Estaiada na Marginal Pinheiros, as pessoas começaram a interagir, foi a primeira vez que fechamos a marginal para um evento, 5000 bicicletas no eixo Imigrantes-Anchieta, a mídia positiva ajudou, o prefeito viu que ela fez sucesso e aumento o percurso no final da gestão, surgiram ciclistas desse movimento que agora pedalam nas rodovias.

Solange Menzel traça o começo do percurso histórico, de uma iniciativa pioneira, que ampliou a abordagem da promoção da bicicleta para além das ciclovias, mas que foi concebida como grande parte dos processos políticos institucionais brasileiros de “cima para baixo”. A entrevistada afirma que o planejamento, o financiamento e execução se deram com os técnicos da CET e foi implementada a partir de uma demanda interna do executivo municipal. Isto demonstra o que se vê na prefeitura não assumir a responsabilidade em operar o serviço e da pouca participação desta secretaria no processo de gestão das ciclofaixas operacionais de lazer.

A falta de participação social que se manifestou com a oposição dos cicloativistas, na reunião de apresentação da proposta, demonstra a necessidade de o governo expor as suas ações por meio de profissionais conhecedores do contexto de uso da bicicleta na cidade. Esta comunicação da proposta envolve além do diálogo, a capacidade de operar uma mudança na abordagem sobre a bicicleta em São Paulo no qual se considera ter sido a primeira intervenção permanente próxima de se constituir como uma política pública de incentivo ao seu uso, mas que faltou a intervenção de mais atores para ampliar o escopo da iniciativa.

Lemos e Wicker Neto (2014) fazem uma crítica às características das ciclofaixas operacionais de lazer quanto às suas características. A implementação no canteiro central das principais avenidas, por meio das quais os ciclistas devem circular à esquerda e a forma como a operação de trânsito é conduzida, evitando qualquer ponto de negociação entre motoristas e ciclistas, passa a mensagem de que andar de bicicleta é seguro apenas quando o ciclista está protegido por uma operação. Para os autores, a proposta não atingiu os objetivos e inibiu atividades de mobilidade ativa por bicicleta ao não promover o conhecimento de regras e regulamentos de trânsito, dos direitos e obrigações dos ciclistas e da viabilidade das bicicletas no sistema viário.

Para Solange Menzel, a implantação das ciclofaixas operacionais de lazer decorreu da produção de eventos com apoio midiático para popularizar a bicicleta. A gestora acredita que o apoio das empresas de comunicação colaborou no começo quando havia resistências em retirar espaço do carro para os ciclistas e que esse movimento, colaborou para a formação de novos ciclistas que começam percorrendo pequenas distâncias e logo estão pedalando nas rodovias.

Nesse contexto, é apresentada a Lei 16.885, de 2018, que cria Sistema Cicloviário do Município e tem como objetivo aperfeiçoar a infraestrutura cicloviária existente para ampliar a atratividade do modo bicicleta na convivência viária com segurança, conforto e universalização que, dentre as ações de governo, há a criação do Comitê Intersecretarial para concretização (SÃO PAULO, 2018). O desdobramento se deu com o Plano Cicloviário Municipal, elaborado pela CET, que busca a cultura de uso da bicicleta previsto em ações educativas de comunicação e de mobilização social por meio de eventos como o conceito ruas completas, operação de ciclofaixas operacionais de lazer e implantação de programa educacionais (CET, 2020).

Para além das boas intenções, instituir a cultura de bicicleta é valorizar o que já está sendo produzido e projetar e programar para ampliar o seu uso. Dessa forma, melhorar as condições para que os habitantes dos bairros periféricos possam chegar de bicicleta no centro, em caminhos seguros, é uma ação estrutural que poderia modificar o panorama das práticas de mobilidade ciclista na cidade de São Paulo. Apesar de estar previsto institucionalmente, a necessidade de instalação de espaços segregados, principalmente nas periferias, tem havido enormes resistências aos interesses da automobilidade que impedem a sua plena execução.

Para a gestora, a proposta de criar o hábito de pedalar no cotidiano da metrópole deve incluir diversos atores sociais para convencer a população que nesse

momento torna-se ciclista, buscando introjetar a norma de compartilhar permanentemente espaços nas vias com a vivência do outro. Para tanto, a publicidade do *marketing* se torna um aliado governamental, seja para divulgação, mas também poderia ser uma fonte potencial para sustentação financeira do evento.

Para Solange Menzel, a presença de Walter Feldman como secretário de esportes e deputado federal licenciado à frente da proposta, fez o executivo municipal assumir a vontade política suficiente para apoiar a sua implementação:

> O Walter Feldman era uma pessoa influente, na atual situação talvez não tivesse acontecido, uma conjunção de fatores abriu espaço para essa política pública, o secretário trouxe o evento que doou bicicletas, vamos fazer ciclofaixa operacional de lazer. No início foi a força dele que tinha feito uma lei que não havia sido aplicada, dentro da CET começa a dar voz aos grupos que trabalham com outros modais, de calçadas não evoluímos muito, mas de ciclovias evoluímos, com o fomento acaba tendo mais ciclistas, na ciclovia da Faria Lima, homens de terno e gravata e mulheres de saia pedalando, aqui temos o perfil do ciclista com a bermuda e capacete de ciclismo. Com o fomento do poder público, a iniciativa privada aderiu ao processo que começou saindo do Parque do Ibirapuera em direção ao Parque do Povo, tem o pé no parque que só atendia corredor, agora atende ciclista, a frutaria abriu uma segunda unidade e de domingo é disputado tanto o suporte de bicicletas quanto do próprio restaurante, o fomento das oficinas de bicicletas que contrataram funcionários, tinha um vendedor da feira de coco gelado que com o volume de vendas, passou a atender o público ampliado de ciclistas.

Apesar da gestora destacar o aumento do movimento de bicicletas e seus reflexos na dinâmica do comércio local próximo aos parques públicos, a operação irregular da ciclofaixa operacional de lazer é um exemplo da maneira na qual a proposta foi operada dentro dos canais institucionais de diálogo levada à frente por um político importante. Ao mesmo tempo, ressalta-se esta forma de gerenciamento programático e estratégico ser sintomático do ponto de vista do governo ao demonstrar o pouco envolvimento do setor profissional de educação física na sua operação. Isto se manifesta na descontinuidade das políticas de atividade física, esporte e lazer que ocorrem tanto pelo pouco cuidado no arquivo e sistematização dos processos institucionais das ações executadas, pois quando os funcionários se aposentam, a administração pública deixa de contar com essa memória descritiva.

O exemplo disso é que nos últimos anos, houve uma mudança frequente de secretários do esporte e lazer que ao permanecer no cargo por um ano, não conhece toda a sua estrutura que comporta 46 unidades fixas e 200 unidades móveis, com uma série de problemas a resolver. Esta inconstância reflete uma demanda secundária de governo, mas que se fosse uma política pública consolidada, poderia ser efetiva em

favorecer os bairros periféricos, no acesso ao lazer por meio da mobilidade ativa por bicicleta, com progressão para instalação de infraestrutura permanente.

De acordo com o Diagnóstico Nacional do Esporte, a partir de legislação esportiva levantada no recorte histórico 1851-2013, a prioridade do Estado foi sempre voltada para o esporte de alto rendimento, mesmo depois da inclusão do artigo 217 da Constituição Federal. Apesar disso, não houve uma lei que priorizasse o esporte educacional e que sua efetivação seja encarada por um direito constitucional, se dará através da organização conjunta das esferas federal, estadual e municipal para estabelecer diretrizes básicas, infraestrutura mínima e financiamento público para garantir condições materiais e de formação profissional do setor (BRASIL, 2017).

Nesse sentido, Cavan e Sterapavo (2021) buscaram identificar os significados adjacentes ao artigo 217 da Constituição Federal. Os autores constataram que, além do esporte não estar caracterizado como um direito social, apenas o Estado tendo a função de fomentá-lo estando a cargo do indivíduo a sua reprodução, os diferentes temas relativos foram agregados de maneira pouco sistematizada, o que resultou na defesa de interesses privados cuja inserção política é meramente retórica.

Rech et al. (2023) ao apresentar evidências sobre como os espaços públicos abertos contribuem para a promoção da atividade física, elencam os fatores de acesso (proximidade/distância), a quantidade e diversidade, as condições do entorno e internas dos locais (qualidade, estrutura, estética, segurança) que podem afetar o uso desses locais para ações da gestão pública. Para os autores, pensar os espaços públicos abertos reconhecendo seus benefícios sociais, implica ações e demandas intersetoriais com comprometimento político para seu agenciamento.

A posição de secretário de esporte na cidade de São Paulo está aquém das condições de possibilidade deste órgão na administração municipal. Apesar de contar com uma infraestrutura presente em toda a cidade para efetivar políticas públicas de atividade física, esporte e recreação, torna-se moeda de troca para coalizões de governo. Esta organização se materializa na ocupação de cargos de chefia por pessoas não formadas neste setor, o que dificulta o entendimento de fomentar a promoção da saúde, enquanto planejamento estratégico e execução integrada a outros órgãos públicos e setores profissionais como da educação física.

Para Solange Menzel, a baixa oferta de equipamentos públicos nas periferias, faz com que as crianças e adolescentes desfrutem nas ruas gerando adaptação motora dificuldades apresentadas pelo ambiente construído:

> A diferença social da cidade, um garoto daqui da zona sul que tem mais recursos ganha do pai uma bicicleta com rodinha que é terrível, capacete, joelheira, cotoveleira e pedala balançando sem equilíbrio porque fica no computador a semana inteira, o menino que pedala da zona oeste de Cidade Tiradentes, o pai compra uma bicicleta para a família toda, tem 20 anos pedala na Barra Forte aro 26, tem oito anos é na mesma bicicleta, qual a diferença, com 20 anos senta no selim, com oito anos pedala em pé, a coordenação motora desse menino que pedala na periferia com uma bicicleta grande e pesada, ele encara, a musculatura trinca, consegue fazer, muito legal essa diferença de vivencia motora das crianças, aqui o pai dava todas as condições porque o pai compra a bicicleta do tamanho e na periferia o moleque andando com uma bicicleta da família toda, a ciclofaixa de lazer fez observar o tipo de ciclista dependendo da zona da cidade.

Esta discrepância no acesso ao lazer, decorrente da urbanização planejada apenas no centro da metrópole, priva os habitantes das periferias de equipamentos públicos diversos. Nesse contexto, as condições de possibilidade das pessoas que vivem nesses locais de pedalar na ciclovia planejada pelo setor de transporte, deixa de visualizar no uso da bicicleta, o atendimento de uma demanda imediata de mobilidade que afeta a saúde das pessoas com a prática de atividade física. Esta concepção tem de estar institucionalmente organizada por um corpo de profissionais e do apoio de organizações cicloativistas para cumprir essa tarefa de governo.

Teixeira *et al.* (2023) descreveram as mudanças longitudinais no ambiente construído relevantes para a atividade física de lazer e viagens ativas na cidade de São Paulo, entre 2015 e 2020, segundo as regiões da cidade, renda dos setores censitários e áreas no entorno das residências dos participantes de um estudo de coorte. Para quantificar esses atributos, no entorno das residências, foram adotados quatro *buffers* diferentes: radiais de 500m e 1000m e de conexão de 500m e 1000m. Os autores observaram um aumento em academias ao ar livre, ciclovias, estações de trem ou metrô, terminais de ônibus, instalações esportivas e praças públicas, no entanto, as mudanças diferiram de acordo com a região, renda do setor censitário e área de residência. Os autores concluem que os resultados podem servir para fomentar uma discussão sobre os efeitos das políticas locais executadas, ao destacar importantes disparidades nas cidades entre os diferentes níveis avaliados.

Na possibilidade de se desenvolver processos de ensino e aprendizagem com bicicleta, durante a ciclofaixa operacional de lazer, a rede “*Bike Anjo”* foi uma iniciativa que nasceu de uma ação direta onde ciclistas experientes levavam iniciantes a passeios denominados “bicicletadas”, sendo criada uma plataforma virtual para facilitar a comunicação entre aqueles que gostariam de começar a pedalar e

voluntários. Em 2014, foi realizado um mapeamento com 1400 voluntários em 228 cidades, 3625 pedidos de ajuda e 527 coletivos de bicicleta (SOARES et al., 2015).

O pesquisador Thiago de Sá menciona as diferenças topológicas dos programas de ciclovias recreativas existentes:

> Dentro do conceito ciclovia recreativa, temos a ciclovia bogotana que fecha quilômetros contínuos de rua inteira ou pelo menos uma via para avenidas de duas vias, temos o *park run* baseado em parques tanto para corrida como para bicicleta conectando os parques a partir de linhas. No Brasil temos o desenho do Rio de Janeiro parecido ao da Colômbia para caminhada, bicicleta, criança e cachorro associado ou não a serviços, o desenho da ciclofaixa operacional de lazer só encontrei no Brasil onde fecha uma faixa de rua contínua para bicicleta, não é de uso misto e o desenho das Ruas de Lazer que nasce na década de 50 com o fechamento de uma ou duas quadras, uma política que presume a indução no gerenciamento pelos vizinhos, precisa ter dois terços das assinaturas, o poder público dá cavaletes e brinquedos, mas no final quem vai gerir são eles a partir de uma organização ou associação informal. Em São Paulo existe a coexistência entre os programas, ruas de lazer são pequenas ilhas, de quadra em quadra espalhados pela cidade e o desenho da ciclofaixa operacional de lazer descoordenado de governança e financiamento sob a responsabilidade da SEME, Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, CET e patrocinador, não há integração, coordenação e mesma fonte de financiamento, constituíram-se como programas, não como políticas, sub aproveitam suas potencialidades e limitações ao não conversarem.

Para Thiago Sá, a responsabilidade do governo com o intuito de resolver problemas de execução em detrimento da pouca articulação entre entes governamentais, demonstra a capacidade de gestão das atividades existentes. No caso da ciclofaixa operacional de lazer, seu desenho de operação em uma faixa na esquerda da via, retrata não haver uma governança estabelecida, o que dificulta a articulação e coordenação com outros órgãos públicos e privados por não se constituir dentro de um conjunto de ações de governo que caracterizam uma política pública de atividade física, esporte e lazer para a população.

O Decreto 55.684, de 2014, dispõe a implantação de Ruas de Lazer que funcionarão aos domingos e feriados entre dez e dezesseis horas, sendo proibido o trânsito de veículos no local, exceto dos moradores, que devem contar com um conselho responsável por zelar pela sinalização e dos materiais. Com o intermédio da SEME e participação do supervisor da Subprefeitura, os moradores necessitam do requerimento indicando a via pública, trecho, ruas adjacentes e abaixo-assinado de 80% dos moradores, a CET manifesta possível implantação (SÃO PAULO, 2014).

O programa que começou na década de 70, atualmente estão sendo geridas 62 iniciativas pelo Departamento de Gestão de Políticas e Programas de Esporte e Lazer (SÃO PAULO, 2022). Costa e Sampaio (2015) constataram que das 1058 Ruas

de Lazer da cidade de São Paulo, 31% funciona esporadicamente, 13% funcionam regularmente e 69% não funcionam, tendo como causas carros estacionados, falta de segurança e questões de gestão. Os autores apontaram a falta de manutenção do programa pela SEME, atrelado a mudanças de governos e a desmotivação dos conselhos de moradores e contribuíram para a descontinuidade das Ruas de Lazer.

Stoppa et al. (2011) indicou que as ruas onde o programa continuava obtendo sucesso, mesmo após diferentes mudanças, eram aquelas nas quais os moradores permaneciam envolvidos e motivados. Segundo os autores, em 2017 a SEME afirmou ser recorrente a denúncia sobre algumas vias terem se tornado espaço para realização de “pancadões” e outras festas, o que ocasionava conflitos entre os moradores locais e o pedido para que a rua deixasse de integrar o Programa.

Na gestão do prefeito Fernando Haddad, em 2013, o Programa Ruas de Lazer passou por um processo de revisão por meio do Decreto 55.684, de 2014, que diminuiu o horário de funcionamento e impediu/suspendeu a sua execução em logradouros onde houvesse templos de qualquer culto, hospitais, prontos-socorros, velórios, cemitérios, estacionamentos coletivos, linhas regulares de ônibus, pontos de táxi, feiras-livres, bares, lanchonetes, estabelecimentos de alimentação de qualquer natureza ou qualquer outro tipo de comércio (SÃO PAULO, 2014).

Apesar da gestão pública oficialmente corroborar os benefícios advindos das ruas de lazer, a composição de forças para atender os requisitos impostos pela CET aos representantes locais, é um empecilho que limita a sua organização. Esta limitação está relacionada ao suposto direito de ir-e-vir dos motoristas sem ao menos refletir os benefícios advindos da sua operação. Reforça-se a necessidade de um grupo de trabalho para articulação intersetorial de governo ao organizar a complexidade dos atores envolvidos por meio da formação de gestores para trabalhar na organização administrativa e de planejamento operacional do programa.

A cobrança da sociedade civil por um programa de qualidade voltado para a promoção massiva da atividade física, por meio das mobilidades ativas, corresponde aos anseios de diversos setores que atualmente pouco se comunicam, apesar da legitimidade do argumento, se esbarram em uma institucionalidade pouco aberta a pensar este tipo de solução. Da mesma maneira, a participação civil em diversas esferas de atuação como saúde, educação, planejamento e outros, amplia as condições de possibilidade para sua melhor estruturação.

Nas duas figuras abaixo, à esquerda, a operação de uma ciclofaixa operacional de lazer e à direita, pessoas de várias idades jogando numa rua de lazer.

Imagens 7. Ciclofaixa Operacional de Lazer e Ruas de Lazer

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo (2012)

Para Sá et al. (2017) as Ruas de Lazer sendo uma iniciativa dos moradores, submetida ao poder público composta de um conselho gestor responsável pela coordenação do evento e local para guardar os equipamentos cedidos pela prefeitura (cavaletes para bloquear a via e kits esportivos). Para os autores, a cogestão torna o custo mais baixo, mas sua regularidade depende da organização local relacionada à manutenção dos equipamentos e dos moradores interessados, além do pouco apoio de gestores da SEME que dificulta a obtenção de informações atualizadas, seja porque não há servidores públicos preocupados com o planejamento, administração e operação desses eventos, mas também da falta de articulação intersetorial de implementação dos programas com base na ocupação temporária das vias públicas.

Thiago Sá indica haver uma necessidade de convergir os dois programas para que mais pessoas possam ser afetadas com os benefícios da atividade física:

> O que temos de observar é em que medida esses diferentes desenhos poderiam se complementar, há limitações quanto ao desenho do projeto, o fechamento linear de uma grande quilometragem de vias as vezes não é possível em muitas cidades seja porque há resistência política, mas também o próprio tecido urbano não permite, como vai fazer grandes fechamentos de vias numa favela, então há limitações que poderia ser complementado pelo ruas de lazer em lugares onde o fechamento linear de muitos quilômetros não é possível como as encostas de Medellín ou as favelas do Brasil. Esses diferentes programas que servem ao propósito de ampliar a mobilidade ativa na cidade, não necessariamente, porque fechar a rua toda permite que os pais ensinem a criança a pedalar nesse espaço, a ciclofaixa operacional de lazer é estreita para muitas bicicletas passando ao mesmo tempo. Essas políticas precisam ser pensadas como um conjunto de programas que permitam a família de um senhor acamado possa tomar um sol, pegar a cama dele de rodinhas e levar para o meio da rua, além de outros usos possíveis, quem pode se beneficiar disso é o morador do centro porque o casal de

> idosos que mora na periferia não são capazes de sair porque a calçada é ruim, estamos abrindo as vias para todas as pessoas.

Para Thiago Sá, a reivindicação do espaço público para todos, passa por um conjunto de programas de caráter intersetorial, no sentido de criar condições para sua implantação. Ocupar a via pública nos finais de semana é uma tarefa de gestão política manifesta em planejamento com a disposição de recursos logísticos. Esses programas dependem de uma organização central de governo para sua manutenção e sustentabilidade, porém, não oferecem a participação da comunidade no processo de gestão. Ele afirma que a teia de lazer pode construir ilhas de proteção a partir da abertura das ruas, o poder público tem que se responsabilizar pela gestão e financiamento do programa e, de maneira complementar, a empresa opera em locais de maior poder aquisitivo com o município presente em locais de interesse social.

Esta posição do pesquisador é realista, mas limitada. Se o governo contém uma estrutura específica a fim de operar um programa nessas dimensões em toda a cidade, ele tem de ser responsável pela gestão administrativa. Com o objetivo de angariar financiamento, conceber departamentos governamentais específicos para planejar canais institucionais de fomento a ponto de captar patrocínio. Essa autonomia na aplicação dos recursos faz com que a gestão passe a se preocupar com a formação de agentes de forma a conceber o programa através da sua operação.

Como secretário municipal de esportes e lazer, Walter Feldman foi o principal personagem político que realizou as articulações necessárias com o objetivo de levar adiante a operação das ciclofaixas operacionais de lazer:

> Sempre tive a preocupação médico-político- existencial na vida pública para melhorar a vida das pessoas, inclusive na faculdade me deslocava em bicicleta. Fui vereador na cidade de São Paulo por dez anos e nessa época, fui sendo influenciado pelo mundo organizado da bicicleta, escrevi o projeto ciclofaixa operacional de lazer para que as pessoas possam ocupar uma das vias públicas com bicicleta aos finais de semana, o projeto foi aprovado em lei, mas não foi implementado devido à falta de interesse do governo. Quando fui deputado estadual, criei o projeto de lei Plano Diretor Cicloviário do estado de São Paulo, passei a ter uma relação mais próxima com os movimentos cicloativistas, como parlamentar criava os grupos de trabalho, a lei existe quando se tem a sensibilidade dos governos para ser implantada. Quando fui deputado federal, apresentamos o Plano Nacional Cicloviário, na época fui convidado para ser secretário de esportes na cidade de São Paulo, pensei em resgatar a ideia de implantar a ciclofaixa operacional de lazer, falei para o prefeito que o Bradesco patrocinaria a operação, a CET na implantação ligando os parques públicos, houve resistência inicial dos órgãos técnicos, mas era possível no domingo, teve repercussão, os motoristas perceberam, o prefeito disse para expandir, era uma coisa que estava para ser criada, quando a iniciativa faz sucesso em São Paulo, tem repercussão no país.

A fala do gestor empreendedor do evento contou com sua influência política com a intenção de articular os atores sociais necessários para a implementação de uma lei que havia sido aprovada, mas que pouco previa as capacidades operacionais da sua realização. O seu percurso político de envolvimento com o fenômeno da bicicleta que passa por assessoria com cicloativistas famosos na época com divulgação de conteúdo e participação em organizações sociais como Renata Falzoni e Arturo Alcorta, impulsionou a legislar uma importante norma como a Lei 10.095, de 1998, do Plano Estadual Cicloviário, que expandia as práticas governamentais de bicicleta, garantidas para todo o estado de São Paulo.

Porém, essa lei que levou 20 anos para ser regulamentada, entende-se que o foco de atuação do Estado está restrito à infraestrutura cicloviária segregada à cargo das empresas concessionárias que administram esses espaços. Assim, legitima-se a concepção da política pública com foco apenas nos aspectos estruturais de desenho viário com pouca abertura para pensar nos riscos inerentes a esta prática corporal.

Apresenta-se o caráter conceitual da normativa mais importante do estado mais populoso do país, inclusive região aonde se concentra o maior número de indústrias da automobilidade no continente sul-americano e que determina a bicicleta como parte da infraestrutura urbana:

> No artigo primeiro, o plano disciplina a implementação de infraestrutura para o trânsito de veículos de propulsão humana nas estradas estaduais. No artigo segundo, define seus objetivos segundo critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclofaixas, promover a circulação intermunicipal e conscientizar a população sobre o uso conjunto e a circulação de tráfego compartilhado com medidas de segurança. No artigo terceiro, considera-se ciclofaixa, a faixa especial pintada ou demarcada na pista de rolamento; no artigo quarto, considera-se ciclovia, a pista paralela ao leito carroçável das estradas e separação total por obstrução física. No artigo quinto, todos os projetos de construção de estradas estaduais deverão incluir a criação de ciclovias. No artigo sexto, todos os projetos de construção de estradas, em fase de implantação, deverão ser revistos e adaptados aos termos desta lei. No artigo sétimo, o poder executivo regulamentará e coordena um programa especial de implantação de ciclovias ou ciclofaixas nas estradas atualmente existentes; no artigo oitavo, todos os projetos de obras públicas de transposição de obstáculos, naturais ou artificiais, deverão incluir ciclovia ou ciclofaixa. No artigo décimo, o disposto no artigo anterior deverá ser implantado nas obras já concluídas, respeitadas as normas técnicas aplicáveis e a disponibilidade de recursos. No artigo décimo primeiro, será colocada sinalização específica ao longo das ciclovias e ciclofaixas. No artigo décimo segundo, o DETRAN apresentará, anualmente, relatório de estatística de acidentes pessoais, com morte ou lesões corporais, bem como dos danos patrimoniais; no artigo décimo terceiro, o Conselho Estadual de Trânsito deverá promover campanhas educativas, tendo por público-alvo pedestres e condutores de veículos, motorizados ou não, visando divulgar o uso adequado de espaços físicos compartilhados. No artigo décimo sétimo, as despesas decorrentes da aplicação da presente lei correrão à conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário. No artigo

> décimo oitavo, o Poder Executivo expedirá decreto regulamentador no prazo de 180 dias, contados da data da publicação desta lei (SÃO PAULO, 1998).

Apesar das boas intenções governamentais, esta lei exemplifica um breve diagnóstico de funcionamento (não) prático da racionalidade política governamental que atende os interesses da automobilidade, principalmente por sua regulamentação ocorrer 20 anos depois, com o Decreto 63.881, de 2018. Este decreto aprofunda a proposta anterior com órgãos e programas atualizados, mas regride quanto a sua implementação, a exemplo do artigo quinto, da implementação de infraestrutura cicloviária, mas que em seu parágrafo primeiro, respeitando as condições físico-operacionais do tráfego motorizado, compatíveis com a circulação de bicicletas, ao resguardar as totais condições de segurança. No caso, a retórica defende a segurança viária, mas pouco descreve o processo de implementação das lógicas de operacionalização presentes numa política institucional pensada para gerar novas condições de possibilidade ao sujeito ciclista urbano.

Os efeitos práticos desta lei com foco na infraestrutura arquitetônica, pouco se importa em como fazer operar condições de possibilidades que acabam por configurar uma concepção de ambiência outra dos espaços públicos livres, limitada à segregação do seu uso. As relações do entrevistado com o prefeito e seus contatos com patrocinadores, demonstra a posição institucional das articulações com gestores de trânsito, empresas de comunicação, cicloativistas e pessoas do mercado financeiro, a articulação dos atores sociais na realização do evento. Porém, a sustentabilidade no discurso do serviço que promove a bicicleta, se esvai diante da falta de organização e garantia para sua operação permanente.

Para Walter Feldman, a proposta da ciclofaixa operacional de lazer é um estímulo para visibilizar o uso da bicicleta com segurança nas vias públicas e estimulou o debate da convivência viária com as ciclofaixas operacionais de lazer e sua influência na implantação de ciclovias. Por outra parte, se implementou uma cadeia econômica com novas oficinas e lojas com impactos na cadeia produtiva.

Segundo o Boletim Técnico de Importação e Exportação de Bicicletas e Componentes realizados pela Aliança Bike, no período (2020-2021), o comércio da indústria foi de 400 milhões de dólares com os estados de Amazonas, Rondônia, Santa Catarina e Espírito Santo, importando 86% dos recursos, e o porto de Santos a maior entrada de componentes estrangeiros, principalmente de produtos chineses, com 68% das importações do setor e as exportações foram de seis milhões de

dólares, sendo Paraguai e Uruguai os maiores importadores de bicicletas e Argentina e Paraguai, os principais compradores de componentes (ALIANÇA BIKE, 2022).

Para Walter Feldman, como autor da lei ocupando a posição de secretário, os mecanismos legais estavam autorizados para articular a lógica de operacionalização com os atores sociais necessários a serem convencidos da viabilidade da ciclofaixa operacional de lazer. No setor privado, a articulação publicitária foi parte de apresentar a proposta ao banco que manifestou o desejo de patrocinar com base na visão *Environmental, Social and Governance* (ESG). No setor público, o desejo público do governante para ser efetivado, precisa estar envolvido com secretários, dirigentes e diretores dispostos a levar a proposta adiante.

Como o poder público geralmente não investe na mobilidade ativa, a combinação entre a constatação da realidade propícia e a sustentação financeira do privado, permitiu a realização da ciclofaixa operacional de lazer. A constituição desta governança, se necessita de um ambiente comunicacional para exposição de marcas e venda de produtos e serviços, mas falta ao poder público, sistematizar uma gestão financeira específica de *marketing* corporativo. Nisso, o Termo de Concessão é limitado por não abranger uma gestão qualificada de trânsito, o que dificulta a integração entre as secretarias e órgãos de governo, iniciativa privada e movimentos sociais em direção à gestão compartilhada desses espaços públicos livres.

Walter Feldman exalta a sensibilização da população que passou a incorporar a ciclofaixa operacional de lazer como um direito, mas alerta da pouca integração institucional que a pauta de governo bicicleta tem tido nas esferas do poder público:

> Houve um momento de transição porque o Bradesco não poderia estar presente, a população se manifestou pela retirada do direito, mas sua ampliação se deu com os grupos de bicicleta mobilizados com consciência técnica da realidade internacional. Houve um crescimento das políticas públicas em conjunto da população que sabe o que está acontecendo na cidade. Na implantação, a bicicleta colocada no palco dos acontecimentos, já haviam movimentos e lutas, a ciclofaixa operacional de lazer foi um rio que demos vazão para o debate fluir, foi uma importante contribuição para a convivência viária, mostrando ser possível ter uma faixa exclusiva no final de semana, na oportunidade de o cidadão conviver com a cidade. Houve uma modificação comunitária na criação de oficinas para bicicletas e comércio de alimentos. Esse grau de importância nenhum governo deu ao criar um comitê intersecretarial para priorizar a expansão do seu uso, não tenho conhecimento a nível federal, estadual e municipal, a exemplo do Plano Nacional Cicloviário que tentamos fazer para dar a devida dimensão na realidade urbana brasileira, é um debate a ser realizado por todos as instituições para mudança ética nos comportamentos atuais.

Esta nova organização da mobilidade ativa por bicicleta no Brasil ainda está distante de acontecer. A Lei 13724 de 2018 que instituiu o Programa Bicicleta Brasil (PBB) para incentivar a bicicleta como meio de transporte, menciona a implantação de políticas de educação para convivência viária sem explicitar o tipo de programa específico e fonte de recursos limitada a infraestrutura cicloviária cuja petição determina o desenvolvimento da política de mobilidade ativa por bicicleta.

Ao focar a bicicleta como meio de transporte, pouco contempla a sua visão estratégica posicionada pela sociedade do seu uso no tempo de lazer e força numa inserção no setor de transporte que não está preparado politicamente para lutar por estar formatado para defender os interesses da automobilidade. Isto ocorre por restrições institucionais de planejamento e administração para uma pasta de governo que pouco consegue agregar ao não compreender a vivência do ciclista.

Apesar do trabalho da União dos Ciclistas do Brasil na organização de eventos como o Encontro Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta e Cicloativismo (BICICULTURA), seus interesses, como a construção de ciclovias, medidas educativas para condutores e ciclistas, diminuição da velocidade, bicicletários, intermodalidade e bicicletas públicas, são pouco incluídos no planejamento urbano. Isto se deve pela força da indústria automobilística, dentro do Estado brasileiro, a exemplo do Programa Rota 2030, que prevê renúncias fiscais bilionárias.

Diante da contestação dos condutores de veículos motorizados em ceder espaços para a implantação de infraestrutura cicloviária, as ciclofaixas operacionais de lazer pela gestão pública municipal paulistana têm sido a solução política menos contenciosa possível, para incluir os ciclistas aos domingos, no acesso às vias públicas com segurança. O que está em jogo é a legitimidade da perspectiva cicloativista nas políticas governamentais, porém, sua aplicação encontra enorme resistência, tanto por falta de uma autoridade pública municipal de esporte e lazer que realize uma coordenação efetiva entre os atores sociais, o que implica assumir o desenho da operação logística, mas principalmente pelo planejamento de se fechar toda a via pública em diversas avenidas de grande fluxo motorizado do espaço urbano.

Apesar de reconhecermos que esta iniciativa pouco contém a capacidade de atingir o seu pleno potencial em dar condições viáveis ao uso da bicicleta. Para além dos esforços da sociedade civil em cobrar das autoridades constituídas em sustentar ações pontuais de pesquisa e *advocacy* cicloativistas, carece um ente público qualificado para ordenar a articulação política institucional. Esta petição visa organizar

as ações de governo no espaço viário por meio de uma regulação organizada por um órgão estadual para agenciar as gestões municipais de cidades interior do estado que conta com uma população carente de ofertas de lazer com bicicleta.

Apesar destas cidades contarem com população motorista em crescimento para sua administração, inclusive com índices epidemiológicos de mortes no trânsito maiores que a capital paulistana, carecem dessa articulação intersetorial. Desconhece-se dentro das gestões municipais de transporte, um departamento encarregado especificamente para a mobilidade ciclista cujo resultado está na implementação pouco planejada de infraestrutura cicloviária que conecte o centro com as periferias, a falta de controle da velocidade motorizada e a nula regulação de estacionamentos de automóveis em vias públicas com base no discurso de sua retirada, diminuir a renda dos comerciantes geradas com essa concessão.

Na quarta parte da análise discursiva sobre o Programa Ruas Abertas da cidade de São Paulo, traz-se a perspectiva do autor do projeto legislativo aprovado pela Câmara Municipal de São Paulo. A importância foi institucionalizar a ocupação temporária das vias públicas ao determinar as condições de funcionamento da política pública de promoção da cultura das mobilidades ativas.

7. Programa Ruas Abertas da cidade de São Paulo

Neste capítulo, busca-se diagnosticar as tecnologias políticas presentes nas lógicas de operacionalização do Programa Ruas Abertas da cidade de São Paulo. A partir das discursividades que compõem a sua gestão, expõe-se trechos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), do Plano Diretor Estratégico (PDE) e do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob), além da perspectiva do político autor da lei, para traçar um caminho do histórico das ações de governo e do conjunto da participação da sociedade civil organizada favorável a implementação da iniciativa.

Nosso argumento analítico é de expor, a partir do processo legislativo de elaboração da normativa e da implementação do programa, problematizar a sua operação. Ao caracterizar os limites institucionais desta política pública restrita à área central da capital paulista, a gestão municipal pouco consegue articular com as comunidades locais a sua expansão às zonas periféricas. Isto ocorre pela falta de uma estrutura administrativa de governança estatal específica disposta a organizar o seu planejamento operacional, para além da concepção de fechamento da via pública, em si com direção às estratégias educativas de atividades físicas, recreativas e culturais.

Em um primeiro momento, é apresentada o processo histórico de gestão política do programa. Busca-se descrever os acontecimentos que definiram a composição de forças dos movimentos sociais em detrimento dos interesses da reprodução da automobilidade que configuraram na sua organização atual.

Em um segundo momento, será esmiuçada a organização institucional do Ruas Abertas, expondo trechos das principais normativas que definem a sua função programática e governamental. Apesar das previsões legais dos Comitês Intersetorial e de Acompanhamento e Fortalecimento, a cargo das Sub-prefeituras, os Comitês Gestores Locais têm sua função limitada por falta de um canal institucional de comunicação adequado para coordenar a operação do evento. Além disso, carece de site que torne público, as informações de gestão, planejamento e operacionalização, com dados estatísticos e de documentos com as ações de governo realizadas.

No terceiro momento, apresenta-se o caso da Paulista Aberta, com base na dissertação de mestrado da arquiteta Camila Paim, defendida em 2022, pela FAU-USP, em 2022, intitulada “Avenida Paulista no contexto de movimentos de abertura de ruas, o espaço viário e suas apropriações”. No quarto momento, é apresentado o caso emblemático do Elevado João Goulart, que se transformou no Parque Municipal

Minhocão por decreto administrativo, mas declarado inconstitucional pelo Tribunal de Justiça de São Paulo, sendo outra via na qual acontecem as atividades do programa.

7.1 O processo histórico de gestão política do programa

No dia 23 de junho de 1969, foi criada a Secretaria Municipal de Esportes de São Paulo, que surgiu do Conselho Municipal de Esportes, subordinada à pasta de Educação e Cultura da época. Em 1975, foi realizado o I Primeiro Passeio da Primavera, evento considerado como a primeira iniciativa de lazer do governo municipal levada a cabo pelo secretário Caio Pompeu de Toledo, que contou com 10 mil pessoas e, em 1976, a segunda edição com aproximadamente 100 mil pessoas. Nesta época, as impressões sobre os eventos convergiram em uma solução custo-benefício adequada à gestão municipal que, sem construir novas estruturas, reforçou sua pela lógica de funcionamento sujeita ao envolvimento da população desde a implantação até o uso efetivo da via cadastrada (PAIM, 2022).

Em 1978, a Prefeitura de São Paulo reorganiza a Secretaria de Esporte onde é introduzida pela primeira vez, a palavra “lazer e recreação” cuja função passa a ser de “planejar, programar, organizar, amparar, incentivar, impulsionar atividades esportivas, educacionais, de recreação e lazer no município” (SÃO PAULO, 1978). Em 1986, foi criada a Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Recreação com competência para o controle das atividades de esporte, lazer e recreação, a coordenação do desenvolvimento da educação física no potencial existente, a administração e fiscalização das praças e unidades desportivas e o estudo das necessidades do município com ampliação das atividades (PEREIRA *et al.*, 2022).

O Decreto 50.024, de 2008, reorganizou a SEME, com a transferência para o gabinete do secretário, dos cargos de assessor técnico, supervisão de Serviços Gerais, Tecnologia da Comunicação, Planejamento da Informação, Coordenador de Projetos e de Encarregado de Equipe onde a estrutura administrativa foi ampliada (SÃO PAULO, 2008). Atualmente, a secretaria está a cargo de 46 Centros Esportivos e 249 clubes comunitários, além do Centro Olímpico, Centro de Esportes Radicais, Centro Esportivo, Recreativo e Educativo do Trabalhador (CERET) e o Parque das Bicicletas, além da realização de provas de rua com apoio ou parceria para atingir a meta de aumentar em 20% a taxa de atividade física na cidade (SÃO PAULO, 2024).

Apesar da estrutura de pessoal e de equipamentos esportivos disponíveis, a política de promoção da atividade física, esporte e lazer, do governo municipal, pouco

consegue atender todas as regiões da metrópole. A oferta de equipamentos e eventos está concentrada no centro expandido da metrópole, deixando de atender a maioria da população que reside nesses espaços e precisa deslocar-se das periferias para ter acesso às atividades recreativas, esportivas e culturais.

Pereira *et al.* (2022) partem do entendimento no qual a maioria da população possui pouco tempo disponível e acesso digno às estruturas públicas de lazer. Para os autores, o “direito à cidade” tem sido apropriado pelos movimentos sociais para exigir o cumprimento da “função social da cidade e da propriedade urbana, por meio da gestão democrática, nos moldes da Constituição Federal.

Estes autores fizeram um mapeamento histórico, entre 1975-2019, dessas iniciativas. Em 1976, a prefeitura lança o “Ruas de Lazer”; em 1996, foi promulgada a Lei 12.264 que permite a implantação de áreas de lazer em vias públicas e da implementação do programa “Ruas 24 horas” com vias públicas abertas no centro e nos principais polos comerciais dos bairros; em 1997, a primeira Parada LGBT que posteriormente entra para o *Guinness Book* como o maior evento do gênero; em 2005, a primeira edição da Virada Cultural em São Paulo; em 2010, os movimentos civis se organizam para a retomada do Carnaval de rua; em 2013, foi aprovada lei que modifica o programa “Ruas 24 Horas” ampliando o escopo para atividades físicas, esportivas e culturais; em 2015, a inauguração da ciclovia da Paulista com o primeiro evento teste de abertura da via; em 2016, a lei Ruas Abertas; em 2019, a “Rua da Gente” lançado como programa oficial, buscou estimular a ocupação do espaço público com atividades gratuitas (PEREIRA *et al*., 2022).

Segundo Paim (2022) em diferentes momentos, a atuação da prefeitura se deu com a criação de novos programas, antes de avaliar e expandir aqueles existentes, a tendência de utilizar a mesma estrutura da programação de eventos definidos com o apoio de monitores ou profissionais responsáveis pelas atividades oferecidas. A falta de envolvimento da população nos processos de decisão aproximados às formas de vida da realidade local, refletem numa descontinuidade das experiências que pouco geraram transformações duradouras.

Esta afirmação da autora vai de encontro ao que propomos do papel do governo na condução de condutas. A vida cotidiana do brasileiro, sendo estruturada para a automobilidade, com dependência de transporte todos os dias da semana, a população tem que ser programada para realizar atividade física das mobilidades ativas, na qual a bicicleta ocupa papel de destaque para reprodução da cultura ciclista

nos deslocamentos viários e transformar gradualmente o trânsito violento e a poluição ambiental, por meio da saúde estruturada no modo de vida urbano.

Nabil Georges Bonduki, professor de Planejamento Urbano da FAU-USP, enquanto vereador pelo Partido dos Trabalhadores (PT), na legislatura 2013-2016, relator do PDE, na última eleição foi reeleito para este cargo, em conjunto com a vereadora Juliana Cardoso, do mesmo partido político, foram autores do decreto-lei que instituiu o Programa Ruas Abertas:

> Apresentei o projeto do Ruas Abertas em 2013, eram vários projetos de lei separados como ônibus 24 horas, Ruas 24 horas, os *parklets*, esses três projetos estavam vinculados a essa ideia de mudar o modelo de mobilidade e de ocupação do espaço público. Em 2014 quando eu era membro da Comissão de Política Urbana, foi discutido fazer a ciclovia no canteiro central, logo entrei na discussão do PDE onde foi colocado de uma maneira genérica, fui o relator e dei coerência dentro de uma visão conjunta com a Secretaria de Transporte sendo importante a presença do nosso grupo política para poder implantar. O projeto da Paulista começa, vários vereadores criticaram, o Haddad sofreu oposição, teve uma resistência dos moradores, houve audiências públicas com a presença de várias entidades, o Ministério Público tinha um dispositivo que a Paulista poderia ser fechada apenas três vezes ao ano por conta da rota de ambulâncias. Por outro lado, existiam movimentos que surgiram na defesa do espaço público para pedestre e ciclista. Foi um grande evento a inauguração da ciclovia na Paulista, estava andando na Paulista eu, o Haddad e o Jilmar Tatto que era o secretário de mobilidade, ele diz se isso poderia ser todos os domingos, disse que era o meu projeto de lei em tramitação, ele pergunta ao Tatto sobre fechar a Paulista todos os domingos, claro, aí ficou decidido pelo fechamento do trânsito para eventos culturais. Falei ao Haddad de fazer o programa em toda a cidade, aí ele cria um grupo de estudos para ser realizado em cada Subprefeitura. Quando voltei para a câmara em abril de 2016 até completar o meu mandato, fiz um substitutivo aproveitando outros projetos em andamento, reformulei e foi aprovado transformando essa política pública numa lei aprovada. Na lei está previsto uma rua aberta pelo menos em cada Subprefeitura, atualmente está capengando, mas a semente está plantada e vai frutificar porque faz parte de um processo político amplo de movimentos sociais e coletivos e dos urbanistas que defendem outra forma de pensar a cidade com defensores internacionais. Apesar de não haver um movimento que defende o automóvel, nenhum governante em São Paulo fala que é contra o transporte coletivo, ciclovia ou bicicleta, se falar que o projeto é aumentar espaço para automóvel, vai ser criticado, eles têm essas atitudes, mas estão envergonhados.

O diálogo entre os secretários de cultura, transporte e o prefeito, no dia da inauguração da ciclovia na Paulista, em um evento Ruas Abertas, demonstra a vontade política da gestão pública de implementação do programa, porém, a intenção tem de ser constituída pelo apoio da sociedade civil organizada. Bonduki (2017) afirma que a agenda de inclusão tem que fazer o enfrentamento da exclusão na ocupação urbana dos espaços públicos, tendo como protagonistas grupos de organização horizontal e articulação nas redes sociais para ações diretas de gestão compartilhada, cidadania periférica e defesa da memória e patrimônio arquitetônico. Nesse sentido,

Colosso (2019) afirma que os movimentos de ocupação dos espaços públicos tomam a cidade para fazer circular sua pauta ecológica pensada no conjunto de pautas de resistência ao paradigma rodoviarista.

Nabil Bonduki compreende que o jogo político está posto na retirada de estacionamento com resistência de grupos políticos favoráveis a automobilidade:

> O debate sobre a retirada de estacionamentos foi difícil, os motoristas ficam irritados com a supressão do suposto direito de usar a rua, antigamente alargava a rua reduzindo calçadas, além de serem obras maiores como suprimir uma praça para virar um nó de sistema viário como o caso da Praça Portugal. No caso das ciclovias, o comércio foi o grande opositor ao suprimir vagas de estacionamento entendendo que diminuiria a atratividade das lojas porque no shopping tem estacionamento e obviamente teve os vereadores de uma certa opinião pública manifesta pelos radialistas, havia oposição pulverizada dos comerciantes que são sua base de apoio, vão lá na tribuna da câmara contra a ciclovia. Um dos movimentos a favor são dos cicloativistas que lutam por regras de trânsito que reduzam a presença do automóvel nas vias públicas. Minhas discussões eram para mudar o desenvolvimento urbano, o governo tinha um programa de corredores de ônibus com 150 quilômetros, alargar as ruas para fazer calçadas e ciclovias. Em 2013 manda para a câmara um projeto com novo traçado das vias, teve reação contrária, a previsão era 20.000 desapropriados entre 2013-2014. Na discussão, o Haddad começa a perceber que não terá recursos para grandes obras, aposta em intervenções de baixo custo, em vez de fazer um corredor de ônibus, pintar uma faixa exclusiva na rua. O prefeito se convence que pode fazer ciclovias e investir na valorização do espaço público. A redução da velocidade para aumentar a segurança viária, o uso das vias para cultura permite fechar as ruas, as Ruas Abertas não é uma proposta isolada de fechar uma via, mas parte da construção de uma nova transformação na cidade voltada para as pessoas nas ruas.

O gestor relata as dificuldades de orçamento e pressão dos comerciantes contra a retirada de estacionamentos em vias públicas. Esta posição discursiva dentro da discussão legislativa, descreve as forças envolvidas que determinaram a adaptação desses espaços para transportes públicos e ciclistas.

Para Lemos (2021) a política pública, neste período de governo, denominada “reforma viária” pelo prefeito Fernando Haddad, foi anti-hegemônica que, se por um lado, abriu espaço para a participação cicloativista, por outro, desencadeou ampla resistência. Segundo a autora, a reação negativa ocorreu não somente pela retirada de espaço do automóvel, mas principalmente por dar mais espaço para a bicicleta e para as pessoas no lazer aos domingos e feriados em uma avenida (Paulista) construída e sedimentada no regime dominante da automobilidade (p.304).

Constata-se que, desde o começo da iniciativa o papel dos moradores em decidir se a sua rua vai ter ou não as atividades do programa, carece de uma instância governamental para determinar as condições objetivas na realização do evento. Como

exemplo, um canal institucional de organização da a entrega de materiais logísticos, a formação profissional dos operadores com curso básico de primeiros socorros e abordagem pedagógica com atividades recreativas, a conexão entre ruas e avenidas formando um circuito integrado por toda a cidade, para ampliar as vivencias com a mobilidade ativa por bicicleta entre classes sociais ao promover, nesses espaços públicos livres, outras condições de possibilidade para reprodução do lazer e turismo.

Diante do exposto, compreende-se a partir das principais normativas governamentais que determinam a organização do programa, enxergamos limitações na estrutura administrativa. Ao expor o conteúdo da lei que, apesar de prever a realização do programa, dentro da correlação de forças compostas dos interesses do poder, o seu apelo positivo dos benefícios inscritos à região cêntrica da cidade com pouca capacidade de articulação política para expansão às periferias da metrópole.

7.2 A organização institucional do Ruas Abertas

Para contextualizar a organização institucional desta política pública em São Paulo, é retomada as normativas da PNMU, do PDE, do PlanMob e da lei que instituiu o Programa Ruas Abertas.

De acordo com o PNMU, mobilidade urbana é definida como a condição na qual se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas com base na gestão democrática, da segurança nos deslocamentos e da equidade no uso do espaço público de vias e logradouros com prioridade aos modos não motorizados. Em relação à previsão do evento, o artigo 23 prevê que os entes federativos poderão realizar a restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados (BRASIL, 2012).

Este suposto poder previsto na principal normativa da mobilidade urbana no país é pouco específico ao não delimitar as lógicas de operacionalização do governo para a realização do evento, ou seja, não está previsto um processo sistemático voltado para realizar esta tarefa, ainda mais a cargo do setor de transporte que está formatada para reproduzir o fluxo de automóveis sem imprevistos. Dessa forma, não se prevê uma formação técnica para restrição e controle do acesso motorizado a esses espaços públicos livres.

Apesar de haver uma previsão da lei federal para gestão da restrição de acesso e circulação de determinadas vias públicas em horários específicos, falta estabelecer a governança em outra lei específica sobre a maneira pelas quais os governos

municipais irão se organizar em suas secretarias de governo a fim de implementar do programa porque são estes que detém o poder para autorizar a realização do evento. Dada a complexidade desta tarefa governamental, a função da autoridade pública promotora da operação do evento requer um planejamento administrativo para operação das estratégias de intervenção nesses espaços.

Para aplicação desta normativa, o artigo 24 o Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação desta política e que deverá contemplar a circulação viária, a infraestrutura cicloviária, a acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade, a integração dos modos de transporte público com os não motorizados e as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada (BRASIL, 2012).

Santos *et al.* (2024) analisaram os instrumentos de políticas públicas (IPP) de estímulo à mobilidade ativa (MA) no âmbito das iniciativas do Governo Federal no Brasil até o ano de 2021. Foram identificados 67 IPP desde a promulgação da Constituição Federal com apenas nove dos 23 Ministérios possuem alguma norma, sem menção ao Ministério da Saúde, as categorias transporte, desenho urbano, e acessibilidade apresentam mais políticas públicas voltadas a MA e pouca atenção foi dada nas categorias de educação, de sustentabilidade e de segurança. Os autores concluem que a adoção de uma governança integrada e participativa, pode aprimorar os instrumentos existentes, tornando-os mais propositivos, com prazos concretos, metas e definições orçamentarias claras e um direcionamento de responsabilização.

Entende-se que esta mencionada governança é incidente reiteradamente na análise realizada nesta tese, o que demonstra o argumento da falta de estrutura governamental que conduza os diversos interesses envolvidos na constituição deste tipo de política pública. Entretanto, apesar da legislação federal determinar as ações estratégicas das gestões municipais, a realidade de controle do fluxo motorizado determina um tipo de administração limitada a falta de expertise profissional e de visões mais integrativas e intersetoriais, principalmente do campo da saúde, para tratar do fenômeno mobilidade ativa por bicicleta em espaços públicos livres.

O plano de mobilidade urbana, ao prever uma outra estrutura para a via pública, disposta para as pessoas, na normativa, devem ter descritas as tecnologias políticas para operar as práticas governamentais que privilegiam a acessibilidade de todos(as) nesses espaços públicos livres. A previsão de uma nova ambiência viária temporária, implica diversos processos institucionais adequados a esta função urbanística.

Em São Paulo, de acordo com a Lei 16.050, de 2014, do PDE no que se refere ao Sistema de Mobilidade, um dos componentes é o sistema cicloviário definido como o conjunto de infraestruturas necessárias como ciclovias, ciclofaixas, bicicletários, sinalização cicloviária e sistema de compartilhamento de bicicletas, para a circulação segura e de ações de incentivo ao uso da bicicleta. De maneira complementar, a realização de programas e investimentos público-privados orientados ao desenvolvimento da intermodalidade com o transporte público e de campanhas educativas (SÃO PAULO, 2014).

Esta complementariedade reforça a nossa defesa em se pensar novas condições outras de uso das vias públicas, para além da segregação viária, a partir de programas educativos nos moldes da ciclovia recreativas devido ao caráter permanente da intervenção e, com isso, regular para além de eventos isolados de entrega de informação que pouco modificam a conduta cognitiva do motorista ao menos para pensar nas consequências que uma conduta de risco (ingestão de álcool e uso de celular ao volante) pode o ciclista sofrer, sendo necessariamente dependente, dada a condição existencial de fragilidade no compartilhamento viário.

Apesar de ser reconhecida a relevância dada ao tema da bicicleta nesta versão do PDE, pode-se considerar um avanço constitucional ao definir o sistema cicloviário enquanto estruturas específicas em complemento da realização de programas de incentivo ao seu uso. Porém, com a inclusão, carece prever uma institucionalidade voltada para este fim, carece definir ações governamentais necessárias de formação profissional e de recursos logísticos necessários para estruturar o incentivo ao seu uso de maneira coordenada com outras entidades como parte do planejamento administrativo compartido entre os setores de esporte, recreação e atividade física com ferramentas operacionais orientadas para reconfigurar a inclusão das mobilidades ativas no sistema de transporte.

Dessa forma, ao dimensionar a bicicleta na cidade, a sua inclusão normativa está atrelada a segregação viária e, de maneira complementar, por ações integradas com os outros transportes. A noção de incentivo é problemática por não prever como será a adaptação das vias públicas para esta finalidade, restringe a sensibilização programada do seu uso que requer condições restritas de segurança nas vias públicas no sentido de promover o seu hábito no cotidiano da pessoa.

O PlanMob prevê nas diretrizes específicas do Sistema Cicloviário, implementar o conceito de Ruas Completas promovendo a equidade no uso dos

espaços entre os usuários da via e propiciar a articulação intersetorial para a formulação, estímulo e apoio às ações e programas com bicicletas. Uma nota de rodapé o define como “Viário projetado com ênfase em calçadas, ciclovias e áreas de embarque e desembarque de transporte público". Viário que além do leito carroçável priorize livre acesso e circulação de pedestres e ciclistas, que inclua pessoas deficientes e/ou com dificuldade de locomoção, pessoas com carrinhos de bebê, portando compras ou malas (SÃO PAULO, 2015, p.101).

Dentre seus objetivos, o PlanMob prevê a ampliação da segurança, eficiência e conforto para os ciclistas em equidade com os demais usuários das vias e como elementos constitutivos ações e programas complementares à infraestrutura, promover o uso da bicicleta estando compreendidas nas áreas de educação, mobilização social, comunicação e outros (SÃO PAULO, 2015).

No caso deste plano, a inclusão retórica em uma nota de rodapé sobre o conceito, demonstra o que se descreve anteriormente. Para além desta limitação, esta carta que inclusive deve ser atualizada a cada dez anos pela PNMU, abre uma condição de possibilidade taticamente para expor este argumento no planejamento urbano, mas para tanto, emerge a necessidade de indivíduos ocuparem estes espaços de poder para realizar a articulação intersetorial que materialize o programa da intervenção composto dos ferramentais operacionais disponíveis para fazer funcionar temporariamente a adaptação das vias públicas.

A intenção do plano de formar ciclistas integrados ao trânsito motorizado encontra pouco respaldo de outras instituições públicas e de empresas privadas. Apesar do PlanMob mencionar este tipo de política pública, pouco define a maneira pela qual o uso do viário será projetado para estruturas de mobilidade ativa, o que demonstra as limitações político institucionais de operacionalização do programa.

Estas limitações, na verdade, são os efeitos da racionalidade política governamental que determinam a condução de condutas da sociedade em relação a política de mobilidade ativa por bicicleta paulistana. Isto ocorre nas ciclofaixas operacionais de lazer, mas principalmente do Programa Ruas Abertas, devido ao desenho inspirado no conceito original de ciclovia recreativa, acaba por sua implementação apenas no centro da cidade, sendo que nas periferias, o jargão do mercado é de que não há atratividade comercial.

Sobre a questão de ser governado economicamente, Lazzarato (2006) afirma que a operação, a eficiência, a força da política e da economia, não derivam das suas

lógicas internas, mas de uma racionalidade externa a elas. Segundo o autor, Foucault concebe o governo uma “tecnologia humana” que o Estado moderno herdou da pastoral cristã, e que o liberalismo adaptou, modificou, enriqueceu e o transformou de um governo da alma para exercer uma ação em ações possíveis agindo sobre assuntos considerados livres (LAZZARATO, 2006).

Seguindo com seu raciocínio, Lazzarato (2006) interpreta Foucault ao afirmar que a sociedade civil não é uma realidade em si, mas parte da moderna tecnologia de governamentalidade. Na encruzilhada das relações de poder e daquilo que incessantemente escapa à sua competência, nascem realidades transacionais que constituem uma interface entre governantes e governados. E é nesta intersecção, na gestão neoliberal da arte de governar que nasce a biopolítica. A condução de condutas poderosa da automobilidade acabou por constituir-se no imaginário da mobilidade urbana, a bicicleta como um instrumento recreativo e esportivo, com potencial econômico para sua reprodução comercial e, assim sendo, ampliar as condições de possibilidade para a ocupação dos espaços viários (LAZZARATO, 2006).

Para Brown (2016) a razão neoliberal, que atualmente é onipresente em uma ampla gama de atividades cotidianas, está transformando o significado e o funcionamento dos elementos constituintes da democracia em algo econômico. Segundo a autora, o neoliberalismo sendo um modo distinto de produção de sujeitos, nomeia uma política específica na tentativa generalizada de “economizar” esferas da vida social ao assumir diferentes formas, engendrar conteúdos e detalhes regulamentações diversas na contemporaneidade no espaço euro atlântico.

A forma de mobilidade urbana organizada historicamente no planejamento das cidades brasileiras, “concedeu” o direito de cada cidadão aceder aos serviços que a urbe proporciona com seu automóvel, finalidade da indústria automobilística atender este mercado em um país continental, e que exporta para países vizinhos o excedente da produção. Apesar das atuais normativas determinarem a mudança de paradigma do fenômeno transporte para a mobilidade urbana ampliando o raio de ação do governo, ele mesmo é cooptado para sua manutenção com a cobrança de impostos regulares, mas ainda da estrutura de obras públicas que determinam a reprodução do comportamento motorista em todo o espaço da cidade.

O que se quer problematizar aqui não é a condição de “direito” de o indivíduo ter seu automóvel para ser tratado como gente e poder aceder socialmente com a posse do veículo em si, mas do comportamento reiterado do seu uso permanente e

que acaba por determina a forma de vida cotidiana de acessibilidade ao trabalho, educação e consumo de alimentos e serviços culturais. Porque todas as instituições brasileiras não se articulam para abrir um debate público permanente sobre a dependência da população pelo sistema de automobilidade?

Por isso afirma-se que a ciclovia recreativa propõe a modificar as relações estruturais do comportamento de mobilidade urbana ao expõe o valor que as outras mobilidades ativas podem ser consideradas como parte de uma forma mais sustentável de visualizar a ocupação temporária dos espaços públicos livres.

A partir do seu envolvimento com questões de habitação social, sua atuação parlamentar esteve envolvida com a formulação de leis sintonizadas aos interesses dos movimentos sociais das mobilidades ativas:

> Quando o prefeito Fernando Haddad me convidou para ser o Secretário de Cultura, pouco depois da aprovação do Plano Diretor em 2014, ele disse, quero você como secretário porque nosso plano diretor é cultural e a cultura é transformadora como política. Para implantar os objetivos do plano diretor a gente precisa mudar a cultura da cidade. A minha atuação como vereador e relator do plano diretor, junto a atividade acadêmica, é ligada ao planejamento urbano buscando compreender as diversas formas de funcionar a cidade. A minha atuação legislativa esteve ligada a política pública que, ao contrário da maioria dos vereadores, trabalhava com a formulação de leis para que essas propostas fossem implementadas. Uma das frustrações dos urbanistas é ter ideias e não conseguir ver aplicadas. No caso do Ruas Abertas foi uma proposta urbanística que virou uma política pública. As leis são fruto de um processo político tendo como resultado, a mobilização de movimentos sociais em pensar o programa como parte da cidade com defensores internacionais.

A fala do gestor demonstra a importância do acadêmico urbanista preocupado com questões de planejamento urbano em uma posição legislativa propícia para a elaboração de uma lei que busca atender os anseios dos movimentos sociais voltados para a promoção da ocupação do espaço público, especificamente das mobilidades ativas. A sua atuação foi estratégica para ampliar a compreensão político do incentivo às mobilidades ativas e que ampliou as condições de possibilidade para sua implementação, carece de uma demarcação institucional definida pela necessidade de promover atividades físicas, recreativas e culturais em vias públicas numa metrópole diversa e complexa como São Paulo.

A proposta legislativa foi materializada com o Decreto 57.086, de 2016, do Programa Ruas Abertas, está definido nos artigos a seguir:

> Art. 1º Fica instituído o Programa Ruas Abertas, visando promover o desenvolvimento sustentável da Cidade e garantir a equidade no uso do espaço público de circulação em vias e logradouros públicos; Art. 2º O programa tem caráter permanente, ocorrendo em horários predeterminados

> aos domingos e feriados; Art. 3º As Subprefeituras devem definir, no âmbito de suas circunscrições territoriais, as vias públicas que o integram; Art. 4º São permitidas manifestações artísticas, culturais e esportivas, mediante pactuação com a respectiva Subprefeitura; Art. 5º A quantidade de atividades em cada uma das Ruas Abertas será definida pela respectiva Subprefeitura; Art. 6º Os interessados são inteiramente responsáveis pelos meios necessários à execução de suas atividades; Art. 7º As Secretarias e demais órgãos e entidades da Administração Municipal poderão propor atividades de divulgação de seus serviços e políticas públicas no seu âmbito; Art. 8º O Programa Ruas Abertas contará com um Comitê Intersetorial de Ruas Abertas composto por um representante dos seguintes órgãos e empresa municipais: Secretarias Municipais de Coordenação das Subprefeituras, Transportes, Cultura, Esportes e Lazer, Desenvolvimento, Trabalho e Empreendedorismo, Segurança Urbana e São Paulo Negócios; Art. 9º Em cada Subprefeitura, será formado um Conselho Gestor Local, composto por seis membros, sendo dois membros da Subprefeitura, um membro da CET, um membro do Conselho Participativo e dois membros da sociedade civil eleitos dentre os moradores e proprietários de imóveis situados na rua e em suas adjacências; Art. 10º O Programa Ruas Abertas contará com um Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento do Programa Ruas Abertas, com o objetivo de apoiar a Prefeitura no seu aprimoramento, tendo em vista o papel construtivo da participação da sociedade civil no acompanhamento das ações do governo municipal; Art. 11 As Secretarias Municipais das Subprefeituras e de Esportes e Lazer poderão, no âmbito de suas respectivas competências, editar normas complementares para o cumprimento deste decreto, ouvidas as demais Secretarias envolvidas (SÃO PAULO, 2016).

Apesar de estar inscrito na lei que a eleição das vias públicas e dos dias e dos horários de abertura do programa, será feita de forma participativa, atendendo às características e peculiaridades locais, serão previamente submetidas a estudos de viabilidade e impacto viário pela CET (SÃO PAULO, 2016). Isto demonstra o quanto as Ruas Abertas de São Paulo continuam atreladas a uma empresa pública de trânsito e transporte que não conta com a expertise necessária para conduzir uma política de atividade física, esporte e lazer e da decisão de incluir os dias e horários de abertura das vias, que seria da Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras.

O decreto foi regulamentado com a Lei 16.607, de 2016, que instituiu o Programa Ruas Abertas e englobou três outros projetos: Ruas de Cultura e Lazer, Ruas 24 Horas e Vagas Vivas. Em relação ao financiamento do programa, o artigo 10 menciona que as despesas decorrentes da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário (SÃO PAULO, 2016). No entanto, na lei não está definida a previsão de dotação orçamentária, tampouco as secretarias de governo encarregadas das tarefas administrativas e de gestão específicas, ou seja, não está constituída autoridade administrativa que determina a organização de financiamento e distribuição dos recursos disponíveis e necessários

para o planejamento do programa. Nesse sentido, ainda falta uma regulamentação do executivo municipal para coordenação das atividades operacionais.

A gestão do programa se torna ainda mais complexa quando as entidades da sociedade civil e as empresas poderão firmar parceria com as Subprefeituras para proverem estruturas temporárias para as Ruas Abertas. Mas caso a proposta de parceria abranja ruas pertencentes a mais de uma Subprefeitura, poderão ser firmados termos de parceria com as Subprefeituras, contando com a supervisão da Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras (SÃO PAULO, 2016).

Apesar da previsão, esta coordenação a cargo desta secretaria não está sendo efetiva porque a operação, a cargo da CET, não conseguiu constituir caminhos entre regiões administrativas da cidade, ligando as vias centrais com as regiões periféricas. Aqui, a autoridade central é necessária para estabelecer estes termos de parceria.

Esta coordenação das Subprefeituras específicas para a operação do programa ocorre parcialmente na zona central da cidade. Esta função de governo pouco tem gerado espaços de diálogo para articulação política com as comunidades locais para sua implementação. Por outra parte, a coordenação com os comitês locais deixa de acontecer porque não há gestores responsáveis designados para fazer funcionar a operação, seja pela falta de recursos logísticos e operacionais, a formação profissional limitada a questões administrativas, da participação social que reivindica outras demandas imediatas e que tem a ver com o funcionamento das instituições nessas localidades, mas da governança delimitada para esta finalidade. O resultado foram iniciativas limitadas que não formaram um circuito que conseguisse conectar caminhos do centro com as periferias, por meio das mobilidades ativas.

Esta falta de governança tem gerado a diminuição de vias dispostas para o programa onde apenas 19 das 32 subprefeituras participam da iniciativa, sendo que a legislação optou para que cada subprefeitura tenha, no mínimo, uma rua inscrita na iniciativa. De acordo com a SEME, a maioria dos cancelamentos acontece por conta de reclamações de barulho e desorganização, nos dias em que as ruas ficam abertas ao público, e que apenas três sedes administrativas possuem conselhos gestores do programa: Sapopemba e Itaim Paulista (zona leste), M’Boi Mirim (zona sul) e a avenida Paulista (centro). Além dessas regiões, tiveram início em mais nove regiões: Cidade Ademar, Pirituba, Ermelino Matarazzo, Jaçanã-Tremembé, Penha, Campo Limpo, Butantã, Sapopemba e Vila Maria (PAIM, 2022).

Segundo Paim (2022), ao contrário da avenida Paulista que foi amplamente discutida na mídia, as demais Ruas Abertas tiveram pouca divulgação e, para além das notícias divulgadas pela prefeitura, concentradas no período das audiências públicas, as informações relativas ao programa sã escassas. Como exemplo, não há listagem oficial das vias que o integram e a comunicação geral sobre mudanças, está restrita ao site oficial, com informações limitadas, apenas a operação sem descrever as características de funcionamento, o que além de acesso ao público interessado, demonstra como o programa está sendo planejado e administrado.

A institucionalização do Programa Ruas Abertas se deu com a Lei 16.607, de 2016, sua operação engloba três modalidades: 1) Ruas de Cultura e Lazer funcionam aos domingos e feriados entre 10 e 16 horas; Ruas 24 Horas são as que têm permissão para funcionamento ininterrupto de diversas atividades, inclusive aos sábados, domingos e feriados, desde que as edificações, em torno da via, sejam predominantemente comerciais; 3) Vagas Vivas são a extensão dos passeios sobre as vias ou logradouros públicos a fim de promover uma ampliação dos espaços de fruição pública que propiciem lazer, convivência e recreação para a população, que atualmente são denominados “*parklets*” (SÃO PAULO, 2016).

Segundo a normativa, nos períodos de funcionamento do programa, fica proibido o trânsito de veículos no local, exceto daqueles pertencentes aos moradores dos lotes vizinhos à área delimitada e será obrigatório o uso dos materiais fornecidos pela Prefeitura para o bloqueio da via. Durante o tempo de realização, são permitidas atividades comerciais e de serviços, físico-esportivas, de lazer e recreação e culturais. Para sua organização, poderá ser constituído, por iniciativa dos munícipes, um conselho, de caráter voluntário, composto por usuários e comerciantes do trecho da via onde se instala as atividades (SÃO PAULO, 2016).

Apesar da previsão de iniciativa voluntária dos munícipes, caso a prefeitura estivesse realmente interessada na execução global do programa, sua função seria de estimular os comitês locais a se reunirem periodicamente para poder desenvolver conjuntamente a iniciativa, seja por meio de estímulos fiscais e da previsão de estrutura logística. Ao mencionar de modo protocolar a organização dos comitês locais, mas não prover a estrutura jurídica e administrativa necessária para recrutar profissionais interessados em sistematizar as estratégias de governança situada às comunidades, a mudança de ocupação viária para as pessoas, se dará apenas com outra forma de organização comunitária desses espaços públicos livres. Esta

disposição de governo precisa ser mais desenvolvida internamente dentro da CET como parte da política de mobilidade da gestão municipal.

Diante da falta de governança central, as comunidades locais, além de pouco conhecerem os caminhos institucionais para realização do evento, não dispõem dos atrativos de atividades recreativas e lúdicas e de organização de competições para que a abertura da via seja interessante para as pessoas ocuparem esses espaços.

Em relação a sua implantação, o executivo fica responsável por desenvolver projetos de ambientação local, instalar sinalização de trânsito adequada com bloqueios da via, iluminação adequada, readequação do passeio e instalação de sanitários públicos móveis. Dessa maneira, ao prever cada trecho definido em função das características locais, o funcionamento contínuo ou em determinados períodos do ano, todas as Subprefeituras são obrigadas a indicar, pelo menos uma área da sua respectiva circunscrição administrativa e resguardar a segurança dos cidadãos pela Guarda Civil Metropolitana e, por fim, que podem ser ativadas ou desativadas a qualquer tempo, atendendo ao interesse do Poder Público ou a pedido justificado dos moradores e comerciantes do local das atividades (SÃO PAULO, 2016).

A falta de um circuito interligado em toda a cidade para ampliar as dimensões institucionais de promoção das mobilidades ativas, o maior empecilho está na articulação política entre as subprefeituras, porque caso alguma dessas instâncias governamentais sejam contra a iniciativa, deixa de ocorrer essa interligação e, consequentemente, perde a conexão da gestão do programa entre as regiões da cidade. Nesse sentido, a previsão da obrigação de, pelo menos, uma via disposta para o programa, é o mínimo necessário para a constituição do programa em formato de política pública e não apenas como serviço das ciclofaixas que operam atualmente.

A lei determina o papel de coordenação do Comitê Intersetorial de Ruas Abertas que incumbirá apresentar propostas às Subprefeituras sobre a programação de atividades artísticas, culturais e esportivas, periodicidade da abertura de vias e perímetro de fechamento, especificidades das operações de trânsito, comércio por micros e pequenos empreendedores locais, parcerias com sociedade civil e empresas privadas para novas formas de ocupação dos espaços públicos (SÃO PAULO, 2016).

Apesar da previsão de coordenação por este órgão, ainda não foram detalhadas as suas funções específicas a serem desempenhadas para atingir a gestão intersetorial e, ainda, tampouco foi aberto um canal de diálogo público que promova a participação dos diversos setores sociais potencialmente envolvidos. Para

tanto, falta definir como será o diálogo com a empresa de trânsito e transporte, como serão as formas de estímulo comercial dos serviços e de regulação do marketing para que as empresas manifestam interesse em participar.

Segundo a Agência Mural (2018), apesar do comitê intersetorial ser o responsável por apresentar as propostas às subprefeituras, como não possui um marco normativo com função governamental de guia para implementação, ele ainda não foi composto. A gestão compartilhada da Prefeitura e o conselho local composto por moradores com a função de fiscalizar o programa realizando a interlocução entre moradores e poder público, deixa de ocorrer a sensibilização da população local para desenvolver as atividades do programa nas regiões periféricas.

De outra maneira, apesar da secretaria de coordenação estar disposta para esta função política, não tem tido a destreza necessária para realizar esta articulação com os diversos atores sociais elencados. Além da CET como órgão de governo encarregado do trânsito, falta pessoal para programar as atividades e organizar os comerciantes para criar condições de gerar uma economia comunitária durante o evento. Deduz-se que esta governança precisa estar instalada nos bairros para coletar informações de organização do planejamento dando previsibilidade ao setor privado e, ao mesmo tempo, da gestão da operação com as comunidades locais.

Ao Conselho Gestor Local incumbirá apoiar e fortalecer a implementação local do Programa, apresentar propostas visando à melhoria do Programa, receber, apreciar e encaminhar ao Comitê Intersetorial de Ruas Abertas sugestões e reclamações dos munícipes em relação ao Programa com relatórios bimestrais acerca das atividades do Conselho. Ao Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento do Programa Ruas Abertas compete apresentar propostas de melhoria do programa e realizar reuniões periódicas com os Conselhos Gestores Locais, identificar, junto a entidades representantes da sociedade civil, com parceiros dispostos a apoiar na mobilização de iniciativas culturais, esportivas e recreativas (SÃO PAULO, 2016).

Esta governança específica, dentro do poder executivo, mas pulverizada dando poder ao Comitê Intersetorial fazer a articulação política com as subprefeituras e os interesses de empresas privadas, sinaliza uma vontade política de fazer as articulações políticas correspondentes com os diversos níveis de governo e que, ao contrário, acabam se perdendo na complexidade das práticas governamentais envolvidas na tarefa operacional. A função do comitê gestor local, instrumentalizada pela gestão pública, ganha respaldo oficial para trabalhar o convite ao evento com os

vizinhos e demais comerciantes locais e pastores de igrejas evangélicas, que geralmente são os representantes com capilaridade. Promover a organização de atividades recreativas nas vias públicas cobra sentido do fechamento da via para os automóveis entregando para as pessoas porque assim como o poder não tem vácuo, apenas restringir o seu acesso pode ir ao contrário das intenções iniciais da “ordem” imposta com o fluxo motorizado nesses espaços públicos livres.

Os três comitês mencionados necessitam de uma participação do setor de esporte, atividade física e recreação devido a função de promover as atividades complementares para gerar interesse na população em participar do evento. Para tanto, o setor privado precisa ser acionado para formar uma economia, seja por meio do marketing corporativo, da venda regulada de produtos alimentícios e outros serviços e dos representantes de movimentos sociais e comerciais, em mobilizar as comunidades locais com práticas corporais nas vias e em parques e de serviços públicos, a ponto de estender a governança das condutas no momento do lazer.

Segundo a Rede Minha Sampa, atualmente o programa Ruas Abertas ocorre em 26 ruas e avenidas dos respectivos bairros do município: Rua Benedito Galvão (Aricanduva), Avenida Major Walter Carlson (Butantã), Avenida Carlos Caldeira Filho (Campo Limpo), Avenida Kohun Takara (Casa Verde), Rua Professor Antônio Lopes de Castro (Ermelino Matarazzo e Freguesia do Ó), Rua Ribeirão de Itaquera (Guaianases), Rua Aída (Ipiranga), Avenida Barão de Alagoas (Itaim Paulista), Avenida Santa Catarina (Jabaquara), Rua Antônio Cesar Neto (Tremembé), Avenida Sumaré (Lapa), Av. Luiz Gushiken (M'Boi Mirim), Avenida Vereador Abel Ferreira (Mooca), Ruas Terezinha do Prado Oliveira e José Pedro de Borba (Parelheiros), Avenida Antônio Estevão de Carvalho (Penha), Rua Salvador Albano e Avenida Piero Trica (Perus), Rua Medeiros de Albuquerque (Pinheiros), Rua Professor Onésimo Silveira (Pirituba), Avenida Arquiteto Vilanova Artigas (Sapopemba), Avenida Paulista (Sé), Rua Cássio de Almeida (Vila Maria), - Av. Engenheiro Luís Gomes Cardim Sangirardi e Rua Luís Pereira da Silva (Vila Prudente) (REDE MINHA SAMPA, 2024). Lemos (2021) afirma que, sem contar com respaldo da CET, muitas iniciativas têm sido descontinuadas e outras funcionam de maneira irregular, logo, a força da sociedade civil está na realização de uma política contenciosa de suporte para a redistribuição do espaço viário terá continuidade.

Esta resistência dos movimentos sociais precisa ser desbloqueada para realmente impulsionar os interesses cicloativistas na agenda urbana “sustentável”. O

uso individual da bicicleta relacionado a saúde e economia de recursos, transforma-se em uma oportunidade de governo que atende os interesses de eficiência e equidade, manifestos em panfletos empresariais. De forma que a sua reprodução comercial atende aos anseios globais de atenuar a mudança climática, com efeito massivo de diminuição dos contaminantes dos motores, mas também da sua preventiva com a diminuição nos custos de assistência hospitalar, por meio do estímulo da atividade física das mobilidades ativas.

Segundo Paim (2022) com a pandemia, as Ruas Abertas foram suspensas em março de 2020, mas o programa não foi retomado em 2021 com as vias integrantes, apenas a avenida Paulista. De acordo com depoimentos de vizinhos do Jardim Peri, Ermelino Matarazzo e Ipiranga relataram sentir falta do programa, ainda assim, observou-se a falta de interesse da gestão municipal como dos moradores. Nesse contexto, a posição das organizações sociais o possível desmonte pelo prefeito João Dória, em 2018, a diminuição do número de vias integrantes do programa, 16 no total, demonstra a possível desmobilização do poder público.

A atual gestão municipal do prefeito Ricardo Nunes (2021-2024) por meio da Secretaria de Gestão Urbana, refere-se ao Ruas Abertas apenas ao bairro da Liberdade, como um projeto da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (SMUL) e da Agência São Paulo de Desenvolvimento (ADE-SAMPA). Este projeto prevê a abertura das seguintes vias: Rua dos Estudantes (entre a Avenida da Liberdade e Rua da Glória), Rua dos Aflitos, Rua Américo de Campos (trecho entre a Rua Galvão Bueno e Rua da Glória) e Rua Galvão Bueno (entre a Rua dos Estudantes e Rua Américo de Campos). A sua implementação está prevista de acordo com a lei e de obras nesta região da cidade (SÃO PAULO, 2023).

Essa dissonância entre o que está inscrito na lei e as iniciativas do governo de plantão, Pereira et al. (2022) fazem uma reflexão sobre as diferenças de postura entre governos de orientação ideológica diferente na implementação desses programas. Para os autores, nos mandatos de governos conservadores, parece haver uma inclinação para a tutela da população pelos governantes, agora os governos progressistas estão inclinados a construir soluções participativas, porém, a ação fica delegada e nem sempre a execução acontece conforme o planejado.

Para os autores, este componente político ficou evidente com a gestão do prefeito Bruno Covas (2019-2021) onde a Prefeitura de São Paulo ativou o programa “Rua da Gente” que foi apresentado como uma iniciativa transversal e evolutiva que

envolveu as secretarias municipais de Esportes e Lazer, Cultura e Relações Sociais. Com o discurso de evolução do programa Ruas Abertas, sua apresentação envolveu o compromisso de investimentos da gestão pública inscritos no Plano de Metas para o ano 2019-2020. Para a execução do programa, foi contratado o Instituto Movimento ao Esporte Lazer e Cultura (IMELC). Fundado em 2009, o IMELC se apresenta como uma organização que trouxe a experiência da área corporativa para os projetos e programas sociais desenvolvidos pela entidade que incentivam o esporte, o lazer e a cultura. Do anúncio, os autores avaliaram que os conteúdos publicados por diversas áreas da administração municipal, o programa foi tratado como um “evento” por umas, enquanto outras repercutiram segmentos de informação (PEREIRA *et al.*, 2022).

Para Pereira et al. (2022) estes projetos e programas inseridos numa política pública específica de convivência na cidade, necessita agregar os interesses dos moradores, atores sociais, organizações da sociedade civil, autoridades e executivos para garantir avanços favoráveis às demandas de cada grupo representado. Para tanto, a definição de indicadores de gestão com a comunicação transparente e permanente, por meio de um canal oficial que emite as informações e recursos disponíveis, visa sistematizar os resultados documentados e compartilhados na aplicação de processos padronizados com medições. Ainda, esta ordem administrativa visa gestionar a ocupação desses espaços públicos livres de forma a estarem integradas as atividades de lazer integradas aos equipamentos de esportes, cultura, educação e saúde das comunidades.

A quantidade de tarefas de operacionalização do programa implica uma estrutura logística e de pessoas dispostas a fazer funcionar o programa. Esta organização institucional poderia ser incluída na gestão pública e não de organização social a cargo das atividades do programa, da formulação de negócios para venda de produtos e serviços de marketing capaz de sustentar financeiramente o programa, o que reflete na falta de continuidade e determina o seu lugar na gestão pública como projeto e não um programa estruturado institucionalmente.

A articulação entre as subprefeituras a cargo da SEME que, segundo o Decreto 58.425, de 2018, é a responsável pela coordenação do Comitê Intersetorial de Ruas Abertas e do Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento do Programa Ruas Abertas. Com a finalidade de gestionar a complexidade de operar o programa, é possível entender que este comitê poderia estar constituído em um departamento específico dentro da secretaria com a função de realizar a gestão do evento aos finais

de semana. Porém, a atual situação de funcionamento do programa restrita a região central, demonstra uma falta de interesse e autoridade do poder público que se traduz na limitação do programa em locais que não são atrativos comercialmente.

O papel do Comitê Intersetorial a cargo do funcionamento do programa, caso seja um órgão apenas deliberativo em vez de consultivo, recai nos problemas de execução do programa para além do fechamento temporário do trânsito motorizado. A parceria público-privada na operação do programa, semelhante ao visto no exemplo das Ciclofaixas Operacionais de Lazer, demonstra o quanto a gestão pública tem capacidade de investimento nesta iniciativa porque se a sua função remete apenas a fiscalização deixando a sua operação para os parceiros privados, denota-se falta de sistematização para organização de evento ter a regularidade para se fazer enxergar a população os efeitos desta intervenção.

Cruz e 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 de leitura urbana.

Santos et al. (2021) apontam que as ruas completas podem ser implantadas, se consideradas as particularidades da realidade urbana e dos processos comunitários locais, onde sua implantação requer uma atuação conjunta de diversos atores na consulta às comunidades para a sua aceitação; Ainda, estabelecer uma coordenação central para toda a intervenção urbana sob diretrizes é importante, independente da escala e a medição de impacto e divulgação dos resultados é parte do processo de ampliação do programa.

Diante dos conflitos urbanos para uma nova ressignificação da vida humana, Maricato et al. (2023) afirmam que o direito à cidade está ligado às políticas públicas que vão além das políticas salariais. Segundo os autores, nem sempre as lutas sociais eclodem por um conflito no mundo do trabalho, mas muitas vezes envolvendo aspectos do cotidiano, da cidade como ela é percebida e vivida porque os sujeitos sentem como insuportável o fato de se submeterem a uma sociedade injusta.

Essa vontade política de dar outra perspectiva para a Avenida Paulista aos domingos, mostra como a gestão pública pode apostar em ampliar suas atividades do programa a outras partes da cidade. Para tanto, a coordenação política para ser operativa implica investimentos permanente com contratação de pessoas que estejam

preocupadas toda a semana para agenciar o programa no sentido de conceber vias públicas conectadas em circuitos dispostos para a prática de atividade física e que provoque uma mudança cultural no panorama das práticas de mobilidade.

7.3 Paulista Aberta

Na dissertação de Mestrado de Camila Paim intitulada “Paulista aberta: Avenida Paulista no contexto dos movimentos de abertura de ruas, o espaço viário e suas apropriações” defendida pela FAU-USP em 2022, a autora buscou compreender as mobilizações que emergem da Paulista Aberta em um contexto que envolveu a proposta do governo em promover novas formas de uso dos espaços livres urbanos, da ação de reivindicação dos movimentos sociais e das experiências internacionais, buscou evidenciar o entendimento dos processos de avaliação, intervenção e planejamento urbano das práticas socioespaciais. Além disso, destacar este como um dos poucos trabalhos acadêmicos no Brasil que fazem menção a ciclovia recreativa, como exemplo de política pública de ocupação das vias públicas.

Segundo a autora, desde a década de 80, as tentativas da gestão municipal de instituir programas semanais com a promoção de atividades para os pedestres em parte da avenida não foram capazes de ultrapassar o caráter de evento no sentido de acontecimento de extensão. Além de pouco contribuírem para a consolidação de novas práticas promovidas no cotidiano da avenida, o pretenso conflito do trânsito prevaleceu como fator definitivo que justifica sua descontinuidade (PAIM, 2022).

O conflito viário produzido pela automobilidade, têm impedido de produzir uma outra subjetividade que constitua a discussão institucional da política de mobilidade ativa por bicicleta em São Paulo. Nesse caso, a função do poder público é de agenciar os atores privados a investir recursos financeiros, alocados pela gestão pública, na organização do evento. A mobilização desses interesses empresariais é importante na geração de um ambiente econômico, com a reprodução temporária de espaços públicos viários livres, gerar uma outra fonte econômica de produção material, por meio da atividade física no tempo de lazer da população.

De certa maneira, esta nova gestão passa pela inclusão do uso diferente das vias públicas dispostas para as pessoas. Klaus (2011) afirma que a diferenciação e o gerenciamento das diferenças fazem parte destas novas formas de gerenciamento social e que se dá de três formas: pela fragmentação do social, isto é, comunidades autogovernáveis, processo de localização e regionalização, através da autogestão;

por meio da globalização e da totalização. Para a autora, a lógica da equidade permite uma flexibilidade na tomada de decisões, como no caso da gestão compartilhada, que responsabilidade todos os indivíduos e ao mesmo tempo nenhum. Temos aí uma dificuldade cada vez maior de localizar politicamente os responsáveis pelos setores públicos, pois a própria relação público-privado se modifica (KLAUS, 2011, p.194-5).

Esta afirmação da autora é latente no desenho institucional do programa. Devido aos interesses difusos do transporte individual, organizar uma política que modifica temporariamente a ocupação viária pelos motoristas e incentivá-lo a praticar mobilidades ativas, torna-se uma tarefa complexa por diversos motivos, do pouco tempo de descanso do trabalhador que não quer praticar atividade física no dia de folga, que o local onde será fechada a via verá sua diminuição no ingresso financeiros devido a dificuldade de acesso a restrição do automóvel. Sempre no nível econômico, as pessoas na quantificação da ocupação desses espaços públicos livres, a gestão programática das ruas abertas precisa romper com diversas resistências nas quais a racionalidade política governamental conduzir economicamente a conduta para a automobilidade no seio da população e que define um modo de vida estruturado.

Lemos (2021) afirma que a proposta do programa Ruas Abertas está atrelada a implementação da ciclovia na Avenida Paulista. Segundo a autora, na reunião da CMTT em setembro de 2014, representantes do movimento Sampapé solicitaram que essa via fosse aberta para as pessoas aos domingos transformando um trecho em um calçadão de lazer. Além disso, demandaram criar um grupo de estudo com a CET para propor a mudança do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) do MPE-SP que permitia seu uso para eventos apenas três vezes ao ano.

Em relação ao TAC elaborado pelo MPE-SP se deu no contexto de obstrução da avenida causada pelas manifestações públicas. Apesar do sucesso do programa Domingo na Paulista, que foi interrompido em 2005, pelo prefeito José Serra, esta instituição, queria disciplinar a realização dos eventos programados com limite de duração e restrição a trechos. Em 2007, da insistência foi firmado, pela prefeitura, o documento e escolher por meio do critério de dimensão, a parada do orgulho LGBTQIA+, o Réveillon e a corrida São Silvestre como eventos considerados tradicionais, condicioná-lo a garantia do fluxo motorizado (PAIM, 2022).

A demanda foi apoiada por movimentos sociais da mobilidade ativa, mas havia o movimento contrário da Associação Paulista Viva que entrou com uma ação no MPE-SP, contra a prefeitura, que estaria violando o TAC. A resposta do MPE foi de

questionar a proposta adotando uma “posição radical” e da falta de estudos. A Rede Minha São Paulo e o coletivo Sampapé realizaram um mapeamento dos comércios, nesta avenida, metade dos comerciantes indicou ser favorável à iniciativa e de uma pesquisa do IBOPE que indicou 54% da população apoiar o evento (LEMOS, 2021).

Diante deste contexto político de disputa na ocupação desta via pública, diversos ativistas da mobilidade ativa se manifestaram contra as notas do MPE-SP, com argumentos que legitimam a decisão da prefeitura, com base em legislação federal. Este embate de forças que emerge no processo de concepção da proposta, tem apoio de movimentos sociais e uma conjuntura favorável à sua implementação.

O movimento constituído das mobilidades ativas, principalmente da Sampapé, propunha mudar a ordem viária estabelecida com a ocupação dos espaços livres públicos. Estas ações construíram a imagem do que estava sendo proposto junto à população. Nesse sentido, a formalização da Paulista Aberta partia do TAC, mas com o cuidado dos organizadores de esclarecer que não seria um evento com programação cultural ou com montagem de estruturas temporais, apenas o bloqueio ao acesso de veículos motorizados, mas como as obras da ciclovia estavam em andamento, sua implementação seria postergada até o fim das obras (PAIM, 2022).

No dia 28 de junho, de 2015, a ciclovia foi inaugurada no evento ruas abertas que atraiu diversos tipos de públicos e de regiões da cidade. Para Paim (2022) esta abertura foi apropriada porque não havia nada programado oficialmente onde a CET teve de bloquear toda a via, para garantir a segurança das pessoas, e a Sampapé e Minha Sampa articulou a vinda de grupos para realização de atividades culturais e estabelecer áreas de permanência que impedissem a reabertura da via aos automóveis. A repercussão do teste proporcionou a ampliação do programa, sendo inaugurada outra ciclovia na Avenida Bernardino de Campos, com a rua aberta.

Para Bastos e Mello (2017) a lógica política para a apropriação da Avenida Paulista entre organizações da sociedade civil defensoras dessa iniciativa foi de rebater os discursos contrários da Associação Paulista Viva e do ObservaSP. Esta articulação foi para apoiar a Prefeitura e cobrar o MPE-SP pela abertura da Paulista. Apesar da resistência inicial dos comerciantes, os efeitos de ativação econômica dos serviços colaboraram para diminuir a resistência e da constante ressignificação, gerando uma nova forma de pensar democraticamente a cidade de São Paulo.

Paim (2022) afirma que as audiências públicas para discussão de abertura das ruas aos domingos, no debate dia 19 de setembro, de 2015, na Subprefeitura da Sé,

das mais de 200 pessoas participantes, apenas cinco foram contra. Em 18 de outubro, a Paulista Aberta foi oficializada com parceria da prefeitura, Coordenação das Subprefeituras e a CET que apresentou o plano de operação do trânsito onde foram abertas no mesmo dia, as avenidas Luiz Gushiken e Benedito Galvão com a proposta de que todas as subprefeituras definissem pelo menos uma via aberta nos domingos.

Esta decisão foi contestada pelo MPE que em uma nota declara o seguinte:

> Sob a denominação de políticas públicas, medidas são impostas à população sem ter a oportunidade de externar a sua posição. A utilização sistemática e constante de uma via concebida e construída para a circulação de veículos como área de lazer, acarreta inúmeras implicações que deveriam ser melhor analisadas para minimizar seus impactos. No entender do MPE, não há como saber se a população é a favor ou contra por falta de estudos e que apesar da presença de 200 pessoas na audiência pública, pouco possui valor estatístico em uma cidade que reside milhões de pessoas, bem como o estudo da CET provavelmente baseado em modelos teóricos ou em dados colhidos nos dias de realização prévia do evento de abertura das vias. Reafirmamos inexistir elementos concretos suficientes, ainda mais com a intenção da prefeitura de abrir mais 32 vias nestes moldes. A exemplo do que se verificou, em relação a implantação de ciclofaixas, muitas incompletas ou em abandono, dos espaços de lazer nas regiões periféricas sem condições de uso pelas comunidades, a atual gestão prefere adotar soluções radicais ao contrário do Ministério Público que pretende soluções alternativas que democratizam a utilização dos espaços públicos buscando harmonizar os interesses dos diversos setores (MPE-SP apud. PAIM, 2022, p.149-0).

Esta nota do Ministério Público do Estado de São Paulo expressa nitidamente a configuração de forças presentes na realização desses programas e de como a racionalidade política neoliberal disposta para a automobilidade determina os interesses dos diversos setores sociais. Apesar das intenções progressistas de ampliar os usos das vias públicas aos domingos em horário determinado, a estrutura desses espaços, segundo esta instituição, desenhada e planejada para o fluxo motorizado, pouco cabe apropriar desses lugares como espaços de lazer massivo, o que implica afirmar que a defesa dos interesses de governo, pela opinião pública manifestar esta estratégia de promover a atividade física das mobilidades ativas vai em direção contrária, utilizando do argumento, em construção, da necessidade desses programas chegarem às regiões periféricas e serem integrados aos equipamentos de lazer comunitários que são pouco cuidados pela comunidade local.

Ao fazer uma breve comparação com programas de outros países, Paim (2022) diagnosticou que a iniciativa de abertura das vias, geralmente parte de movimentos sociais, por meio de organizações não-governamentais, e de ativistas locais ou do poder público, associados ao plano de governo. A gestão multidisciplinar da operação envolve órgão de trânsito e segurança pública coordenados em um órgão responsável

específico. A disponibilidade limitada de informações sobre o Ruas Abertas em comparação com outros programas internacionais que fazem uso das redes sociais e do site oficial que expõe informações como periodicidade, trajeto oficial, atividades complementares e o percurso oferecido, influencia os usuários na leitura dos programas por estabelecerem uma rotina nos hábitos da cidade.

Diante da impotência das ações de governo limitadas ao uso da bicicleta em ciclovias recreativas em São Paulo, concordamos com Van der Meulen (2024) de que, ao formular a falta de ações tomadas para melhorar as condições da mobilidade ativa por bicicleta como um problema político, é exatamente nesta esfera onde o problema está localizado e é nesta esfera que ele deve ser resolvido. No entanto, o enfraquecimento do conceito, sugere a necessidade de uma reativação das lutas iniciais pelo poder e de uma renovada 'decisão' quanto ao seu significado. Pesquisa sobre a correlação entre ciclismo e a saúde também oferecem um discurso alternativo que contribuiu para uma rearticulação do ciclismo explicitamente encorajado. Infelizmente, estes discursos têm gradualmente evoluído para se enquadrarem no paradigma de crescimento, através da ênfase nos benefícios econômicos da atividade e não como ela aumenta o bem-estar e a felicidade.

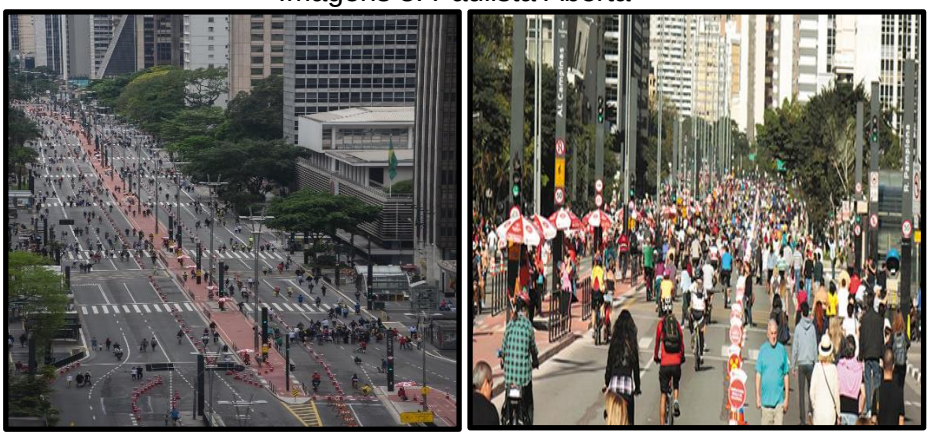
Para Paim (2022) as novas atrações e centros culturais conformam importante corredor cultural na cidade de São Paulo onde a abertura da via passou a fazer parte das instituições sediadas nesta avenida. A sua consolidação legitimada política pública não significou ausência de conflitos e dificuldades de gestão, no qual somente em 2018, foi formado o Conselho Gestor Local da Avenida Paulista responsável por levar as questões da população para o poder público. Neste momento, o subprefeito da Sé, propôs a criação de vagas para músicos com exigência de agendamento prévio de apresentações em horário e local marcados para resolver o conflito com moradores incomodados com o som alto. O Conselho Gestor Local ficou responsável por mapear as áreas, mas não foi verificado se alguma medida foi tomada (p.155-6).

Para Eugênio (2016) apesar da Paulista Aberta não possuir nenhuma política organizacional de planejamento das atividades que lá ocorrem e, ainda, sendo apropriada das mais diferentes formas pelos cidadãos, caracteriza-se em um importante atrativo turístico da cidade de São Paulo. Para a autora há um alto fluxo de pessoas que a frequentam oportunizando que artistas e comerciantes diversos a utilizem como local de trabalho, reconhece-se o desejo da sua mobilização fruto do exercício da cidadania aliado às tendências de urbanização e mobilidade urbana.

Cordeiro *et al.* (2019) ao analisarem os argumentos da Paulista Aberta, entendem haver uma disputa com hierarquias de poder expressa como palco de manifestações, protestos, eventos e dias dedicados ao lazer, bem como operar uma espécie de vitrine das mudanças que acontecem na cidade de São Paulo como um todo seguindo as experiências de metrópoles internacionais. Isto implica a formulação de políticas que modifiquem a configuração dos espaços públicos.

De acordo com a Avaliação de impacto da Paulista Aberta na vitalidade urbana realizada pelo Laboratório de Mobilidade Urbana da Universidade Federal do Rio de Janeiro (LABMOB-UFRJ), os autores verificaram o impacto da proposta, por meio das dimensões: a) ambiental: contemplou indicadores relacionados à poluição sonora com metade dos frequentadores declararem sentir-se confortáveis e da poluição atmosférica, com análises que não demonstraram efeitos significativos nas emissões de CO2 durante o programa; b) urbana: a atração de visitantes, possibilita a ocorrência de inúmeras atividades de lazer e eventos ao ar livre; c) social: foi verificado que 59% praticam exercícios físicos e 89% visitam o programa regularmente; d) econômica: a principal categoria de consumo está relacionada à alimentação mostrando que o evento atraiu diversidade comercial. As evidências sugerem que o programa contribuiu para estimular o uso dos espaços públicos da cidade de São Paulo (LABMOB-URFJ, 2019). Nas duas fotos abaixo, o evento Paulista Aberta.

Imagens 8. Paulista Aberta



Fonte: Rolnik (2021)

Paim (2022) classificou as atividades na Paulista Aberta em espontâneas e programadas. Quanto às atividades espontâneas, foi observado passeio a pé, sobre rodas (bicicleta, patinete, triciclo), práticas esportivas (corrida, caminhada e ciclismo), jogos com bola, skate, registros fotográficos, dança e brincadeiras infantis. Quanto às atividades programadas, foi observado encontro de grupos, apresentações de artistas

de rua, comércio ambulante, atividades promovidas por centros culturais, manifestações, passeatas e atos políticos, ações de grupos, coletivos e instituições e ações de divulgação e panfletagem (p.176).

Para Paim (2022) a Paulista Aberta inserida no percurso da ciclofaixa operacional de lazer, visa questionar a automobilidade no estabelecimento de outras formas de gestão, manutenção e planejamento do sistema viário e, com isso, abrir a oportunidade de se discutir o próprio papel deste sistema, extrapolando sua função primordial apenas como meio de circulação. Segundo a autora, a visibilidade da via, a acessibilidade por transporte público, o papel de ponto turístico da capital paulistana e as condições favoráveis do espaço físico, possibilitaram a construção de novas relações com o espaço existente por meio de interações e permanências que não ocorrem quando os percursos estavam restritos a origem-destino.

A participação de movimentos sociais mobilizou a participação de grupos parceiros na ocupação com levantamento de dados para contrapor as críticas e na interlocução com o poder público para pressionar a oficialização da política pública. O reconhecimento da conjuntura política favorável com alinhamento da proposta com a agenda da gestão municipal na época, o direcionamento de tais medidas estava vinculado ao posicionamento do executivo de cada período cuja interrupção do programa em alguns casos, foi definida apenas administração municipal sem consultar a população (PAIM, 2022, p.279).

Para muitos políticos do interior do estado que visitam São Paulo e participam do programa, ficam impressionados ao ocupar as vias públicas aos domingos para lazer nessa avenida icônica da metrópole, mas que ao regressarem para seus municípios pouco visualizam as condições de possibilidade para implementar esses programas em seus territórios. Ainda faltam muitos detalhes de informações institucionais do governo sobre a situação atual da sua operação e de normativas mais específicas que prevejam este tipo de intervenção urbana e das dificuldades jurídicas de inserir apoiadores do evento em conjunto da realização do programa.

Além disso, carece uma instancia de governo estadual que possa efetivamente coordenar, por meio de uma regulação administrativa, a institucionalização do planejamento organizacional de operação do evento, seja por meio da qualificação de gestores com formação profissional específica, a entrega de assessoria técnica e jurídica, fontes de financiamento público com editais e linhas de fomento público, principalmente nas cidades maiores das regiões metropolitanas.

7.4 Parque Municipal Minhocão

O segundo exemplo emblemático de via pública onde são desenvolvidas as atividades do Programa Ruas Abertas e que tem sido palco de uma discussão mais ampla sobre a estrutura da cidade, é o Elevado Presidente João Goulart, mais conhecido como Minhocão. Nabil Bonduki relata como foi conseguir estabelecer a restrição temporária do fluxo motorizado aos finais de semana:

> O Minhocão, desde os anos 90, têm a luta para reduzir o fluxo de automóvel, no mandato da Luiza Erundina, teve o primeiro decreto que interrompia o trânsito de automóveis, fruto de um movimento inicial dos moradores do entorno ressignificado como espaço de ocupação, todo o movimento Baixo Centro e Baixo Augusta buscou trabalhar com a ideia de ocupação cultural. A retomada do carnaval de rua, são ações e processos de luta pontuais. Não existe em São Paulo gente que defenda o automóvel, existe um senso comum estabelecido com audiência forte dos eleitores nos vereadores em uma cultura estabelecida, mas não está organizada como movimento. No PDE, está proposta a supressão do trânsito de automóveis no Minhocão, com lei específica para definir se a estrutura será transformada em área de lazer ou demolida, conformam dois movimentos, um pela demolição e outro pela transformação em praça. Uma pesquisa constatou que 55% da população defendia a forma atual, 25% defendia o parque e 18% pela demolição. A maioria falava para mantê-lo como via expressa, os formadores de opinião como todo motorista de táxi é contra suprimir vias para fazer ciclovias, uma rua aberta ou fechar uma rua para o carnaval.

De acordo com a Lei 16.833, de 2018, foi criado o *Parque Municipal Minhocão* na área do *Elevado João Goulart*. A lei consiste na implantação gradativa da restrição de tráfego motorizado aos sábados, domingos e feriados, das 7h às 20h, com o poder público municipal encarregado de incentivar atividades culturais, esportivas e de lazer e garantir condições de segurança no local (SÃO PAULO, 2018).

De acordo com o Decreto 58.601, de 2019, que institui Grupo de Trabalho Intersecretarial com o objetivo de adotar medidas prévias necessárias à implantação gradativa do Parque Minhocão. A Secretaria de Governo Municipal é a responsável governamental pela adoção de medidas prévias necessárias à elaboração de estudos e à apresentação de propostas tendentes à implantação do Parque Minhocão.

Este grupo de trabalho está integrado por membros das Secretarias do Governo Municipal, que exercerá a sua coordenação, as Secretarias Municipais de Urbanismo e Licenciamento, Infraestrutura Urbana e Obras, do Verde e do Meio Ambiente, Mobilidade e Transportes e de Subprefeituras. Segundo o decreto, para a consecução de sua finalidade o coordenador do Grupo de Trabalho pode convidar servidores e especialistas ou profissionais para contribuir na realização dos trabalhos

cuja função de membro do Grupo de Trabalho não será remunerada, mas considerada como de serviço público relevante (SÃO PAULO, 2019).

Entende-se que a condição de trabalho estabelecida, de caráter voluntário, demonstra o pouco interesse do governo em desenvolver o programa. Isto cobra sentido na forma de organização institucional do programa e de gestionar os interesses inerentes à complexidade da operação, tanto por parte dos órgãos de governo envolvidos, dos moradores, dos comerciantes e dos motoristas em geral.

Porém, o Tribunal de Justiça de São Paulo decidiu pela inconstitucionalidade desta lei, pois os desembargadores entenderam que houve falhas no processo de elaboração que deveria ter sido proposta pelo prefeito e que o parque foi criado sem ter feitos estudos técnicos para sua instalação (GLOBO, 2021). Ainda, em 2020, a Câmara Municipal de São Paulo aprovou o Projeto de Decreto Legislativo (PDL), de autoria do então vereador Caio Miranda, que prevê um plebiscito para o povo decidir o destino do viaduto, a partir de três opções: transformar a estrutura em um parque em toda sua extensão, em um parque parcial ou ser desmontada (GAZETASP, 2020).

Para Nabil Bonduki, a disputa política para dar uma ocupação mais diversa e equitativa de uma infraestrutura voltada para a automobilidade, expõe, de maneira simbólica, os interesses na sua ocupação:

> No PDE está proposto a supressão do tráfico de automóveis no Minhocão e que uma lei específica vai dizer se ele será transformado em parque, ou seja, em área de lazer ou se será demolido, então existe em São Paulo dois movimentos, um movimento pela demolição do Minhocão e outro para transformação em praça, não existe um movimento pela manutenção do que ele é hoje. Em uma pesquisa realizada, 55% da população defendia que continuasse como está, 25% defendia que virasse parque e 18% que fosse demolido, então a maioria das pessoas falava para mantê-lo como uma via expressa para o automóvel, mas não tem nenhum movimento de pessoas organizadas defendendo isso, então é muito mais um senso comum e que tem formadores de opinião para isso.

Para o gestor a correlação de forças momentaneamente favorável à sua ocupação pelas pessoas, fez com que tal estrutura fosse utilizada para esta finalidade aos finais de semana. A mudança gradual foi fruto da construção cidadã que constituiu dentro da racionalidade governamental, o argumento do direito ao lazer com o agenciamento das mobilidades ativas. Porém, sabe-se que o aproveitamento econômico em espaços públicos livres aos finais de semana, é entendida como a aplicação da estratégia neoliberal de apropriação do espaço público com a venda de produtos e serviços, sendo um desdobramento das práticas governamentais engendradas pelos movimentos sociais, com a participação usuária na sua realização.

Apesar dos esforços daqueles que são favoráveis ao parque, em uma pesquisa realizada, a maioria prefere o formato atual, o que demonstra as dificuldades de implantação desta política pública. Nabil Bonduki foi redator de propostas urbanísticas voltadas a uma forma de planejamento urbano que atende aos anseios dos movimentos sociais. Enquanto a maioria dos vereadores buscam atender os interesses das bases eleitorais, ele teve a oportunidade de produzir normativas que posicionaram a mobilidade ativa na discussão institucional, com ações de governo concretas, que busquem reconfigurar as relações de forças, nas vias públicas, com práticas corporais que valorizam a ocupação humana nesses espaços.

Soida (2016) buscou explorar as possibilidades da reconfiguração do Minhocão em parque, na forma como os programas governamentais e propagandas imobiliárias incutem a criação de um novo bairro, através do objeto parque ou apartamento. A consequência disso é um passo do mercado na eliminação do outro ao vender o fim da diversidade que se quer valorizada na metrópole.

Boanova (2017) ao elaborar uma reescritura das práticas do Minhocão, afirma que há uma dificuldade de ocupar os espaços públicos destinados aos automóveis. Ao longo dos anos ele se reafirmou como espaço de conflito daqueles que lutam por valores distintos, diante da necessidade plasmada com as manifestações artísticas, como exemplo, do coletivo de teatro esparrama que, desde 2013, se apresenta na janela do Edifício São Benedito, um dos prédios que cercam esta estrutura.

Silva *et al.* (2017) a partir de relatos de campo realizados no entorno do Elevado João Goulart (Minhocão) sobre as identidades e direitos no espaço urbano, observaram diferentes aspectos envolvendo o Minhocão e seu entorno (incluindo a Praça Roosevelt). Os autores observando o contraste entre a parte de baixo e a parte de cima, o exercício etnográfico foi de comparar problematizando como as políticas públicas, pouco consideram o que ocorre embaixo desta construção arquitetônica.

Yamashita (2019) ao analisar as apropriações urbanas do Minhocão, sinaliza-se estar em andamento a construção de pactos alinhados ao poder político e econômico. Para a autora, apesar da entrada em cena de novos agentes urbanos, há um encolhimento crítico com a neutralização da insurgência ativista em prol de uma funcionalização das reivindicações propostas paradoxalmente, como contra condutas para a criação de outras formas de ocupar os espaços das vias públicas.

Imagens 9. Parque Municipal Minhocão

Fonte: Folha de São Paulo (2021)

Essas imagens demonstram como a ocupação desse espaço projetado para o fluxo motorizado, pode ser utilizado para atividades culturais e que modifica as relações temporariamente, com o entorno urbano. Segundo Gonçalves (2023) os projetos de espaços livres impõem aos paisagistas, a humildade de aceitar o outro e o imprevisível porque ela nos ensina a renunciar à ambição de controlar a forma.

Paim (2022) verificou em São Paulo que as políticas de abertura de ruas implantadas desde a década de 70, sofreram críticas com base na opinião de haver espaços especializados para cada função, devido ao entendimento exclusivo da via apenas como mobilidade. A gestão pública ao realizar atividades seguindo apenas definições técnicas da automobilidade, sem atentar às necessidades locais, reflete a falta de continuidade dessas políticas, com a troca de gestão do executivo, o que influencia no planejamento e desenho do programa, enquanto organização das atividades complementares, para a participação efetiva dos movimentos sociais.

Os esforços dos movimentos sociais em prol da ocupação do Minhocão, apesar das ameaças de regressar ao modelo anterior, modificaram a paisagem urbana e a sociabilidade neste espaço público livre adaptado aos finais de semana para as mobilidades ativas que, tornou-se um ponto de encontro ampliando as condições de possibilidade para as pessoas de acesso ao lazer na metrópole. Esta iniciativa, sendo parte do Programa Ruas Abertas, tem trazido repercussão a este tipo de atividade e que congrega parcela importante da população favorável a iniciativa, mas as dificuldades inerentemente à sua operação, além de uma governança específica, impedem haver mais espaços como do Minhocão para as práticas de atividades físicas, por meio das mobilidades ativas, em espaços públicos livres.

Considerações finais

Esta tese buscou realizar um diagnóstico dos programas de ciclovias recreativas, como tecnologias políticas de agenciamento da mobilidade ativa por bicicleta. Além disso, expõe como a gestão neoliberal das condutas faz parte da concepção de um modo de vida econômico, de saúde coletiva, de mobilidade ativa, com destaque para o contexto do ciclismo urbano, em Bogotá e São Paulo.

A partir da análise realizada nestes contextos, constatamos a emergência na gestão governamental, em diferentes graus e níveis hierárquicos de poder político, a realização de ações e estratégias de planejamento urbano para estabelecer temporariamente, uma outra ambiência nas vias públicas. Esta outra ordenação viária busca adequar esses espaços públicos livres para as mobilidades ativas, com especial atenção à bicicleta, devido a capacidade do ciclista em inserir-se no fluxo viário.

Na análise genealógica realizada, destaca-se as organizações institucionais de governo mediante programas de ciclovias recreativas. Em Bogotá, funcionam dois governos preocupados com a realização de ciclovias recreativas: um em nível distrital, o IDRD como órgão executivo da *Secretaria de Cultura, Deporte y Recreación* da *Alcaldía Mayor de Bogotá*, é o órgão responsável pela administração operacional do Programa Ciclovia. O Programa Ciclovía produziu uma transformação na configuração do espaço público e na formação da subjetividade ciclista e que, ao diagnosticarmos as tecnologias de governo que determinam a função deste instituto, buscamos expor o processo de operação com outras secretarias de governo, instituições e empresas privadas cujo poder normativo tem ampliado as oportunidades ciclistas.

Em âmbito nacional, o Grupo de Atividade Física da pasta *Fomento y Desarrollo*, vinculado ao Ministério do Esporte da Colômbia, executa o trabalho de assessoria técnica e jurídica aos gestores municipais interessados. A operacionalização da estratégia *Vías Activas y Saludables* envolve um planejamento estratégico e administrativo do governo nacional, seja por meio de leis, decretos e regulamentos, formação de um campo profissional especializado na entrega de informações de articulação política com as instituições locais, instrução sobre linhas de financiamento e de questões relacionadas ao desenho do programa.

Na cidade de São Paulo, a Prefeitura Municipal, por meio da CET e da SEME, encarrega-se, no formato de parceria público-privada, da ciclofaixa operacional de lazer e, ainda, o patrocínio sob a responsabilidade de empresas, mediante um Termo de Cooperação que expressa as obrigações e deveres a cumprir para funcionamento

do serviço. Enquanto a CET realiza a operação de trânsito nos cruzamentos, por meio das viaturas e agentes desta empresa pública, a SEME realiza a coordenação das atividades complementares e formação dos monitores que controlam o trânsito.

Por outra parte, no caso do Programa Ruas Abertas, a função de coordenação do Comitê Intersetorial também a cargo da SEME em conjunto com as Subprefeituras, tendo como função articular com outras secretarias de governo, empresas públicas e parcerias privadas, a realização do programa. Porém, devido a operação não conter uma fonte de financiamento específica e das dificuldades operacionais de fechamento da via pública completa, suas atividades são restritas ao centro da metrópole.

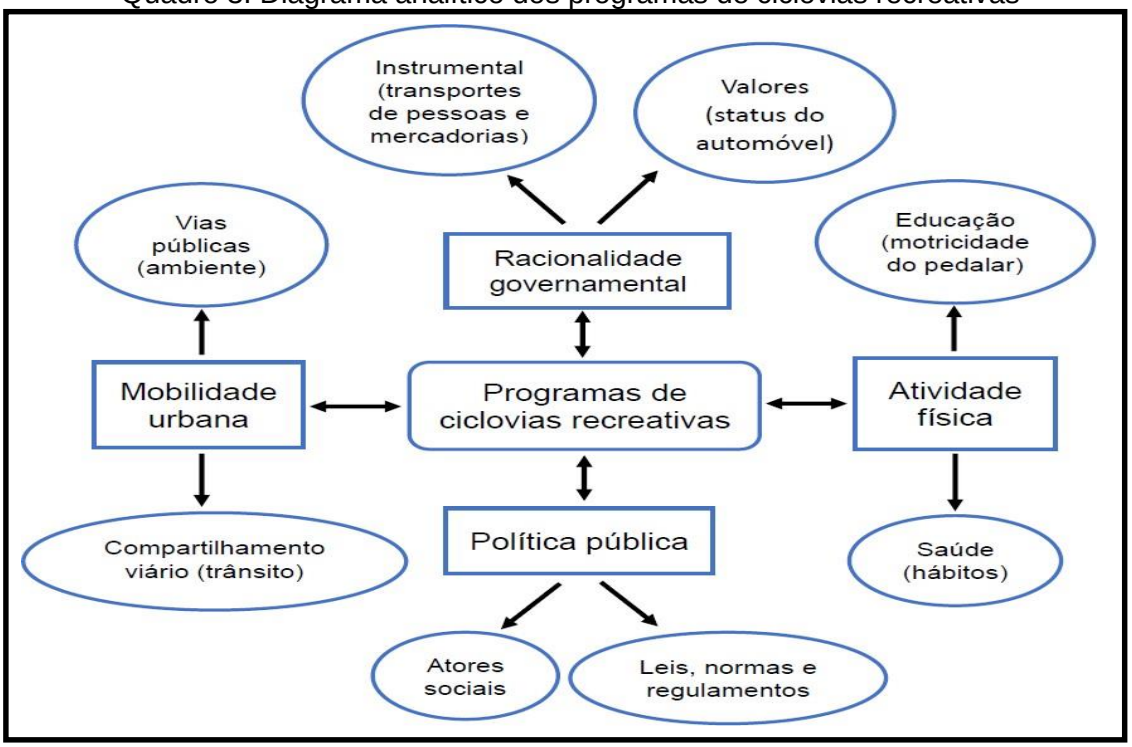
O caso da Paulista Aberta é particular porque sendo um lugar turístico paulistano, conta com um comitê gestor local atuante e de apoio do comércio que percebeu ganhos econômicos com a realização do evento. No caso do Minhocão que é uma estrutura rodoviária adaptada aos domingos para as mobilidades ativas, sofre constante resistência de atores governamentais que não estão convencidos desta mudança, inclusive com lei declarada inconstitucional, demonstra as dificuldades do governo em se gestionar o serviço como um programa.

Ainda, à nível estadual, não há ainda nenhuma governança estabelecida na capital do estado para coordenar esta iniciativa, de forma sistematizada, nas cidades do interior do estado, com uma população carente de ofertas gratuitas de lazer nas vias públicas. O resultado desta falta de organização institucional e de previsão de uma gestão política específica são as dificuldades operacionais de agentes políticos locais em promover estes programas devido a resistência do comércio local em fechar temporariamente uma via pública na restrição do fluxo motorizado.

Em relação à participação cicloativista nas duas metrópoles, foi constatado que em Bogotá, com o desenvolvimento histórico do programa, constituiu-se a institucionalização por meio de canais de comunicação estabelecidos para atender as demandas propostas, principalmente com os Conselheiros Locais da Bicicleta, uma organização institucional particular, em cidades do continente sul-americano. Por outro lado, embora em São Paulo exista a Câmara Temática da Bicicleta que reúne representantes das cinco regiões do município, seu alcance limita-se às discussões políticas, com pouca incidência prática nas periferias que são os locais onde há o maior uso da bicicleta, mas que os usuários sofrem com a segurança viária.

Como síntese analítica, foi elaborado um diagrama composto da correlação de forças dinâmicas constituintes nos programas de ciclovias recreativas.

Quadro 3. Diagrama analítico dos programas de ciclovias recreativas



Fonte autoria própria

Entende-se que estes programas ao serem demarcados por leis, decretos e regulamentos que definem suas respectivas organizações institucionais, os discursos dos gestores e as regulamentações políticas, foram arquivos que colaboraram na construção de um cenário epistêmico de saberes para estabelecer um regime de verdade da mobilidade ativa constituída como forma de governo nesse trabalho. A organização do evento se constitui como tecnologia política, por meio de suas lógicas de operacionalização específicas e variáveis ao contexto de sua execução. Assim sendo, estes programas se constituem como uma ferramenta particular de gerenciamento da conduta ciclista que colabora progressivamente para formar novos adeptos, por meio de uma forma dialógica específica de sensibilização ao educar sobre o uso da bicicleta, transformando a ambiência desses espaços públicos livres.

Este tipo de gerenciamento de conduta foi caracterizado nesta tese como uma operação estratégica intersetorial de governo por envolver diversas instituições públicas e empresas privadas na organização do evento, mas que se desenvolveu de maneira diferente nos dois contextos estudados, no que tange a temporalidade dos programas. Enquanto o Programa Ciclovía está operando há praticamente 50 anos e, a cargo do IDRD onde se estruturou no formato atual, desde 1995, a estratégia VAS

está institucionalizada no Ministério do Esporte desde a década passada com a missão de planejar estes programas em cidades menores da Colômbia.

No caso de São Paulo, o serviço da ciclofaixa operacional de lazer ocorre desde 2009 sem ter se constituído uma gestão governamental específica para sua operação. Esta organização institucional limitada reflete a gestão neoliberal fragmentada do serviço que, por um lado, a prefeitura abre um edital para financiamento do serviço onde a empresa está restrita ao pagamento de pessoal e contratação de serviços logísticos e, por outro lado, a CET com o controle e sinalização do trânsito motorizado e a SEME encarregada de algumas atividades complementares, caracteriza este cenário onde os atores interessados pouco se comunicam para sua ampliação.

O enfoque da promoção da saúde em ciclovias recreativas em Bogotá, tem gerado outro valor de uso às vias públicas, de forma a incluir a população em condutas saudáveis. Com a realização das práticas de mobilidades ativas no tempo de realização do evento, esta adesão colabora para cumprir as métricas estabelecidas pelas agências governamentais sobre tempo de atividade física semanal, tem gerado efeitos positivos na prevenção de doenças crônico-degenerativas. Como exemplo, a gradual diminuição de atendimentos hospitalares devido ao quadro estrutural de sedentarismo e obesidade generalizadas que acomete a população de todas as idades nas regiões metropolitanas.

Esta forma de comunicação social ocorre principalmente na gestão da Ciclovía em Bogotá. Atualmente, este programa é um acontecimento cultural e que, apesar do paradoxo desta metrópole não possuir um sistema de transporte público massivo por trilhos, o que tem afetado a saúde da população bogotana e transformado a gestão política do governo distrital com o agenciamento das práticas de mobilidades ciclísticas constituídas, por meio de uma organização institucional específica voltada à gestão operacional do evento, promover a participação social cicloativista.

Ao gerir o uso temporário dos espaços viários, foi se constituindo o sujeito ciclista urbano, por meio de redes cicloativistas, em conjunto de agentes públicos e setores profissionais interessados e articulados dentro do debate público. O IDRD buscou ampliar suas funções governamentais com programas em diferentes contextos e que, diante das diversas manifestações sociais presentes, houve o fomento à participação ciclista no planejamento urbano, por meio da organização de agentes cicloativistas dispostos institucionalmente a cobrar das autoridades, a implementação da política pública da bicicleta, nas diversas localidades da metrópole.

Por outro lado, a estratégia VAS sendo um desdobramento da Ciclovía bogotana e de iniciativas similares em Medellín e Cali, foi constituída uma gestão governamental. Isto ocorreu para a formação profissionais dos agentes locais ao empreender ações e estratégias para a sua realização. Ainda, a atuação de organizações internacionais em território colombiano, se deu na divulgação de ciclovias recreativas a outros países com base no discurso da saúde ambiental.

Em relação às ciclofaixas operacionais de lazer, a CET sendo responsável pela operação do serviço, está constituída conceitualmente por um conjunto de normativas condicionadas pelo sistema da automobilidade. No processo de negociação política para a sua implantação, participaram agentes públicos e privados de diversos setores na sua administração, financiamento e planejamento. Porém, constata-se que a CET ainda não está preparada para gerir uma política massiva de mobilidade ativa devido à necessidade de contar com mais profissionais dentro do seu Departamento de Planejamento Cicloviário para pensar a sua diretriz política.

No caso do Programa Ruas Abertas, apesar de haver uma lei específica inspirada em normativas governamentais federais e municipais de grande importância para o planejamento urbano metropolitano, carece de uma continuidade dos governos de turno, que pouco estão preocupados em modificar a estrutura de ocupação das vias públicas aos domingos. Apesar da haver uma lei específica que prevê a participação social na gestão do programa nas diversas localidades da metrópole, falta um órgão de governo para promover a articulação política com os diversos atores interessados para além dos locais de interesse comercial onde já ocorrem regularmente estas iniciativas, principalmente das subprefeituras que pouco contam com pessoas para realizar especificamente este trabalho de convencer as autoridades e da segurança pública nesses espaços livres onde ocorrem os eventos.

A partir dos exemplos analisados nesta tese, afirmamos haver diversas tecnologias políticas que constituem a forma de governo desses programas e que são dependentes do contexto histórico local e temporal da sua operação. O grau de organização dos programas nestas duas metrópoles é variável conforme a institucionalidade envolvida na sua gestão. Este fator leva a determinar a amplitude de suas ações, que podem estar voltadas à toda a população, porém, sofrem resistência por estarem situadas em territórios periféricos com falta da oferta de serviços públicos básicos, onde o lazer torna-se uma demanda secundária.

Ao diagnosticar como quatro programas de ciclovias recreativas sul-americanos podem ser configurados como tecnologias políticas de agenciamento da mobilidade ativa por bicicleta, especificamente em duas metrópoles, Bogotá D.C, Colômbia e São Paulo, Brasil, pode-se afirmar nas lógicas de operacionalização das ciclovias recreativas, a existência de estratégias de governo intersetorial para o agenciamento da atividade física da mobilidade ativa, por bicicleta, nas vias públicas, aos domingos, em uma temporalidade específica. A análise discursiva buscou ampliar a compreensão das condições de possibilidade presentes na gestão desses programas, por meio da exposição de suas realidades de gestão.

Para um exercício comparativo do conteúdo das normativas governamentais em Bogotá e São Paulo, o conceito de ciclovia recreativa está incluído no conteúdo das leis, desde a década de 2000, nos níveis distrital e nacional, ao passo que em São Paulo, se deu com o Ruas Abertas. Esta diferença de tempo reflete a maturação do conceito como estratégia intersetorial de governo, que está mais avançada no caso colombiano e que inclusive está sendo promovida no interior do país, ao passo que nas cidades do interior do estado de São Paulo, as iniciativas estão restritas aos parques públicos centrais, sem perspectiva de avançar às zonas periféricas.

Assumindo o delineamento teórico e metodológico da governamentalidade, no pensamento de Michel Foucault, foi possível compor, a partir das tensões descritas, por meio da interpretação das normativas em composição às experiencias discursivas de trabalho dos gestores, uma grade de inteligibilidade específica para diagnosticar as relações de poder, envolvidas na administração, planejamento e operação dos programas analisados, com objetivo de caracterizar as tecnologias de governo em ciclovias recreativas em Bogotá e São Paulo. No contexto político-institucional das duas maiores cidades, dos dois países mais populosos do continente sul-americano, podem-se expor as lógicas de operacionalização na condução das condutas com bicicleta tendo por base a discursividade dos gestores entrevistados e das normativas governamentais incluídas na sua organização.

Para ampliar a compreensão das lógicas de operacionalização desses programas em cidades brasileiras, podemos refletir sobre os seguintes fatores que podem determinar a execução de ciclovias recreativas: 1) O modelo de financiamento onde a gestão pública capta recursos privados, por meio do marketing corporativo; 2) A necessidade do agente público trabalhar aos fim-de-semana, por meio de um contrato laboral específico; 3) A oferta de serviços de alimentação e de atividades

complementares no local do evento para aumentar a sua atratividade; 4) A experiência de gestão do trânsito limitada a eventos de tipificação esportiva, há, da mesma maneira, dificuldade na concepção do fechamento da via pública ao fluxo motorizado; 5) A previsão de possíveis acidentes de trânsito com usuários fora do programa, com intercorrência de propaganda negativa ao serviço; 6) A produção de conhecimentos sobre a valorização do espaço das vias públicas, com práticas recreativas para crianças, mulheres, idosos e deficientes físicos; 7) A composição de uma estrutura de segurança no trânsito como componente de comunicação e participação social para a educação das mobilidades ativas; 8) Os limites jurídicos para a promoção de marcas comerciais em espaços públicos.

Portanto, o que está em jogo como afirmação da vida social no espaço metropolitano é de ampliar os alcances desta estratégia intersetorial de governo promotora das práticas corporais ciclísticas. Entende-se que a formação de um circuito integrado para realmente promover esses fluxos de mobilidade ativa nas vias públicas, por meio de um planejamento centralizado, tem criado uma ambiência geradora da participação cidadã institucionalizada na execução da política pública da bicicleta.

Diante da situação dramática de promoção de políticas públicas com vistas ao pedalar com segurança, no compartilhamento viário metropolitano, buscou-se problematizar o agenciamento da mobilidade ativa por bicicleta, por meio dos programas de ciclovias recreativas, entendendo que a população motorista ainda não está preparada cognitivamente, para ceder espaços viários para implementação de infraestrutura cicloviária, assim definido nas principais normativas brasileiras. Por fim, sendo uma prática governamental singular, com relações de poder específicas, o seu desenvolvimento operacional tem implicado novas condições de possibilidade para adesão massiva ao seu uso cotidiano com a formação da subjetivação ciclista no interior do conjunto de instituições, procedimentos, análises e cálculos da gestão estatal de trânsito qualificada desta forma de mobilidade ativa.

Referências

ABOLGHASEM, S.; GÓMEZ-SARMIENTO, J.; MEDAGLIA, A.; SARMIENTO, O.; GONZÁLEZ, A.; CASTILLO, A.; ROZO-CASAS, J.; JACOBY, E. A DEA-centric decision support system for evaluating Ciclovía-recreativa programs in the Americas. **Socio-Economic Plannig Sciences**, v.61, p.90-101, 2018.

AGÊNCIA MURAL. **Programa Ruas Abertas enfrenta desistências de subprefeituras.** São Paulo: Agencia Mural, 2018. Disponível em: https://agenciamural.org.br/programa-ruas-abertas-enfrenta-desistencias-e-desorganizacao/. Acesso em: 27/08/2023.

ALCALDÍA. **Acuerdo 4 de 1978. Créase el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte.** Bogotá: Concejo Distrital, 1978. Disponível em: https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=897. Acesso em: 27/05/2023.

ALCALDÍA. **Al Colegio en Bici: Manual de bolsillo para ciclo usuários escolares**. Bogotá: Secretaria Distrital de Educación, 2014. Disponível em: https://repositoriosed.educacionbogota.edu.co/handle/001/1881 Acesso em: 09/09/2023.

ALCALDÍA. **Encuesta Bienal de Culturas**. Bogotá: Secretaría Distrital de la Mujer, 2015. Disponível em: https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/boletin_13_encuesta_bienal_de_culturas.pdf. Acesso em: 14/12/2022.

ALCALDÍA. **Plan de Movilidad Escolar 2020.** Bogotá: Secretaría de Educación del Distrito, 2020. Disponível em: https://www.educacionbogota.edu.co/portal_institucional/sites/default/files/2020-12/plan%20de%20movilidad%20escolar%20pdf%20disen%CC%83o.pdf. Acesso em: 20/10/2023.

ALCALDÍA. **Resolución 139 de 2020. Por el cual se adoptan medidas extraordinarias para la coordinación logística y operativa de la ciclovia.** Bogotá: Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2020. Disponível em: https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=91962&dt=S. Acesso em: 21/12/2022.

ALCALDÍA. **Acuerdo 668 de 2017. Por medio del cual se crea el programa "Parquea Tu Bici", se institucionaliza la Semana de la Bicicleta, el Día del Peatón en el Distrito Capital.** Bogotá: Concejo Distrital, 2017. Disponível em: https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=68752. Acesso em: 22/12/2022.

ALCALDÍA. **Acuerdo 708 de 2018. Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la política pública de la bicicleta en el distrito capital**. Bogotá: Concejo Distrital, 2018. Disponível em: https://educacionbogota.edu.co/portal_institucional/sites/default/files/2019-03/Acuerdo%20Distrital%20708%20de%202018.pdf. Acesso em: 21/12/2022.

ALCALDÍA. **Decreto 495 de 2019. Por medio del cual se crean el Consejo Consultivo, el Consejo Distrital y los Consejos Locales de la Bicicleta.** Bogotá: Alcaldía Mayor, 2019. Disponível em: https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=86030#0. Acesso em: 20/10/2023.

ALCALDÍA. **Encuesta de Movilidad 2019**. Bogotá: Secretaría Distrital de Movilidad, 2019. Disponível em: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/22-04-2020/20191216_presentacion_encuesta_v2.pdf. Acesso em: 23/11/2022.

ALCALDÍA. **Acuerdo 779 de 2020**. **Por medio del cual se declara de interés social, recreativo y deportivo la ciclovía de Bogotá.** Bogotá: Concejo Distrital, 2020. Disponível em: https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=S&i=97349#2. Acesso em: 29/11/2022.

ALCALDÍA**. Ciclovías temporales.** Bogotá: Organización Mundial de la Salud, 2020. Disponível em: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/urban-health-documents/bogota-ciclovias-es_3ad558de-926d-4402-a95d-393d43374b3a.pdf?sfvrsn=2e34ecdb_28. Acesso em: 30/11/2022.

ALCALDÍA. **El coronavirus y nuestro reencuentro con la bicicleta**. Bogotá: Secretaría Distrital de Movilidad, 2021. Disponível em: https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/el-uso-de-la-bicicleta-durante-la-pandemia. Acesso em: 2412/2022.

ALCALDÍA. **Decreto 498 de 2022. Por medio del cual se crean el Consejo Distrital y los Consejos Locales de la Bicicleta.** Bogotá: Alcaldía Mayor, 2022. Disponível em: https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=129499#3. Acesso em: 10/04/2024

ALCALDÍA. **Semana de la Bici llega cargada de sorpresas y planes**. Bogotá: Secretaría Distrital de Movilidad, 2022. Disponível em: https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/programacion-y-mas-datos-de-la-semana-de-la-bici-en-bogota-2022. Acesso em: 17/04/2023.

ALCALDÍA. **Más de 1.700.000 alumnos van en bicicleta a clase con estas estrategias de la Alcaldía.** Bogotá: Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría de Educación del Distrito, 2023. Disponível em: https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/balance-y-mas-datos-de-al-colegio-en-bici-biciparceros-y-ciempies. Acesso em: 10/11/2023.

ALCALDÍA. **Programa Muevete Bogotá.** Bogotá: Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2024. Disponível em: https://www.idrd.gov.co/deportes/muevete-bogota. Acesso em: 05/03/2024.

ALIANÇA BIKE. **Importação e exportação de bicicletas e componentes. Boletim Técnico 2022**. São Paulo: Associação Brasileira do Setor de Bicicletas, 2022. Disponível em: https://aliancabike.org.br/boletim-2022-import_export/. Aceso em: 03/12/2023.

ALIANÇA BIKE. **Ciclofaixa de lazer: política pública segue ameaçada.** São Paulo: Associação Brasileira do Setor de Bicicletas, 2022. Disponível em: https://aliancabike.org.br/ciclofaixadelazersp/. Acesso em: 29/11/2023.

ALMEIDA, F. O conceito de lazer: uma análise crítica. **NORUS**, v.9, n.16, p.206-229, 2021.

AMBRÓSIO, A. Desapropriar-se do eu. In: **Neoliberalismo, feminismos e contracondutas: perspectivas foucaultianas**. RAGO, M. & PELEGRINI, M. (Orgs.). São Paulo: Editora Intermeios, 2019.

AROMEIAZERO. **Instituto Aromeiazero faz parte da estratégia do Itaú Unibanco de fortalecer o uso da bike.** São Paulo: Instituto Aromeiazero, 2021. Disponível em: https://aromeiazero.org.br/instituto-aromeiazero-faz-parte-da-estrategia-do-itau-unibanco/. Acesso em: 11/03/2024.

AVELINO, N. Governamentalidade e anarqueologia em Michel Foucault. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v.25, n.74, pp.139-157, 2010.

AVELINO, N.; VACARO, S. **Governamentalidade. Segurança**. São Paulo: Intermeios; Brasília: CAPES, 2014.

BÆRENHOLDT, J. O. Governmobility: The Powers of Mobility. **Mobilities**, v.8, n.1, p.20–34, 2013.

BALBIM, R. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. In: **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C. (Orgs.). Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada e Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento, 2016.

BASTOS, A.; MELLO, S. Paulista Aberta: significados da avenida símbolo da cidade de São Paulo. **Urbana: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**, v.9, n.3, p.521-539, 2017.

BERNAL, M.; GALLEGO, L. Mujeres, patrimonio y ciudad: en bici por monumentos y espacios simbólicos de y para ellas en Bogotá. **Revista Transporte y Territorio**, v.16, n.1, p.9-40, 2017.

BOANOVA, N. **As escapatórias nas narrativas urbanas: a reescritura das práticas do Minhocão.** In: Colóquio Internacional de Greimas. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2017.

BONDUKI, N. **A luta pela reforma urbana no Brasil: do Seminário de Habitação e Reforma Urbana ao Plano Diretor de São Paulo**. Nabil Bonduki (Org.). São Paulo: Instituto Casa da Cidade, 2018.

BONHAN, J.; COX, P. The disruptive traveller? A Foucauldian analysis of cycleways. **Road & Transport Research**, v.19, n.2, p.42-53, 2010.

BRASIL. **Lei 9.503 de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro.** Brasília: Presidência da República, 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em: 16/12/2022.

BRASIL. **Lei 12.587 de 2012. Institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana.** Brasília: Presidência da República, 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 27/11/2022.

BRASIL. **Conselho Nacional de Saúde.** Brasília: Câmara dos Deputados, 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil/Decreto-Lei/1965-1988/Del0464.htm. Acesso em: 18/12/2022.

BRASIL. **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana.** Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana, 2015. Disponível em: https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/mobilidade-e-servicos-urbanos/planejamento-da-mobilidade-urbana/caderno-de-referencia-para-elaboracao-de-plano-de-mobilidade-urbana. Acesso em: 06/12/2022.

BRASIL. **Diagnóstico Nacional do Esporte. Evolução da Legislação Esportiva no Brasil.** Brasília: Ministério do Esporte, 2017. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/6807349/mod_resource/content/2/Diesporte%20-%20Caderno%203%20LEGISLA%C3%87%C3%83O.pdf. Acesso em: 28/10/2023.

BRASIL. **Lei 13.724 de 2018. Institui o Programa Bicicleta Brasil.** Brasília: Presidência da República, 2018. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13724.htm. Acesso em: 23/12/2022.

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. Acesso em: 30/12/2022.

BRASIL. **Estudo aponta aumento de 13,5% em mortes no trânsito.** Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2023. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/categorias/45-todas-as-noticias/noticias/13899-%20estudo-aponta-aumento-de-13-5-em-mortes-no-transito#:~:text=No%20Brasil%2C%20entre%202010%20e,servi%C3%A7o%20%20e%20fora%20de%20estrada. Acesso em: 12/11/2023.

BROWN, W. **El pueblo sin atributos. La secreta revolución del neoliberalismo.** Traducción de Víctor Altamirano. Barcelona: Editora Malpaso, 2016

BROWN, W. O Frankenstein do neoliberalismo: liberdade autoritária nas "democracias" do século XXI. In: RAGO, M. & PELEGRINI, M. **Neoliberalismo, femenismos e contracondutas. Perspectivas foucaultianas**. São Paulo: Editora Intermeios, 2019.

CARVALHO, M.; FREITAS, C. Pedalando em busca de alternativas saudáveis e sustentáveis. **Ciência e Saúde Coletiva**, v.17, n.6, p.1617-1628, 2012.

CASTAÑEDA, P. From the right to mobility to the right to the mobile city: Playfulness and mobilities in Bogotá's cycling activism. **Antipode**, v.52, n.1, p.1-25, 2020.

CASTAÑEDA, P. Cycling case closed? A situated response to Samuel Nello-Deakin's "Environmental determinants of cycling: Not seeing the forest for the trees? **Journal of Transport Geography**, v.90, n.102947, p.1-9, 2021.

CASTILLO, A.; SARMIENTO, O.; REIS, R.; BROWNSON, R. Translating evidence to policy: urban interventions and physical activity promotion in Bogotá, Colombia and Curitiba, Brazil. **Behav. Med. Pract. Policy Res**, v.1, p.350–360, 2011.

CASTILLO, A.; SARMIENTO, O.; BAUTISTA, J.; ÁVILA, L.; CIFUENTES, S.; MARTÍNEZ, D.; PRIETO, D. **Manual para implementar promocionar y evaluar programas de Vías Activas y Saludables en Colombia**. Bogotá: Departamento Administrativo do Desporto, a Recreação, a Actividade Física e o Aproveitamento do Tempo Livre (COLDEPORTES), 2014. Disponível em: https://www.mindeporte.gov.co//recursos_user///web_coldeportes/2014/manual-vias-activas-saludables-web.pdf. Acesso em: 16/11/2022.

CASTILLO, A.; SARMIENTO, J.; MARTINEZ, P.; MEDAGLIA, A.; ABOLGHASEN, S.; JACOBY, E.; SARMIENTO, O. **Bicis de calidad. Indicadores de calidad para ciclovias recreativas**. Bogotá: Grupo de Epidemiología y Centro para la Optimización

y la Probabilidad Aplicada - Universidad de los Andes e Organización Panamericana de Salud, 2018. Disponível em: https://epiandes.uniandes.edu.co/wp-content/uploads/BicisDeCalidad2015_VersionDigitalFinal-NPW.pdf. Acesso em: 16/12/2023.

CASTILLO, A.; GONZÁLEZ, S.; RÍOS, A.; PÁEZ, D.; TORRES, A.; DÍAZ, M.; PRATT, M.; SARMIENTO, O. Start small, dream big: Experiences of physical activity in public spaces in Colombia. **Preventive Medicine**, v.103, suppl, p.S41-S50, 2016.

CASTILLO, A.; ROJAS, M.; MORA, A.; FONSECA, L. **Vidas en movimiento. Relatos del Programa de Hábitos y Estilos de Vida Saludable (HEVS).** Bogotá: Departamento Administrativo do Desporto, a Recreação, a Actividade Física e o Aproveitamento do Tempo Livre (COLDEPORTES), 2017. Disponível em: https://new.globalphysicalactivityobservatory.com/new%20anexos/COLOMBIA/Vidas_en_movimiento_HEVS.pdf. Acesso em: 27/10/2023.

CASTRO, J. **Prioridad Social. Plan de Desarrollo Distrital 1993-1995.** Bogotá: Alcaldía Mayor, 1993.

CASTRO, E. **El vocabulario de Michel Foucault. Un recorrido alfabético por sus temas, conceptos y autores.** Bernal: Quilmes Editorial, 2004.

CAVAN, F.; STAREPRAVO, F. O esporte na Constituição Brasileira – genealogia e teleologia do artigo 217. **Movimento**, 27:e27026, 2021.

CERCOSIMO, D. Bogotá: transformando pessoas para transformar a cidade. In: **Round N' Around. Uma ação colaborativa por uma São Paulo ciclável**. Het Nieuwe Instituut, DOM Produção, Amsterdam University of Applied Sciences, Citizen Data Lab & Lectorate of Play & Civic Media, Inovalab - Universidade de São Paulo (Orgs.). São Paulo: Het Nieuwe Instituut, 2017.

CERVERO, R.; SARMIENTO, O.; JACOBY, E.; GOMEZ, L.; NEIMAN, A. Influences of Built Environments on Walking and Cycling: Lessons from Bogotá. **International Journal of Sustainable Transportation**, v.3, n.4, p.203–226, 2009.

CET. **Ciclofaixa de Lazer da avenida Paulista chegará ao Ibirapuera neste domingo.** São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/se/noticias/?p=35459. Acesso em: 18/11/2023.

CET. **Ciclofaixas operacionais de lazer.** São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2024. Disponível em: https://www.capital.sp.gov.br/cidadao/transportes/bicicletas/onde-andar/operacionais-de-lazer. Acesso em: 10/12/2022.

CET. **Plano Cicloviário do Município de São Paulo**. São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2020. Disponível em: https://www.cetsp.com.br/media/1100812/Plano-Ciclovia%CC%81rio_2020.pdf. Acesso em: 10/12/2023.

CICLOCIDADE. **Manual Bicicleta e Comércio.** São Paulo: Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo, 2015. Disponível em: https://www.ciclocidade.org.br/noticias/manual-bicicleta-e-comercio/. Acesso em: 28/11/2023.

CICLOCIDADE. **Câmara Temática da Bicicleta.** São Paulo: Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo, 2023. Disponível em: https://www.ciclocidade.org.br/camara-tematica-de-bicicleta/. Acesso em: 23/11/2023.

CLP. **Um diagnóstico sobre os acidentes de trânsito no Brasil em 2023.** São Paulo: Centro de Liderança Pública, 2024. Disponível em: https://clp.org.br/um-diagnostico-sobre-os-acidentes-de-transito-no-brasil-em-2023/. Acesso em: 13/09/2023.

COELHO, F. Direito à cidade e mobilidade urbana: reinventando o modal bicicleta. **Revista do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro**, v.75, n.1, p.53-100, 2020.

COLÔMBIA. **Constitución Política de Colombia**. Bogotá: Congreso de la República, 1991. Disponível em: https://siteal.iiep.unesco.org/sites/default/files/sit_accion_files/constitucion_politica_de_la_republica_de_colombia_organized.pdf. Acesso em: 02/09/2023.

COLÔMBIA. **Ley 181 de 1995. Por el cual se dictan disposiciones para el fomento del deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre y la Educación Física y se crea el Sistema Nacional del Deporte.** Bogotá: Congreso de la República, 1995. Disponível em: https://www.mineducacion.gov.co/1621/articles-85919_archivo_pdf.pdf. Acesso em: 02/11/2022.

COLÔMBIA. **Guía para el desarrollo de programas intersectoriales y comunitarios para la promoción de la actividad física.** Bogotá: Ministerio de Protección Social y Departamento Administrativo de Deportes, Recreación, Actividad Física y Aprovechamiento del Tiempo Libre. Disponível em: https://new.globalphysicalactivityobservatory.com/new%20anexos/COLOMBIA/GUIA%20COMUNITARIA%20COLOMBIA%20ACTIVA%20Y%20%20SALUDABLE.pdf. Acesso em: 02/11/2023.

COLÔMBIA. **Ley 1122 de 2007. Por la cual se hacen algunas modificaciones en el Sistema General de Seguridad Social en Salud y se dictan otras disposiciones.** Bogotá: Congreso de la República, 2007. Disponível em: https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/DIJ/ley- 1122-de-2007.pdf. Acesso em: 30/10/2022.

COLÔMBIA. **Ley 1355 de 2009. Por medio de la cual se define la obesidad y las enfermedades crónicas no transmisibles asociadas a esta como una prioridad de salud pública y se adoptan medidas para su control, atención y prevención.** Bogotá: Congreso de la República, 2009. Disponível em: https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1678007. Acesso em: 29/10/2022.

COLÔMBIA. **Plan Decenal del Deporte, la Recreación, la Educación Física y la Actividad Física para el desarrollo humano, la convivencia y la paz 2009- 2019.** Bogotá: Ministerio de la Cultura, 2009. Disponível em: https://www.mindeporte.gov.co/planeacion-gestion-control/modelo-integrado-planeacion-gestion/planeacion/largo-plazo/plan-decenal-del-deporte-2009-2019/documento-plan-decenal-del-deporte-2009-2019. Acesso em: 28/10/2022.

COLÔMBIA. **Documento técnico con los contenidos para el mejoramiento de la gestión territorial de los referentes departamentales, en la promoción de hábitos de vida saludable, con énfasis en alimentación y prevención del consumo de tabaco a través de la práctica regular de la actividad física.** Bogotá: Departamento

Administrativo de Deportes, Recreación, Actividad Física y Aprovechamiento del Tiempo Libre, 2011. Disponível em: https://capsmanizales.com/files/1.a-HabitosyEstilosdeVidaSaludableTOMO1.pdf. Acesso em: 09/11/2022.

COLÔMBIA. **Decreto 1085 de 2015. Por medio del cúal se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo del Deporte**. Bogotá: Presidencia de la República, 2015. Disponível em: https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=77714#. Acesso em: 19/08/2023.

COLÔMBIA. **Ley 1811 de 2016. Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito.** Bogotá: Congreso de la República, 2016. Disponível em: https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30027024#:~:text=La%20presente%20ley%20tiene%20por,y%20mejorar%20la%20movilidad%20urbana. Acesso em: 14/11/2022.

COLÔMBIA. **Decreto 642 de 2016. Por el cual se hace referencia al Día Internacional del Deporte para el Desarrollo y la Paz y el Día Mundial de la Actividad Física**. Bogotá: Presidencia de la República, 2016. Disponível em: https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=69094. Acesso em: 15/11/2023.

COLÔMBIA. **Ley 1967 de 2019. Por la cual se transforma el Departamento Administrativo del Deporte, la Recreación, la Actividad Física y el Aprovechamiento del Tiempo Libre (Coldeportes) en el Ministerio Del Deporte**. Bogotá: Congreso de la República, 2019. Disponível em: https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=97210. Acesso em: 14/11/2023.

COLÔMBIA. **Ley 2050 de 2020. Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito**. Bogotá: Congreso de la República, 2020. Disponível em: https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=139130. Acesso em: 25/09/2022

COLÔMBIA. **Guía para la elaboración del Plan de Movilidad Escolar (PME).** Bogotá: Ministerio del Transporte, 2020. Disponível em: https://ansv.gov.co/contenidos/escuela/fase1/on/ANSV_PT018_PDF01/ANSV_PT018_PDF01.pdf. Acesso em: 15/09/2022.

COLÔMBIA. **Vías Activas y Saludables**. Bogotá: Ministerio del Deporte, 2022. Disponível em: https://www.mindeporte.gov.co/mindeporte/quienes-somos/dependencias/direccion-fomento-desarrollo/actividad-fisica-3/vias-activas-saludables-vas. Acesso em: 19/11/2022.

COLÔMBIA. **Hábitos y Estilos de Vida Saludable, un programa con el que llegamos a los 32 departamentos de Colombia.** Bogotá: Ministerio del Deporte, 2022. Disponível em: https://www.mindeporte.gov.co/sala-prensa/noticias-mindeporte/habitos-estilos-vida-saludable-programa-llegamos-los-32-departamentos-colombia#:~:text=El%20Programa%20Nacional%20de%20H%C3%A1bitos,Colombia%20para%20la%20vigencia%202022.&text=Se%20invirtieron%20m%C3%A1s%20de%203.800,del%20programa%20en%20el%20pa%C3%ADs. Acesso em: 20/11/2022.

COLOSSO, P. **Disputas pelo direito à cidade: outros personagens em cena.** Tese (Doutorado em Filosofia). São Paulo: Universidade de São Paulo, 2019.

CONCEJO. **La concejala Quena impulsa la bancada de la bicicleta.** Bogotá: Conselho Distrital, 2024. Disponível em: https://concejodebogota.gov.co/la-concejala-quena-impulsa-la-bancada-de-la-bicicleta/cbogota/2024-01-17/114203.php. Acesso em: 10/05/2024.

COOK, S.; STEVENSON, L.; ALDRED, R.; KENDALL, M.; COHEN, T. More than walking and cycling: What is 'active travel'? **Transport Policy,** v.126, n.9, p.151- 161, 2022.

CORDEIRO, A.; MELLO, S.; BASTOS, A. Aqui é a nossa praia! Apropriação e uso da avenida paulista no contexto de políticas de desenvolvimento urbano. **urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v,11, e20180104, 2019.

COSTA, A.; SAMPAIO, C. Programa Ruas de Lazer da prefeitura de São Paulo: modernização na gestão pública do esporte e lazer. **PODIUM Sport, Leisure and Tourism Review**, v.4, n.2, p.43-57, 2015.

CRESSWELL, T. Towards a politics of mobility. **Environment and Planning D: Society and Space**, v.28, p.17-31, 2010.

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.

DELEUZE, G. **Michel Foucault: o poder.** São Paulo: Editora Filosófica Politeia, 2020.

DIÁRIO DO TRANSPORTE. **Consórcio Moove vence concorrência da Ciclofaixa de Lazer em São Paulo com proposta de R$ 84,4 milhões**. São Paulo, 2023. Disponível em: https://diariodotransporte.com.br/2023/04/10/consorcio-moove-vence-concorrencia-da-ciclofaixa-de-lazer-em-sao-paulo-com-proposta-de-r-834-milhoes/. Acesso em: 24/12/2023.

ECHEVERRY, P. **Historia institucional del Instituto Distrital de Recreación y Deporte, Colombia**. Bogotá: Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2010.

EGAN, R.; CAUFIELD, B. Driving as essential, cycling as conditional: how automobility is politically sustained in discourses of everyday mobility. **Mobilities**, https://doi.org/10.1080/17450101.2024.2325370, 2024.

ENABICI. **Estratégia Nacional de Promoção da Mobilidade por Bicicleta.** Brasília: União dos Ciclistas do Brasil, 2023. Disponível em: https://estrategiadabicicleta.org.br/wp-content/uploads/2023/10/ENABICI-20231025-161840.pdf. Acesso em: 26/11/2023.

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: Red de Ciclovías Recreativas de las Americas, 2009. Disponível em: https://cicloviarecreativa.uniandes.edu.co/espanol/images/anexos/CICLOVIAS manual_espanol.pdf. Acesso em: 03/12/2022.

FERRAZ, F. **Biopolítica e cidade. Genealogia dos domínios de saber sobre a cidade.** Salvador: Editora da UFBA, 2020.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Minhocão, em São Paulo, reabre para pedestres no período noturno em dias úteis**. São Paulo: Folha de São Paulo, 2021. Disponível em: https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2021/12/minhocao-reabre-para-pedestres-no-periodo-noturno-em-dias-uteis.shtml. Acesso em: 24/12/2022.

FOUCAULT, M. A governamentade. In: **Microfísica do poder**. Machado, R. (Org.). Rio de Janeiro: Edições Graal, 1984.

FOUCAULT, M. **Segurança, Território, População. Curso dado no College de France (1977-1978).** São Paulo: Martins Fontes, 2008.

FOUCAULT, M. **Nascimento da biopolítica. Curso dado no College de France (1978-1979).** São Paulo: Martins Fontes, 2009.

FOUCAULT, M. O sujeito e o poder. In: DREYFUS, H.; RABINOW, P. **Michel Foucault. Uma trajetória filosófica. Para além do estruturalismo e da hermenêutica.** Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1995.

FOUCAULT, M. **O que é a Crítica?** Rio de Janeiro: LUG Editora, 2017.

FLORINDO, A.; GOULARDINS, G.; TEIXEIRA, I. Ciclovias, atividade física no lazer e hipertensão arterial: um estudo longitudinal. **Estudos Avançados**, v.37, n.109, p.105-23, 2023.

FREITAS, F. Ciclovias e ciclofaixas ajudam a reduzir mortes no trânsito para todas as pessoas usuárias da via? Uma análise em vias arteriais da cidade de São Paulo. In: **Desafio CEBRAP: estudos de mobilidade 4.** CALLIL, V.; COSTANZO, D. (Orgs.). São Paulo: Centro Brasileiro de Análise e Planejamento, 2021.

GALINDO, C. De la seguridad nacional a la seguridad democrática: nuevos problemas, viejos esquemas. **Estudios** sociojurídicos, v.7, p.496-543, 2005.

GAZETASP. **Futuro do Minhocão será decidido em plebiscito.** São Paulo: Jornal Gazeta de São Paulo, 2020. Disponível em: https://www.gazetasp.com.br/cotidiano/futuro-do-minhocao-sera-decido-em-plebiscito/1076289/. Acesso em: 17/04/2023.

GLOBO. **Tribunal de Justiça decide que lei que criou Parque do Minhocão em SP é inconstitucional.** São Paulo, 2021. Disponível em: https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2021/05/21/tribunal-de-justica-decide-que-lei-que-criou-parque-do-minhocao-em-sp-e-inconstitucional.ghtml. Acesso em: 07/01/2023.

GONÇALVES, F. Paisagem como Projeto e o Projeto da Paisagem. **Cadernos PROARQ**, v.1, p.1-17, 2023.

GÓMEZ, N. **Promoción de actividad física en el nivel territorial: retos y oportunidades en el departamento del Quindío.** Tesis (Magíster en Salud Pública). Bogotá: Universidad de Rosario, 2022.

GÓMEZ, R. **Políticas públicas del deporte, la recreación y la actividad física en Colombia Un análisis desde la consolidación sectorial**. Tesis (Maestría en Políticas Públicas). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2020.

HIGUERA-MENDIETA, D.; GONZÁLEZ, S.; CHRISINGER, B.; CASTAÑEDA, N.; ROSAS, L.; BANCHOFF, A.; GARCÍA, J.; MEJÍA-CANCELADO, C.; TRIANA, C; KING, A.; SARMIENTO, O. Our Voice in the Ciclovía: exercising recreation and health rights through Citizen Science. **Cities & Health**, v.7, n.1, p.122-36, 2022.

IDPAC. **Elecciones Consejos Locales de la Bicicleta 2024-2027**. Bogotá: Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal, 2024. Disponível em: https://www.participacionbogota.gov.co/noticias/elecciones-consejos-locales-de-la-bicicleta-2024-2027. Acesso em: 28/11/2022.

IDRD. **Resolución 334 de 2014. Reglamento de Servicio Social Estudiantil Obligatorio Ciclovía Bogotana**. Bogotá: Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2014. Disponível em: https://www.idrd.gov.co/sites/default/files/2024-03/reglamento-sseo-2024..pdf. Acesso em: 12/07/2023.

IDRD. **Ciclovía estrena moderno Centro de Comando y Comunicaciones.** Bogotá: Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2019. Disponível em: https://www.idrd.gov.co/noticias/ciclovia-estrena-moderno-centro-de-comando-y-comunicaciones. Acesso em: 16/09/2023.

IDRD. **Resolucíon 270 de 2021. Establece el proceso de cualificación en temas bici, referente a la estrategia "Bogotá Pedalea".** Bogotá: Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2021. Disponível em: https://www.idrd.gov.co/sites/default/files/documentos/Transparencia/Resoluciones/resolucion_270-2021-modificacion_resolucion_440_del_2020.pdf. Acesso em: 14/11/2023.

IDRD. **Instituto Distrital de Recreación y Deporte**. Bogotá: Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2022. Disponível em: https://idrd.gov.co/. Acesso em: 29/11/2022.

IDRD. **Resolución 788 de 2019. Modifica la Resolución del manual específico de funciones para los cargos de planta del IDRD.** Bogotá: Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2019. Disponível em: https://idrd.gov.co/sites/default/files/documentos/Transparencia/Resolucion-788-del-2019.pdf. Acesso em: 13/09/2023.

IDRD. **Resolución 440 de 2020. Establece el proceso de cualificación en temas Bici, referente a estrategia Bogotá Pedalea.** Bogotá: Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2020. Disponível em: https://www.studocu.com/co/document/corporacion-tecnologica-de-bogota/gestion-documental/440-resolucion-2020-bogota-pedalea/37454800. Acesso em: 13/11/2022.

IDRD. **Programa Al Trabajo en bici.** Bogotá: Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2024. Disponível em: https://www.idrd.gov.co/recreacion/bogota- pedalea/al-trabajo-en-bici. Acesso em: 14/07/2024.

IDRD. **Programa Escuela de la Bicicleta.** Bogotá: Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2024. Disponível em: https://sim1.idrd.gov.co/escuela-la- bicicleta. Acesso em: 15/06/2024.

IDRD. **Estrategia Bogotá Pedalea.** Bogotá: Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2024. Disponível em: https://www.idrd.gov.co/recreacion/bogota- pedalea. Acesso em: 16/04/2024.

IDRD. **Escuela de la Bicicleta en Manzanas del Cuidado**. Bogotá: Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2024. Disponível em: https://www.idrd.gov.co/recreacion/bogota-en-bici/escuela-de-la-bicicleta-en-manzanas-del-cuidado. Acesso em: 09/02/2024.

IDRD. **Servicio Social Estudiantil Ciclovía.** Bogotá: Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2024. Disponível em: https://www.idrd.gov.co/recreacion/ciclovia-bogotana/servicio-social-estudiantil-ciclovia. Acesso em: 15/03/2024.

IDRD. **Economía del deporte.** Bogotá: Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2023. Disponível em: https://www.idrd.gov.co/economia-del-deporte. Acesso em: 13/10/2023.

INSPIRES. **Ciclovías Recreativas y Salud en Latinoamérica.** Denver: Colorado University y Unión Europea, 2020. Disponível em: https://observatoriodabicicleta.org.br/uploads/2021/07/Ciclovias-recreativas-America-Latina-CSU.pdf. Acesso em: 22/11/2022.

JENSEN, A. Mobility, Space and Power: On the Multiplicities of Seeing Mobility. **Mobilities**, v.6, n.2, p.255–271, 2011.

KLAUS, V. **Desenvolvimento e governamentalidade (neo)liberal: da administração à gestão educacional.** Tese (Doutorado em Educação). Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2011.

KNEBEL, M.; TURREL, G.; WANDERLEY JÚNIOR, R.; TEIXEIRA, I.; OLIVEIRA, E.; HINO, A.; ANDRADE, D.; FLORINDO, A. A cohort study examining individual factors influencing cycling as a transportation mode in São Paulo, Brazil. **Preventive Medicine**, v.37, n.102535, p.1-8, 2024.

LABMOB-UFRJ. **Avaliação de impacto da Paulista Aberta na vitalidade urbana.** São Paulo: Bike Anjo, Corrida Amiga, Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento e Laboratório de Mobilidade Sustentável da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: https://www.mobilize.org.br/estudos/373/maioria-dos-moradores-e-comerciantes-aprova-paulista-aberta.html. Acesso em: 22/05/2023.

LAVAL, C. **Foucault, Bourdieu e a questão neoliberal.** Tradução: Márcia Pereira Cunha e Nilton Ken Oka. São Paulo: Editora Elefante, 2020.

LAZZARATO, M. **As revoluções do capitalismo.** Tradução de Leonora Corsini. Rio de janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2006.

LEITE, C.; CRUZ, M.; ROSIN, L. Difusão da política cicloviária no município de São Paulo: resistências, apoios e o papel da mídia. **Revista de Administração Pública**, v.52, n.2, p.244-263, 2018.

LEMOS, L. **Política, mobilidade e espaço: a bicicleta na cidade de São Paulo.** Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: Universidade de São Paulo, 2021.

LEMOS, L.; WICHER NETO, H. **Cycling infrastruture in São Paulo: Impacts of a leisure-oriented model**. 12th Annual Conference of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M). Filadelfia: Drexel University, 2014.

LOPES, E. Segurança e salvação: tempo ao qual pertencemos irrevogavelmente? In: **Governamentalidade. Segurança**. AVELINO, N. & VACARO, S. (Orgs.). São Paulo: Editora Intermeios, 2014.

LÓPEZ, L. El espacio público urbano como política cultural. In: **Espacio público y derecho a la ciudad**. Bogotá: Universidad Javeriana

LUCAS, M.; GOUËSET, V.; DEMORAES, F. Cycling in Bogotá During a Pandemic. The Influence of Tactical Urbanism and Perceived Insecurity on Bicycle Usage. In: **Cycling Through the Pandemic Tactical Urbanism and the Implementation of Pop-Up Bike Lanes in the Time of COVID-19.** Orgs: Nathalie Ortar & Patrick Rérat. Cham: Springer, 2023.

MALATESTA, M. **A história dos estudos de bicicleta na CET.** São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012. Disponível em: http://www.cetsp.com.br/media/135472/btcetsp50.pdf. Acesso em: 19/12/2022.

MALATESTA, M. **A bicicleta nas viagens cotidianas do Município de São Paulo.** Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: Universidade de São Paulo, 2014.

MANDERSCHEID, K.; SCHWANEN, T.; TYFIELD, D. Introduction to Special Issue on 'Mobilities and Foucault'. **Mobilities**, v.9, n.4, p.479-492, 2014.

MANDERSCHEID, K. Criticising the Solitary Mobile Subject: Researching Relational Mobilities and Reflecting on Mobile Methods. **Mobilities**, v,9, n.2, p.188-219, 2014.

MARCENÒ, S. Human Security: mudanças sistêmicas nos dispositivos governamentais. In: **Governamentalidade. Segurança.** AVELINO, N. & VACARO, S. (Orgs.). São Paulo: Intermeios; Brasília: CAPES, 2014.

MARICATO, E.; TANAKA, G.; COLOSSO, P. Lutas recentes no BRASIL: dos movimentos sociais urbanos às cidades rebeldes. In: **Lutas recentes no Brasil: dos movimentos sociais urbanos às cidades rebeldes**. OLIVEIRA, M.; REIS, T. (Orgs.). Boa Vista: Editora da Universidade Federal de Roraima, 2023.

MARTINS, C. Acerca de uma "pedagogia" da Insubmissão. In: **Pedagogia, Sujeito e Resistências: Verdades do Poder e Poderes**. GODOY, A.; FIGUEIREDO, G.; AVELINO, N. (Orgs). Curitiba: Editora Prismas, 2013.

MASCOLLI, M.; FRANÇA, R.; GOUVEIA, N. Mortalidade de ciclistas no município de São Paulo, Brasil: características demográficas e tendências recentes. **Ciência e Saúde Coletiva**, v.28, n.4, p.1229-39, 2023.

MEIZEL, J.; SARMIENTO, O.; MONTES, F.; MARTINEZ, E.; LEMOINE, P.; VALDIVIA, J.; BROWNSON, R; ZARAMA, R. Network analysis of Bogotá's Ciclovía Recreativa, a self-organized multisectorial community program to promote physical activity in a middle-income country. **American Journal of Health Promotion**, v.28, n.5, p.127-36, 2014.

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, p.1-24, 2021.

MINAYO, M. **O desafio do conhecimento. Pesquisa qualitativa em saúde.** São Paulo: Editora Hucitec, 2010.

MOCKUS, A. **Bogotá para vivir todos del mismo lado. Plan de Desarrollo Distrital 2001-2004.** Bogotá: Alcaldía Mayor, 2001.

MONTEZUMA, R. **Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: Retos y realidades**. Bogotá: Veeduría Distrital, INJAVIU, El Tiempo, 2000.

MONTEZUMA, R. **Ciudadanos, calles y ciudades: las Américas unidas por una ciclovía.** Bogotá: Organización Panamericana de la Salud, Centro de transporte sustentable México, Universidad del Rosario, Fundación Movilidad, Red de Ciudades por la Bicicleta, Fundación Ciudad Humana, 2011.

MOBILIZE. **Temer veta recursos para Programa Bicicleta Brasil.** São Paulo, 2018. Disponível em: https://www.mobilize.org.br/noticias/11252/programa- bicicleta-brasil-tem-veto-de-temer-a-recursos.html. Acesso em: 25/10/2023.

MOBILIZE. **Prefeitura de SP anuncia volta das ciclofaixas de lazer em 19 de julho**. São Paulo, 2020. Disponível em: https://www.mobilize.org.br/noticias/12155/prefeitura-de-sp-anuncia-volta-da-ciclofaixa-de-lazer-em-19-de-julho.html. Acesso em: 18/10/2023.

MONTERO, S. Worlding Bogotá's Ciclovía. From Urban Experiment to International "Best Practice". **Latin American Perspectives**, v.213, n.44, p. 111–131, 2017.

MONTERO, S.; WHITNEY, R.; PENARANDA, I. Experimental Urban Planning: Tensions Behind the Proliferation of Urban Laboratories in Latin America. **Planning Theory & Practice,** doi.org/10.1080/14649357.2023.2262420, 2023.

MONTES, F.; SARMIENTO, O.; ZARAMA, R.; PRATT, M; WANG, G.; JACOBY, E.; SCHMID, T.; RAMOS, M.; RUIZ, O.; VARGAS, O.; ESTRADA, G.; ZIEFF, S.; VALDIVIA, J.; CAVILL, N.; KAHLMEIER, S. Do health benefits outweigh the costs of mass recreational programs? An economic analysis of four Ciclovía programs. **Journal Urban Health**, v.89, n.1, p.153-70, 2012.

NIEUWENHUIJSEN, M.; KHREIS, H.; VERLINGHIERI, E.; MUELLER, N.; ROJAS-RUEDA, D. Participatory quantitative health impact assessment of urban and transport planning in cities: a review and research needs. **Environment International**, v.103, n.6, p.61-72, 2017.

NIEUWENHUIJSEN, M.; KHREIS, H.; VERLINGHIERI, E.; MUELLER, N.; ROJAS-RUEDA, D. The role of health impact assessment for shaping policies and making cities healthier. In: **Integrating Human Health into Urban and Transport Planning: A Framework.** NIEUWENHUIJSEN, M., KHREIS, H. (Orgs.) Berlim: Springer Cham, 2019.

O'DONOVAN, G; CADENA-GAITÁN, C. Air pollution and diabetes: it's time to get active! **The Lancet. Global health**, v.2, e287-8, 2018.

OLEKSZECHEN, N.; BATTISTON, M.; KUHNEN, A. Uso da bicicleta como meio de transporte nos estudos pessoa-ambiente. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, v.36, n.1, p.355-369, 2016.

OLIVEIRA, R.; SILVA, R. Ciências da atividade física como protagonista de uma agenda multisetorial de pesquisa e advocacy na promoção da mobilidade ativa. **Revista Brasileira de Atividade Física e Saúde**, v.26, e0189, p.1-5, 2021.

ONSV. **Ocorrências de trânsito custam R$ 52 bilhões por ano ao Brasil.** São José dos Campos: Observatório Nacional de Segurança Viária, 2022. Disponível em: https://www.onsv.org.br/comunicacao/materias/ocorrencias-de-transito- custam-r-52-bilhoes-por-ano-ao-brasil. Acesso em: 18/10/2023.

OPAS. **Agenda Convergente Mobilidade Sustentável e Saúde. Documento de Referência.** Brasília: Organização Panamericana de Saúde, 2020. Disponível em: https://iris.paho.org/handle/10665.2/53147. Acesso em: 17/10/2022.

OPAS. **OMS lança Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021- 2030.** Brasília: Organização Panamericana de Saúde, 2021. Disponível em: https://www.paho.org/pt/noticias/28-10-2021-oms-lanca-decada-acao-pela-seguranca-no-transito-2021-2030. Acesso em: 17/11/2023.

ORTIZ, J. Urbanismo informal, urbanismo espontâneo, urbanismo apropiado. La ciclovia de Bogotá. **Ecos. Ecofondo Bogotá**, v.4, p.54-62, 1995.

PAIM, C. **Paulista Aberta. Avenida Paulista no contexto dos movimentos de abertura de ruas, o espaço viário e suas apropriações.** Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: Universidade de São Paulo, 2022.

PEREIRA, B.; LEIBOVICI, S.; HASHIZUMI, N. Os impactos da política pública e a ocupação das ruas para práticas de lazer e cultura na cidade de São Paulo. **Revista do Centro de Pesquisa e Formação**, v.14, n.1, p.214- 243, 2022.

PEREIRA, R.; VIEIRA, J. **Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil III: o uso da mobilidade ativa.** Brasília: Instituto de Pesquisa Aplicada, 2024. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/14341/1/TD_3024_web.pdf. Acesso em: 24/08/2024.

PEREZ-ESCAMILLA, R.; LUTTER, C.; RABADAN-DIEHL, C.; RUBINSTEIN, A.; CALVILLO, A.; CORVALÁN, C.; BATIS, C.; JACOBY, E.; VORKOPER, S.; KLINE, L.; EWART-PIERCE, E.; RIVERA, J. Prevention of childhood obesity and food policies in Latin America: from research to practice. **Obesity Reviews**, v.18, n.2, p.28–38, 2017.

PIRES, A.; PIRES, L. Estado e mobilidade urbana. In: **Mobilidade urbana: desafios e sustentabilidade.** Antônio Cecílio Moreira Pires e Lilian Regina Gabriel Moreira Pires (Orgs.). São Paulo: Editora Ponto e Linha, 2016.

POCACITO. **Movimento Conviva - Ciclofaixa Project.** Berlin: Ecologic Institute Gemeinnützige, 2014. Disponível em: https://pocacito.eu/marketplace/movimento-conviva-ciclofaixa-project.html. Acesso em: 05/11/2023.

QUIROGA, M. **Pedaleando hacia el éxito académico: Evaluación del programa Al Colegio en Bici.** Bogotá: Universidad de los Andes, 2024. Disponível em: https://hdl.handle.net/1992/73558. Acesso em: 26/04/2023.

RAMÍREZ, A. Ciclovías: la ciudad para el ciudadano. In: **Ciclovías Bogotá para el ciudadano**. Bogotá: Editora Editolaser, 1983.

RECH, C.; PAZIN, J.; RODRIGUES, E.; PAIVA NETO, F.; KNEBEL, M.; COCO, T.; FERMINO, R. Como os espaços públicos abertos podem contribuir para a promoção da atividade física? **Revista Brasileira de Atividade Física e Saúde**, v.28, e0295, 2023.

REDE MINHA SAMPA. **Você sabe onde estão as ruas abertas?** São Paulo: Rede Minha Sampa, Bike Anjo, Cidade Ativa e Sampapé, 2024. Disponível em: https://www.ruasabertas.minhasampa.org.br/#block-5386. Acesso em: 30/08/2023.

RODRIGUEZ, A. **Subjetividades en el espacio público. La ciclovia de Bogotá.** Cádiz: Editorial UCA, 2017.

ROJAS-RUEDA, D.; VELAZQUEZ-CORTEZ, D.; NIEUWENHUIJSEN, M. Open streets in Latin-America: Health impacts related to physical activity. In: **ISEE Virtual Conference: 32nd Annual Conference of the International Society of**

Environmental Epidemiology, 2020. https://doi.org/10.1289/isee.2020.virtual.P-0072

ROLNIK, R. **O modelo carrocêntrico da cidade está nos matando.** São Paulo: Revista Gama, 2021. Disponível em: https://revistaforum.com.br/brasil/2021/9/22/raquel-rolnik-o-modelo-carrocntrico-da-cidade-esta-nos-matando-103693.html. Acesso em: 21/10/2023.

ROSE, N. **Governando a alma: a formação do eu privado.** In: Silva, T. (Org.). Liberdades reguladas. Petrópolis: Vozes, 1988.

ROSE, N.; O'MALLEY, P.; VALVERDE, M. Gubernamentalidad. **Astrolabio.** Nueva época, v.8, p.113-152, 2012.

sáROSIN, L. Construção e execução da agenda de políticas cicloviárias em Bogotá, Buenos Aires e São Paulo. In: CALLIL, V.; COSTANZO, D. (Org). **Estudos de Mobilidade por Bicicleta.** São Paulo: CEBRAP, 2018.

ROSIN, L.; LEITE, C. A bicicleta como resistência: o paradigma rodoviarista e o papel do ativismo ciclista no município de São Paulo/SP. **Cadernos da Metrópole**, v.21, n.46, p.879-902, 2019.

SÁ, T.; DURAN, A.; TAINIO, M.; MONTEIRO, C.; WOODCOCK, J. Cycling in São Paulo, Brazil (1997-2012): Correlates, time trends and health consequences. **Prev Med Rep**., v.13, n.4, p.540-545, 2016.

SÁ, T.; GARCIA, L.; ANDRADE, D. Reflexões sobre os benefícios da integração dos programas Ruas de Lazer e Ciclofaixas de Lazer em São Paulo. **Revista Brasileira de Atividade Física e Saúde**, v.22, n.1, p.5-12, 2017.

SANGUINO, W.; EUGENIO, B.; PORTILLA, J.; SILVA, J.; GAMBOA, J. Vía Activa y Saludable: estrategia formativa de hábitos de vida para el desarrollo de la aptitud física y la promoción de la salud. **Lúdica Pedagógica**, v.35, n.1, p.80-9, 2022.

SANTOS, C.; CAVALCANTI, O.; ZORZI, V.; RESCAROLLI, M.; MELLO, R.; LOPES, A.; RECH, C. Políticas públicas de mobilidade ativa no Brasil: uma análise documental da esfera do governo federal. **J. Phys. Educ.,** v. 35, e3532, 2024.

SANTOS, J.; SANTOS, L. Planejamento e mobilidade urbana no brasil: o uso da bicicleta como uma nova maneira de pensar e construir a cidade. **Revista Direito a Cidade**, v.14, n.1, p.113-137, 2022.

SANTOS, P.; SAMIOS, A.; BATISTA, B. **Ruas completas no brasil. Promovendo uma mudança de paradigma.** São Paulo: World Resources Institute Brasil, 2021. Disponível em: https://www.wribrasil.org.br/sites/default/files/wri-brasil-ruas-completas-no-brasil-2021.pdf. Acesso em: 18/11/2023.

SÃO PAULO. **Lei 8.712 de 1978. Dispõe sobre a reorganização da secretaria municipal de esportes, e dá outras providências.** São Paulo: Prefeitura Municipal, 1978. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/1978/871/8712/lei-ordinaria-n-8712-1978-dispoesobre-a-reorganizacao-da-secretaria-municipal-de-esportes-e-da-outrasprovidencias. Acesso em: Acesso em: 17/09/2023.

SÃO PAULO. **Lei 10.907 de 1990. Dispõe sobre a destinação para espaço de ciclovias no município de São Paulo.** São Paulo: Câmara Municipal, 1990. Disponível em: http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-10907-de-18-de-dezembro-de-1990. Acesso em: 17/12/2023.

SÃO PAULO. **Lei 10.908 de 1990. Dispõe sobre a demarcação de espaços para ciclofaixas em praças públicas do Município de São Paulo.** São Paulo: Câmara Municipal, 1995. Disponível em: http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-10908-de-18-de-dezembro-de-1990. Acesso em: 18/10/2023.

SÃO PAULO. **Decreto 34.854 de 1995. Regulamenta a Lei 10.907 de 1990.** São Paulo: Câmara Municipal, 1995. https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/decreto/1995/3485/34854/decreto-n-34854-1995-regulamenta-a-lei-n-10907-de-18-de-dezembro-de-1990-e-da-outras-providencias

SÃO PAULO. **Decreto 34.855 de 1995. Regulamenta a Lei 10.908 de 1990.** São Paulo: Câmara Municipal, 1995. Disponível em: http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-34855-de-3-de-fevereiro-de-1995. Acesso em: 22/12/2022

SÃO PAULO. **Lei 10.095 de 1998. Dispõe sobre o Plano Cicloviário do Estado de São Paulo.** São Paulo: Assembleia Legislativa, 1998**.** Disponível em: https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1998/lei-10095-26.11.1998.html. Acesso em: 21/12/2022.

SÃO PAULO. **Decreto 50.024 de 2008. dispõe sobre a reorganização da Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação e transfere os cargos de provimento em comissão que especifica.** São Paulo: Prefeitura Municipal, 2008. Disponível em: https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-50024-de-12-de-setembro-de-2008/consolidado. Acesso em: 23/08/2023.

SÃO PAULO. **Decreto 55.684 de 2014. Confere nova regulamentação à lei 12.264, de 1996 que dispõe sobre a implantação de áreas de lazer em vias públicas.** São Paulo: Prefeitura Municipal, 2014. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/decreto/2014/5569/55684/decreto-n-55684-2014-confere-nova-regulamentacao-a-lei-n-12264-de-11-de-dezembro-de-1996-que-dispoe-sobre-a-implantacao-de-areas-de-lazer-em-vias-publicas. Acesso em: 23/12/2022.

SÃO PAULO. **Plano Diretor Estratégico (PDE).** São Paulo: Câmara Municipal, 2014. Disponível em: https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/plano-diretor/. Acesso em: 25/12/2022.

SÃO PAULO. **Decreto 55.790 de 2014. Dispõe sobre a utilização de ciclovias, ciclofaixas e locais de tráfego compartilhado**. São Paulo: Prefeitura Municipal, 2014. Disponível em: https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-55790-de-15-de-dezembro-de-2014. Acesso em: 23/08/2023.

SÃO PAULO. **Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob).** São Paulo: Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana, 2015. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/mobilidade/planmob/index.php?p=189299. Acesso em: 23/12/2022.

SÃO PAULO. **Lei 16.885 de 2018. Cria o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo**. São Paulo: Câmara Municipal, 2018. Disponível em: https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16885-de-16-de-abril-de-2018. Acesso em: Acesso em: 22/10/2023.

SÃO PAULO. **Decreto 57.086 de 2016. Institui o Programa Ruas Abertas.** São Paulo: Prefeitura Municipal, 2016. Disponível em:

https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-57086-de-24-de-junho-de-2016. Acesso em: 22/12/2022.

SÃO PAULO. **Lei 16.607 de 2016. Institui o Programa Ruas Abertas.** São Paulo: Prefeitura Municipal, 2016. Disponível em: https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16607-de-29-de-dezembro-de-2016/#:~:text=Institui%20o%20Programa%20Ruas%20Abertas,1996%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAncias. Acesso em: 20/11/2023.

SÃO PAULO. **Decreto 58.425 de 2018. Transfere a coordenação do Comitê Intersetorial de Ruas Abertas e do Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento do Programa Ruas Abertas para a Secretaria Municipal de Esportes e Lazer**. São Paulo: Prefeitura Municipal, 2018. Disponível em: https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-58425-de-17-de-setembro-de-2018. Acesso em: 13/12/2023.

SÃO PAULO. **Lei 16.833 de 2018. Cria o Parque Municipal do Minhocão e prevê a desativação gradativa do Elevado João Goulart**. São Paulo: Câmara Municipal, 2018. Disponível em: http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16833-de-7-de-fevereiro-de-2018. Acesso em: 13/12/2022.

SÃO PAULO. **Regulamenta a Lei 10.095 de 1998. Dispõe sobre o Plano Cicloviário do Estado de São Paulo.** São Paulo: Assembleia Legislativa, 2018. Disponível em: https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/2018/decreto-63881-03.12.2018.html. Acesso em: 20/11/2022.

SÃO PAULO. **Decreto 58.601 de 2019. Institui Grupo de Trabalho Intersecretarial com o objetivo de adotar medidas prévias necessárias à implantação gradativa do Parque Minhocão**. São Paulo: Prefeitura Municipal, 2019. Disponível em: https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-58601-de-15-de-janeiro-de-2019. Acesso em: 07/08/2023.

SÃO PAULO. **Decreto 58.717 de 2019. Institui o Plano Municipal de Segurança Viária 2019/2028 e o Comitê Permanente de Segurança Viária do Município de São Paulo.** São Paulo: Prefeitura Municipal, 2019. Disponível em: https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-58717- de-17-de-abril-de-2019. Acesso em: 01/04/2023.

SÃO PAULO. **Termo de Cooperação PA nº 2014-0.308.072-7.** São Paulo: Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte e Bradesco Seguros, 2015. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/termo_de_cooperacao_1460145761.pdf. Acesso em: 20/04/2023.

SÃO PAULO. **Termo de Contrato n.12/SMT/2023**. São Paulo: Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito e Consórcio MOOVE-SP. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/mobilidade/Contrato 12_23_.pdf. Acesso em: 15/04/2023.

SÃO PAULO. **Extrato do Termo de Cooperação n.01 de 2020 – SMT.GAB**. São Paulo: Prefeitura Municipal e Uber do Brasil Tecnologia, 2020. Disponível: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/Termo%20de%20Cooperac%3%a7%c3%a3o%20-Ciclofaixa-UBER-assinado%20(1).pdf. Acesso em: 24/12/2022.

SÃO PAULO. **Decreto 60.379 de 2021. Autoriza a retomada gradual na Avenida Paulista do funcionamento do Programa "Ruas Abertas"**. São Paulo: Prefeitura

Municipal, 2021. Disponível em: https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-60379-de-14-de-julho-de-2021. Acesso em: 10/11/2023.

SÃO PAULO. **O que é Rua de Lazer?** São Paulo: Secretaria Municipal de Esportes e Lazer, 2022. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/esportes/ruas_de_lazer/index.php?p=287672. Acesso em: 10/12/2022.

SÃO PAULO. **O papel da SEME.** São Paulo: Secretaria Municipal de Esportes e Lazer, 2024. Disponível em: https://capital.sp.gov.br/web/esportes/w/quem_e_quem/5938. Acesso em: 14/11/2023.

SARMIENTO, O.; TORRES, A.; JACOBY, E.; PRATT, M.; SCHMID, T.; STIERLING, G.; FERNANDEZ, D.; MERRELL, J.; CASTILLO, A.; PARRA, J. **Ciclovias Recreativas de las Américas. Un Programa de Salud Pública.** Washington: Organização Panamericana de Saúde, 2007. Disponível em: http://new.paho.org/hq/dmdocuments/2009/ciclovias_vert_esp.pdf. Acesso em: 14/11/2022.

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**, v.7 (Suppl 2), p.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., p.S34-S40, 2017.

SARMIENTO, O.; PEDRAZA, C.; TRIANA, C.; DÍAZ, D.; GONZÁLEZ, S.; MONTERO, S. Promotion of Recreational Walking: Case Study of the Ciclovía-Recreativa of Bogotá. In: **Walking (Transport and Sustainability, vol. 9).** Leeds: Emerald Publishing Limited, 2017, p.275-286.

SARMIENTO, O.; GARCÍA, J.; HIGUERA, D.; USECHE, A.; WILCHES, M.; MONTES, F.; BONILLA, J.; MORALES, R.; GUZMÁN, L. **Innovaciones latinoamericanas para ciudades y comunidades cada vez más sostenibles y saludables: aprendizajes de América Latina frente al Objetivo de Desarrollo Sostenible número 11 desde la salud urbana.** Bogotá: Centro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible para América Latina, 2019.

SARMIENTO, O.; MEJÍA-ARBELAEZ, C.; DREXEL, K. **Ciclovías Temporales.** Bogotá: OPAS, 2020. Disponível em: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/urban-health-documents/bogota-ciclovias-es_3ad558de-926d-4402-a95d-393d43374b3a.pdf?sfvrsn=2e34ecdb_28. Acesso em: 26/11/2022.

SAVAGE, G. O que é agenciamento de políticas? **Práxis Educativa**, v.17, e2220018, 2022.

SAVOY, D.; MALATESTA, M.; POPPE, L.; NEGRÃO, E.; RODRIGUES, J. **Ciclofaixas Operacionais Entre Parques: uma experiência bem sucedida para inserção da bicicleta no sistema viário da cidade de São Paulo**. São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2022. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/ciclofaixas_1318612353.pdf. Acesso em: 17/12/2022.

SHELLER, M. Theorising mobility justice. **Tempo Social, revista de sociologia da USP**, v.30, n.2, p.17-34, 2018.

SILVA, A.; COSTA, M.; MACÊDO, M. Planejamento integrado, organização espacial e mobilidade sustentável no contexto de cidades brasileiras. In: **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C. (Orgs.). Brasília: Ipea & ITDP, 2016.

SILVA, A.; HINO, A.; REIS, R. Incentivo à ciclomobilidade em Curitiba-PR: desenvolvimento do modelo lógico dos programas Pedala Curitiba e CicloLazer. **Revista Brasileira de Atividade Física & Saúde**, v.22, n.5, p.493-97, 2017.

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

SILVA, I.; KALIL, A.; AMPARO, A.; MARTINS, A.; PEREZ, R.; SANTOS, V. Espaço urbano, fluxos e direitos: percursos no Elevado João Goulart (Minhocão). **Alabastro**, v.1, n.9, p.64-74, 2017.

SOARES, A.; GUTH, D.; AMARAL, J.; MACIEL, M. **A bicicleta no Brasil 2015**. São Paulo: Aliança Bike, Bicicleta para Todos, Bike Anjo e UCB, 2015.

SOIDA, A. **Repetição e sintoma na formação da cidade. Um estudo sobre a gentrificação do minhocão.** Monografia (Especialização em Sociopsicologia). São Paulo: Escola de Sociologia e Política de São Paulo, 2016.

STARICO, L.; VERLINGHIERI, E.; BROVARONE, E. Permanently temporary. Street experiments in the Torino Mobility Lab Project. **Journal of Land Use, Mobility and Environment**, v.3, p.159-167, 2024.

STEVENS, Q.; LEORKE, D.; DOVEY, K.; AWEPUGA, F.; MORLEY, M. From 'pop-up' to permanent: Temporary urbanism as an emerging mode of strategic open-space planning. **Cities**, v.154, n.105376, 2024.

STOPPA, E. **Gestão de Esporte e Lazer: análise dos espaços e equipamentos de esporte recreativo e de lazer em Ermelino Matarazzo, Zona Leste de São Paulo**. São Paulo: Editora Plêiade, 2011.

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.

TEDESCO, S.; SADE, C.; CALIMAN, L. A entrevista na pesquisa cartográfica: a experiência do dizer. **Fractal, Rev. Psicol.**, v.25, n.2, p.299-322, 2013.

TEIXEIRA, I.; BARBOSA, J.; BARROZO, L.; HINO, A.; NAKAMURA, P.; ANDRADE, D.; MAVOA, S.; TURREL, G.; REIS, R.; FLORINDO, A. Built environments for physical activity: a longitudinal descriptive analysis of Sao Paulo city, Brazil. **Cities & Health**, doi.org/10.1080/23748834.2022.2127173, 2022.

TEUNISSEN, T.; SARMIENTO, O.; ZUIDGEEST, M.; BRUSSEL, M. Mapping Equality in Access: The Case of Bogotá's Sustainable Transportation Initiatives. **International Journal of Sustainable Transportation**, v.9, p.457-67, 2015.

TORRES, A.; SARMIENTO, O.; PRATT, M.; SCHMID, T.; JACOBY, E.; STIERLING, G. Recreational Ciclovías: An urban planning & public health program of the Americas

with a latin flavor: 677. **Medicine & Science in Sports & Exercise**, v.41, n.5, p.47, 2009.

TORRES, A. **The Bogota's Ciclovia-Recreativa and Cicloruta Programs: Promising interventions to Promote Physical Activity, and Social Capital in the city of Bogota in Colombia**. Dissertation (Master in Public Health). Atlanta: Georgia State University, 2011.

TORRES, A.; SARMIENTO, O.; STAUBER, C.; ZARAMA, R. The Ciclovia and Cicloruta programs: promising interventions to promote physical activity and social capital in Bogotá, Colombia. **American Journal Public Health**, v.103, n.2, p.23-30, 2013.

TORRES, C. History of Everyday Cycling in Bogotá, Colombia. In: **Cycle History 29. Proceedings of the 29th International Cycling History Conference**. Editorial Committee: Gary W. Sanderson, Thomas Baker, & Phillip P. Sanderson Design and Layout by Greg Siple. London: ICHC Publications Committee, 2018.

TRIANA, C.; SARMIENTO, O.; BRAVO-BALADO, A.; GONZÁLEZ, S.; BOLÍVAR, M. A.; LEMOINE, P.; MEISEL, J.; GRIJALBA, C.; KATZMARZYK, P. Active streets for children: The case of the Bogotá Ciclovía. **Plos One**, v.14, n.5 e0207791, 2019.

TRONCOSO, L.; PUTTINI, R.; GONÇALVES JUNIOR, L.; TORO-ARÉVALO, S. Ciclismo urbano como direito humano a mobilidade ativa na cidade de São Paulo. **Movimento**, v.24, n.3, p.1015-1028, 2018.

TRONCOSO, L.; GONÇALVES JUNIOR, L.; TORO-ARÉVALO, S. Ciclismo urbano e processos educativos: cicloativismo como práxis de libertação. **Revista da ALESDE**, v.9, n.4, p.28-48, 2018.

TRONCOSO, L; TORO-ARÉVALO, S.; PUTTINI. R. A perspectiva do ciclismo urbano como sentido político em São Paulo, Brasil: experiências laborais na promoção da bicicultura. **Retos**, v.36, p.129-137, 2019.

TRONCOSO, L.; MANFIOLETE, S.; TORO-ARÉVALO, S.; PIMENTEL, G.; PUTTINI, R. Sentidos en la promoción de la bicicultura por docentes universitarios sudamericanos. **Revista Iberoamericana de Psicología del Ejercicio y el Deporte**, v.15, n.1, p.12-18, 2019.

TRONCOSO, L. Programa Ciclovía do Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD) – Bogotá, Colombia. **Motricidades: Revista da SPQMH**, v.3, n.2, p. 104–115, 2019.

TRONCOSO, L.; MANFIOLETE, S. T. R.; MARTINS, C. J. Estratégias metodológicas no agenciamento da bicicultura em ambientes escolares: um relato de experiência. **Lecturas: Educación Física y Deportes**, v.26, n.280, p.204-220, 2021.

TRONCOSO, L.; RONDON, K.; MUNOZ, J.; MANFIOLETE, S. La contribución de Lucho Herrera para el ciclismo deportivo en Colombia. **Retos**, v.43, n.1, p.852–860, 2022.

UCB. **Ciclovias Recreativas do Brasil.** Brasília: União dos Ciclistas do Brasil, 2022. https://uniaodeciclistas.org.br/recreativas/. Acesso em: 07/12/2022.

URRY, J. The “System” of ‘Automobility’. **Theory, Culture & Society**, v.21, n.4/5, p.25-39, 2004.

VACCARO, S. Governança e governamentalidade. In: **Governamentalidade Segurança.** VACARO, S. & AVELINO, N. (Orgs.). São Paulo: Intermeios; Brasília: CAPES, 2014.

VÁ DE BIKE. **Mapa da Ciclofaixa de Lazer de São Paulo, completo e atualizado.** São Paulo: Willian Cruz, 2021. Disponível em: https://vadebike.org/2012/11/mapa-ciclofaixa-de-lazer-sao- paulo/. Acesso em: 21/12/2022.

VAN DER MEULEN, J. **In the shadow of cars Vélomobility as a political project.** Thesis (Doctor of Philosophy). Lund: University of Lund, 2024.

VARELA, A.; HALLAL, P. Does every move really count towards better health? **The Lancet Global Health**, v.12, n.8, p. e1215-6, 2024.

YAMASHITA, K. **|MINHOCÃO| Via de práticas culturais e ativismo urbano.** Tese (Doutorado em Ciências). São Paulo: Universidade de São Paulo, 2019.

ZIEFF, S.; MUSSELMAN, E.; SARMIENTO, O.; GONZALEZ, S.; AGUILAR-FARIAS, N.; WINTER, S.; HIPP, J.; QUIJANO, K.; KING, A. Talking the Walk: Perceptions of Neighborhood Characteristics from Users of Open Streets Programs in Latin America and the USA. **Journal of Urban Health**, v.95, n.6, p.899-912, 2018.

ZUGE JUNIOR, O. **Cicloativismo paulistano: uma investigação jurídica-fenomenológica.** Tese (Doutorado em Direito). São Paulo: Universidade de São Paulo, 2015.

ANEXOS

ANEXO 1. TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E INFORMADO (TCLE)

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - TCLE
(Conselho Nacional de Saúde, Resolução 466/12)

O(a) Sr.(a) está sendo convidado(a) para participar de uma pesquisa de Doutorado em Desenvolvimento Humano e Tecnologias intitulada “Programas de Ciclovias Recreativas como tecnologias políticas no agenciamento da mobilidade ativa por bicicleta” a ser desenvolvida pelo acadêmico responsável da pesquisa Leandro Dri Manfiolete Troncoso, números do RG 42.898.764-3, CPF 340.836.478-84 e Passaporte FZ 659967, sob a orientação do Dr. Carlos José Martins, Professor do Departamento de Educação Física, Instituto de Biociências de Rio Claro, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (IBRC-UNESP). O objetivo geral da pesquisa será de interpretaros programas de ciclovias recreativas como tecnologias políticas para a promoção da mobilidade ativa sustentável. Caso o(a) Sr.(a) aceite participar desta pesquisa, a realização do encontro virtual por videoconferência com a possibilidade de acionar apenas o áudio fechando a imagem em vídeo, as respostas às questões da entrevista poderão ser enviadas por escrito, em formato de texto, ou gravadas em áudio. A entrevista pode gerar riscos, tais como constrangimentos, desconfortos, timidez, sentimento de medo e exposição ao responder, o que será avaliado na construção de um ambiente de pesquisa agradável ao participante da pesquisa. Para minimizar esses riscos: a) agendarpreviamente a coleta de dados; b) buscar um local privado e sem interferência de terceiros para a realização do encontro; c) permitir acesso ao material referente às perguntas antes da gravação da entrevista, caso seja de sua vontade; d) esclarecer possíveis dúvidas do participante sobre sua participaçãoe uso de suas respostas/opiniões/considerações; f) remarcar a coleta, caso solicitado; g) aceitar a solicitação de interrupção da gravação do procedimento em áudio ou imagem ou providenciar tal interrupção, caso observe alterações de humor/saúde que coloquem em risco durante a coleta de dados. A qualquer momento, antes, durante ou após participação, coloco-me à disposição para esclarecimentos sobre dúvidas que possam surgir com a pesquisa. A suaparticipação é voluntária e sua recusa não lhe provocará nenhum dano ou punição. Você poderá recusar a participar ou retirar seu consentimento, em qualquer fase da pesquisa, sem penalização alguma, o que será garantido o sigilo e a privacidade de sua participação. Os dados coletados são confidenciais e serão utilizados unicamente para fins acadêmicos. Sua participação não terá despesas, bem como, não terá qualquer tipo de remuneração. Se o(a) senhor(a) se sentir esclarecido sobre a pesquisa, seus objetivos, eventuais riscos ebenefícios, convido-(a) a assinar este Termo.

Local/data:

_____ _____

Assinatura do Pesquisador Assinatura do Participante

DADOS GERAIS DE IDENTIFICAÇÃO

Título do Projeto: Programas de ciclovias recreativas como tecnologias políticas no agenciamento da mobilidade ativa por bicicleta

Pesquisador Responsável: Leandro Dri Manfiolete Troncoso

Cargo/função: Aluno do Programa de Doutorado em Desenvolvimento Humano e Tecnologias / Linha de Pesquisa: Tecnologia das Dinâmicas Corporais

Orientador: Prof. Dr. Carlos José Martins

Instituição: Instituto de Biociências de Rio Claro / Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (IBRC-UNESP)

Endereço: Avenida 24 A, 1515 - Bela Vista - CEP 13506-900 - Rio Claro (SP)

Fone: (19) 3433-4328 E-mail: ldm.troncoso@unesp.br

DADOS PARTICIPANTE / COLABORADOR DA PESQUISA

Nome: _____

RG:_____ Passaporte: _____

Gênero:_____Data de Nascimento:____/_____/_____

Endereço: _____

Telefone:_____E-mail: _____

CEP-IB/UNESP-CRC

Av. 24A, nº 1515 / CEP: 13506-900 / Rio Claro (SP) / Telefone: 551935269678/ Parecer 4.269.357, Número CAAE: 32166820.3.0000.5465

ANEXO 2. TERMO DE CONSENTIMIENTO LIBRE Y INFORMADO

TERMO DE CONSENTIMIENTO LIBRE Y INFORMADO
(Consejo Nacional de Salud, Resolución 466/12)

Se le invita a participar en una investigación de doctorado en Desarrollo Humanoy Tecnologías titulada “Programas de ciclovías recreativas como tecnologías políticas para la promoción de la movilidad activa por bicicleta” que será desarrollada por el investigador académico responsable Leandro Dri Manfiolete Troncoso, RG 42.898.764-3, CPF 340.836.478-84 y Pasaporte FZ659967, bajo la dirección delDr. Carlos José Martins, Profesor del Departamento de Educación Física, Instituto de Biociencias de Rio Claro, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (IBRC-UNESP). El objetivo general de la investigación será interpretar los programas de ciclovías recreativas como tecnologías políticas para la promoción de la movilidad activa sostenible. Si acepta participar en estainvestigación, la realización de una reunión virtual por videoconferencia con la posibilidad de que el entrevistado active solo el audio cerrando la imagen del video, las respuestas a las preguntas las entrevistas pueden enviarse por escrito,en formato de texto o grabadas en audio. La aplicación de la entrevista puede generar riesgos, como vergüenza, malestar, timidez, sentimiento de miedo y exposición al responder, los cuales serán evaluados positivamente en la construcción de un ambiente de investigación agradable para el participante de la investigación. Para minimizar estos riesgos: a) programe la recopilación de datos con anticipación; b) buscar un lugar privado y sin injerencias de terceros para realizar la reunión; c) permitir el acceso al material relacionado con las preguntas antes de la grabación de la entrevista, si lo desea; d) aclarar posiblesdudas del participante sobre su participación y uso de sus respuestas / opiniones / consideraciones; f) reprogramar la recolección, si se solicita; g) aceptar la solicitud de interrupción de la grabación del procedimiento en audio o imagen por parte del participante si observa cambios de salud que lo pongan en riesgo durante la recolección de datos. En cualquier momento, me pongo a disposiciónpara aclarar dudas de la investigación. Su participación es voluntaria y su negativa no le causará ningún daño. Puede retirar su consentimiento, en cualquier etapa de la investigación, lo que garantizará la confidencialidad y privacidad de su participación. Los datos recopilados son confidenciales y se utilizarán únicamente con fines académicos. No tendrás ningún gasto para participar, ni tendrás ningún tipo de remuneración. Si tiene claro los objetivos dela investigación, lo invito a firmar este Término.

Localidad/Fecha:

_____ _____

Firma Investigador Firma Participante de la Investigación

DADOS GENERALES DE LA INVESTIGACIÓN

Título del Proyecto: Programas de ciclovias recreativas como tecnologias políticas no agenciamento da mobilidade ativa por bicicleta

Investigador Responsable: Leandro Dri Manfiolete Troncoso

Cargo: Alumno del Programa de Doctorado en Desarrollo Humano y Tecnologías / Línea de Investigación: Tecnologías, Cuerpo y Cultura

Orientación: Prof. Dr. Carlos José Martins

Institución: Instituto de Biociências de Rio Claro / Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (IBRC-UNESP)

Dirección: Avenida 24 A, 1515 - Bela Vista - CEP 13506-900 - Rio Claro (SP)

Teléfono: (19) 3433-4328 E-mail: ldm.troncoso@unesp.br

DATOS PARTICIPANTE / COLABORADOR DE LA INVESTIGACIÓN

Nombre: _____

Número Identificación:_____Pasaporte: _____

Género:_____ Fecha de Nacimiento:_____/_____/_____

Dirección: _____

Teléfono:_____E-mail: _____

CEP-IB/UNESP-CRC

Av. 24A, nº 1515 / CEP: 13506-900 / Rio Claro (SP) / Telefone: 551935269678 / Parecer 4.269.357, Número CAAE: 32166820.3.0000.546

ANEXO 3. PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: Programas de ciclovías recreativas como tecnologias políticas para a promoção da mobilidade ativa sustentável

Pesquisador: Leandro Dri Manfiolete Troncoso

Área Temática: Interdisciplinar

Versão: 4

CAAE: 32166820.3.0000.5465

Instituição Proponente: Instituto de Biociências de Rio Claro / Universidade Estadual Paulista

Patrocinador Principal: Fundação Coordenadoria de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 4.269.357

Apresentação do Projeto:

Trata de uma pesquisa de Doutorado em Desenvolvimento Humano e Tecnologias intitulada “Programas de ciclovias recreativas como tecnologias políticas para a promoção da mobilidade ativa sustentável” que será desenvolvida por Leandro Dri Manfiolete Troncoso, responsável da pesquisa, sob a orientação do Dr. Carlos José Martins, Professor do Departamento de Educação Física do Instituto de Biociências de Rio Claro.

Objetivo da Pesquisa:

“Analisar os programas de ciclovias recreativas como tecnologias políticas para a promoção da mobilidade ativa sustentável."

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

É relatado: "Para minimizar esses riscos: a) agendar previamente a coleta de dados; b) buscar um local privado e sem interferência de terceiros para a realização do encontro; c) permitir acesso ao material, às perguntas antes da gravação da entrevista, caso seja de sua vontade; d) esclarecer possíveis dúvidas do participante sobre sua participação e uso de suasrespostas/opiniões/considerações; f) remarcar a coleta, caso solicitado; g) aceitar a solicitação de interrupção da gravação do procedimento em áudio ou imagem, pelo participante ou providenciar tal interrupção, caso observe alterações de humor ou saúde que coloquem oparticipante em risco durante a coleta de dados."

Benefícios: a) dar a conhecer o trabalho da Red de Ciclovías Recreativas de las Américas (Red-CRA); b) caracterizar a formação dos programas de ciclovias recreativas; c) analisar a participação cidadã na política institucional de planejamento das cidades."

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa: "Os discursos sobre o fenômeno mobilidade ativa sustentável como tecnologia política têm pouco apoio institucional em relação à integração administrativa e programática, o que corrobora o apoio de cartas de compromisso internacionais que responsabilizam a gestão pública pela promoção da saúde e prevenção de doenças degenerativas crônicas. Dada a eficácia dos programas de ciclovias recreativas para a convivênciahumana, perguntamos: Quais são os discursos que compõem a política pública que promove a mobilidade ativa sustentável? Ou, quais são as perspectivas dos agentes culturais envolvidos nesse contexto social?Como o mercado de transporte motorizado gera grande parte dos impostos para o poder público além do lobby da indústria automobilística, torna-se um desafio a sua implementação. Aqui, vale observar a distinção entre disciplina e segurança que, ao considerar as diferentes formas de espacialidade como resultado de um problema de estrutura, a cidade disciplinar que se move entre destinos tem em seu planejamento interno operado a partir da arquitetura logística que responde à ordem da construção constituinte individualizada separando o corpo social do motorista com seu entorno, o que o converte em quantidade e intensidade diante da regulação monótona do ato de dirigir que exige a liberação dos espaços viários de circulação e passagem como forma de regulação da fluidez e da velocidade. Dessa forma, a conquista efetiva de compartilhar um modo de vida válido para o bem comum nas cidades latino-americanastem coerência nos movimentos de cidadãos que respondem a essa hegemonia reivindicando na política institucional, uma abertura convergente para o poder público atender às demandas da sociedade civil organizada. O contraponto desta questão no território latino-americano está na comparação com países nórdicos como Dinamarca, Holanda e Alemanha que, no uso massivo da bicicleta, têm uma demandaexistencial com a superação dos conflitos por já terem passado por múltiplos protestos que serviu para formar uma identidade capaz de aglutinar múltiplas agências discursivas. Essa demanda foi necessária paraque a administração pública trabalhasse para formatar o conteúdo das ações de infraestrutura para mobilidade não motorizada, por isso o significado dessas estruturas se situa na proximidade de elaçõesdialógicas entre “representantes representados” para construção de consenso passo que nas cidadeslatinoamericanas, apesar de atingir o limite físico (poluição ambiental urbana) e social (sedentária), há uma impossibilidade ética de comparar essas realidades devido a diferentes processos históricos cujo paradigma de mobilidade ativa sustentável ainda é em uma etapa recreativa. Portanto, pretendemos estabelecer um conjunto relacional de argumentos com base nos seguintes termos: a) como o fenômeno da mobilidade ativa sustentável interage entre os campos da obilidade urbana e da saúde coletiva; b) caracterizar a formação de programas de ciclovias recreativas; c) analisar a mobilidade ativa em relação à participação do cidadão na política de planejamento institucional das cidades.

No sentido de analisar as configurações dessas redes de governamentalidade biopolítica na aplicação de programas de ciclovias recreativas como tecnologias políticas, estamos inspirada numa abordagem genealógica a qual procura produzir uma ruptura de evidencia, buscando os nexos de saber-poder e seguir as linhas de ruptura de sua emergência. A perspectiva teórica de Michel Foucault identifica o conhecimento e as tecnologias políticas estão atuantes nos indivíduos para o disciplinamento dos corpos e a regulação das populações como contraponto analítico das liberdades formais e jurídicas modernas amplamente divulgadas, ou seja, o autor enfatiza que a arqueologia e genealogia das técnicas de governo, conhecimento biomédico e medicina revelam sua papel biopolítico na constituiçao do sujeitomoderno. A partir do "Manual para implementar y promocionar la ciclovía recreativa" ESTRADA et al. (2009) que menciona oito bases operacionais: 1) vontade política em assumir decisões que geram conflito inicial devendo incluir do executivo àsautoridades 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) o treinamento para seleção de funcionários com o compromisso de salvaguardar a segurança durante o desenvolvimento das atividades; 7) realizar contratos de suprimentos e serviços para a aquisição de elementos de segurança, uniformes, transferência de materiais, gestão de seguros e disseminação de mídia; 8) manutenção da atividade com horário de montagem e supervisão do pessoal em relação a circulação de veículos motorizados. A produção acadêmica interdisciplinar sobre o fenômeno mobilidade ativa sustentável, as Ciclovías Recreativas possuem uma propriedade capaz de atuar como tecnologias políticas na organização de eventos recreativos público bem como na conexão da descrição determinada do objeto (bicicleta ou outros tipos de rondas) a fim de gerar interações mediadas para perpetuar o comportamento entre os indivíduos cujos valores sociais propostos são peculiares ao nosso tempo em que a ecologia humana se tornou uma questão central para o planejamento urbano alienado ao modelo de saúde expandido como um direito e responsabilidade moral ao considerar o ambiente urbano para a formulação de políticas públicas intersetoriais, aqueles que reafirmam o poder pastoral do Estado para o cumprimento do serviço preventivo de saúde. c) Os discursos dos promotores: pretendo realizar entrevistas em diversos países latinoamericanos que promovem as ciclovias recreativas, por exemplo, Brasil, Chile, Peru, Equador, Colômbia, Panamá e México, com cincoentrevistas por país com agentes públicos e da iniciativa privada.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

IBP: Informa os riscos da pesquisa e os meios de minimizá-los. Informa os benefícios da pesquisa. O cronograma está adequado: apresenta critério de inclusão e número de participantes.

TCLE: Está redigido em linguagem clara e acessível ao participante. Está redigido em forma de convite. Contém o nome do pesquisador, título do trabalho e objetivos e RG do pesquisador. Informa a metodologia a ser aplicada; Informa os riscos da pesquisa. Informa métodos de minimizar os riscos. Informa os benefícios. Informa ao participante que a pesquisa será sigilosa e que o mesmo pode deixar a pesquisa a qualquer momento. Informa ao participante que o mesmo não terá gastos e nem será remunerado. Informa ao participante o contato do CEP. Termina o TCLE na forma de convite para assiná-lo em duas vias. Informa que será gravado e filmado, e indica possibilide de alternativa à gravação.

Gerais: Apresenta questionário de perguntas. As informações são coincidentes em todos os documentos.

Recomendações: não se aplica.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações: O CEP REFERENDA O PARECER DO RELATOR. A versão atual do protocolo de pesquisa atende às solicitações anteriores feitas por este CEP.

Considerações Finais a critério do CEP: O projeto encontra-se APROVADO para execução. Pedimos atenção aos seguintes itens: De acordo com a Resolução CNS nº 466/12, o pesquisador deverá apresentar relatório final. Eventuais emendas ao protocolo devem ser apresentadas, com justificativa, ao CEP de forma clara e sucinta, identificando a parte do protocolo a ser modificada. Sobre o TCLE: caso o termo tenha DUAS páginas ou mais, no momento da sua assinatura, o participante da pesquisa (ou representante legal) e o pesquisador responsável deverão RUBRICAR todas as folhas colocando as assinaturas na última página.

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BASICAS_DO_PROJETO_1528233.pdf	13/08/2020 12:23:16		Aceito
TCLE / Termos de Assentimento	Termo_de_Consentimento_Livre_e_Esclarecido_TCLE.pdf	13/08/2020 12:22:55	Leandro Dri Manfiolete Troncoso	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	ProjetoDetalhadoBrochuraInvestigador.pdf	13/08/2020 12:22:42	Leandro Dri Manfiolete Troncoso	Aceito
Folha de Rosto	FolhadeRosto.pdf	18/05/2020 10:35:54	Leandro Dri Manfiolete Troncoso	Aceito

Situação do Parecer: APROVADO. **Necessita Apreciação da CONEP: NÃO.**

Rio Claro, 10 de Setembro de 2020.

Assinado por: Flávio Soares Alves (Coordenador)

Endereço: Av.24-A n.º 1515
Bairro: Bela Vista **CEP:** 13.506-900
UF: SP **Município:** RIO CLARO
Telefone: (19)3526-9678 **Fax:** (19)3534-0009 **E-mail:** cepib@rc.unesp.br

ANEXO 4. TRANSCRIÇÃO DAS ENTREVISTAS

ENRIQUE JACOBY

La historia comienzo cuando llego a la Organización Panamericana de Salud (OPAS) como asesor regional de Nutrición y Actividad Física, llegué a la OPAS en el año 2000, casi no había nada muy desarrollado en tema de nutrición y obesidad, era un tema importante, pero no había existido un esfuerzo para hacer políticas públicas que confrontaban el cuadro de sedentarismo y las enfermedades no-transmisibles que era un tema grande, yo tenía que elaborar contenidos de actividad física y nutrición relacionado a eses temas de las enfermedades, pero como tú conoces la propuesta de hacer actividad física en solamente en el universo recreativo, siempre dicen tiene que hacer actividad física, tengo que poner mi pantalón corto, mis tenis, salir a jugar deporte, pero en la vida diaria no existía y cuando existe en realidad mucha oportunidad para hacer actividad física, tomar las escaleras de un edificio, caminar a la escuela o al trabajo, hay muchas opciones para tener actividad física y todo estaba reducido a la cosa deportiva porque ahí hay dinero comprende, hay dinero, pero si uno dice quiero caminar para tomar el metro que deja a diez cuadrasde mi trabajo, hay personas que dicen porque vas hacer eso, puede divertirse, venga a mi gimnasio, te cuesta 100 dólares, gran parte de nuestro esfuerzo, te lo cuento muy concreto, en un minuto todo lo que hice y después espaciarlo, en alimentación no tenemos que inventar la rueda porque la tradición alimentaria de nuestros países latinoamericanos es rica en alimentos de verdad, en cocina, en calidad de gusto, es comida sabrosa, de México, Perú, Brasil, la comida de nordeste, es buena comida de verdad, no hay que inventarla, como cocinar, donde comprar, como cultivar, ya sabemos hacer a 500 años y eso hay que fortalecer y no inventar tonteras como tiene que comprar el alimento con menos azúcar, grasa e sodio, porque las vitaminas, eso es industria porque quiere vendernos que en realidad están ganando, los ultra procesados en el mundo están ganando el partido porque están vendiendo más y la gente abandona la cocina y los alimentos naturales, volvamos a esos alimentos como manera de combatir la mala alimentación y actividad física, la pongamos en la vida diaria, montemos bicicleta, caminemos en la calle, que existe más seguridad en las calles, que sea popular y no tengamos que pagar por hacer actividad física,eso lo podemos hacer todos, ese fue el concepto que quiso desarrollar, creo que puesto escrito en algunostrabajos relacionados con ese tema, esa era la intención, en actividad física yo lo pertenecía cuando estuvo en la OPAS a una organización cercana a Agita Sao Paulo, al Doctor Matsudo del CELAFISCS para ellos esa idea de la ciudad y actividad física, podría ser, pero mejor ir a un parque que se hace deporte en la mañana, una orientación deportiva, eso está bien, hay que hacerlo y está bien combinar ambas las cosas,pero me interesaba más lograr como el transporte fuera un elemento clave de la actividad física y eso ha sido el esfuerzo, bajamos el número de automóviles, hay documentación abundante de que usar el transporte público hace con que la gente camine más, eso ha sido la orientación que yo ha querido tomar por permitir nos acercarnos a otros colegas que están trabajando por ciudades sostenibles que no tengan mucho carro y que utilice mucha gasolina, que tengamos carros eléctricos, que tengamos sistema de transporte como tiene Curitiba, ha sido una ciudad ejemplar por el bueno transporte público llegar a toda parte, pero en latino-américa hay una obsesión de que cada individuo debe tener un automóvil, cada persona comprar un auto y eso fue los americanos que desarrollaran esa idea después de la segunda guerra mundial, como el petróleo era barato, poner automóviles también era barato, o sea, eses automóviles se mueven con mínima inversión de dinero, hay ya no es así, el petróleo cada vez más caro y aquí a 20 años no tendrá más petróleo en el mundo, no hay donde encontrar más petróleo, claro aquí es donde entra los temas de sostenibilidad, pero ciudades para la gente caminar y aumentar el contacto humano genera beneficios, no solamente de salud, sino mentales con alegría y capacidad de tener encuentros, ciudades con muchos automóviles no hay contacto humano, usted no habla con una persona en automóvil costado, la idea era desarrollar mecanismos que hiciera que la actividad física fuera más fácil en las ciudades y esofue lo que me dediqué hacer tratando de hacer durante nueve años cuando estuve en la OPAS y parte de eso fue las ciclovías recreativas, nos gustó mucho la ciclovía recreativa porque cuando fue a Bogotá la primera vez me quedé impresionado, eran cerca de 700.000 personas en Bogotá domingo en la calle haciendo actividad física montando a la bicicleta, era una cosa increíble que puede ser hecha por todos los municipios del país, luego la contribución a una actividad física regular está casi asegurada, ese es el logromás importante convertir lo recreativa en una cosa más cotidiana y una oportunidad de contacto entre las personas, eso era algo muy importante, eso es lo que puedo decir, las formas tradicionales en buena alimentación es hacerle caso al doctor, ir donde el médico que te de recomendaciones, no comas muchos carbohidratos, tienes que comer más carne, tiene que olvidar de esos ingredientes, eso es basura por no servir, es mejor utilizar las tradiciones culturales. Eso era el contexto que nosotros queríamos combatir y nos parecía importante que una organización

fuerte en salud pública como es la OPAS liderar el esfuerzo en decir que es así como deberíamos de vivir y no en una posición de dominio del automóvil, eso es lo queha estado pasando, el control total del automóvil de nuestra vida diaria, en el automóvil se vive, se come, se hace amor en el automóvil, se conversa en el automóvil, es un absurdo grande haber convertido el automóvil en un elemento central en la vida de las personas con tanto prejuicio ambiental en primero lugary también el prejuicio a la salud humana porque hay intoxicación de gases sin duda y la salud planetaria, de manera que hay muchos factores positivos la idea de utilizar nuestras piernas más es un llamado positivo y tener transporte público de calidad es también positivo, transporte público ayuda a caminar, no hay transporte público que te deje en la puerta de su oficina, te deja a seis cuadras donde usted trabaja de manera que hay de caminar y el transporte público arroja el consumo inútil de combustibles fósiles que son los que contaminan e intoxican nuestros pulmones, eso es lo que pretendíamos hacer y nos pareció que la ciclovía recreativa era una magnífica oportunidad para crear ese interés, comenzó a crecer y llego a Estados Unidos haciendo en muchas ciudades, no sé si ahora sigue, pero cuando me retiré de la OPAS en 2015 había muchas ciclovías en Estados Unidos, en San Francisco en la California, en Nueva York, había una gran cantidad de esas experiencias, lo cual es fantástico porque es un movimiento táctico con visión de futuro, tú quieres cambiar el transporte, pero el movimiento táctico es comenzar con la recreación, la gente comienza a apreciar, que bueno sin automóvil y porque no es todos los días, porque no es más frecuente,cuando eso golpea la cabeza de la gente, usted tiene potencia política para actuar, la gente comienza a demandarlo, eso es importante, esa era nuestra intención, que pasáramos a tener una vida de uso de nuestro cuerpo más activo y de contacto humano que está perdido por el automóvil, hay un estudio que versa sobre el volumen de automóviles, por ejemplo en una avenida 2000 automóviles por hora circulandoen las calles, las personas que viven cerca no tiene más de 1,5 amigos, si usted baja a 500, tienen promedio tres amigos, o sea, si usted baja significativamente el número de vehículos que circulan en algunas horas, es un estudio interesante, como el automóvil es un factor de separación de la gente, con disociación, no es de acercamiento humano, al contrario, es una forma de apartar más la gente de contacto que podríamos tener para hacer las cosas mejor. Cuando descubres por la primera vez esa afectividad de gente por la paz que hay en una ciclovia, no hay ruidos, no hay motores, no hay humo, pero hay gente y es pacífico en la ciclovia, nadie reporta muertes, es tranquila, caramba está bueno, porque la ciudad no es así, es cierto, la ciudad sí es así y los primeros a descubrir eso fueron los holandeses y la gente en Dinamarca, ellos cerraron sus ciudad que empezaron a ser entregues para los automóviles y la volvieron a ser peatonales, hay que buscar la historia de todo eso, pero los primeros países que convierten sus ciudades para la gente y no para autos, están en Finlandia, Suecia, Dinamarca, Holanda, en Alemania también y han crecido en Francia y España, está creciendo, hay cada vez más interés por el uso de la bicicleta, para hacer ciclovias, para que la gente va al trabajo por regulaciones para evitar que los automóviles accidenten a los ciclistas, todo eso ha estado creciendo, es un mensaje fácil de transmitir, una buena foto que muestre esa tranquilidad que describo es la que queríamos contagiar con las ciclovias recreativas, comienzan como un recreo o un juego terminan en serio llegando a invadir la ciudad y porque no decir que eso debería ser todos los días, toda la semana para la gente. Hay entendimiento político, pero primero hay un status quo, que la gente dice eso es normal, nosotros hemos nacido en ciudades de automóviles y hemos asumido que eso es normal, el primero problema es convencer a la gente que hay otra cosa mejor y que es posible otro normal, un normal diferente, un normal con beneficio humano, ese normal hay que inventarlo y una buena forma de inventarlo es comenzar jugando el día domingo en la ciclovia y que la gente diga, que lindo todo eso, lo que involucra el tema del juego en relación al contacto humano, fijase, porque la gente gusta ir al mall, va mirar otras, personas, mucha gente no compra, pero sí dio el paseo, esa forma de socialización en un ambiente económico e comercial es mortal, es una porquería, la forma de no encontrarnos es en un ambiente de compra, es terrible, parece horroroso, la mejor manera de encontrarnos es en un parque o en la calle caminando, ese entretenimiento que genera gusto por el contacto humano, la gente le gusta mirar otra gente y acercarse para conversar, tener contacto, eso hay que volver a revivirlo, pero no es en un ambiente comercial de shopping, ese no es un ambiente propicio, quisiera hacer alejado de esas intenciones económicas comerciales, igual a subir en tu automóvil, tú vas más seguro porque en la calle alguien puede atacarte, tú vas en un automóvil tiene más seguridad y si el automóvil es más grande consume más gasolina, casi un camión gigante mejor aún, nos vende cosas cada vez mayores, es una locura completa, nacemos en ese ambiente, trabajamos para revertir esa situación, creo que la diversión de la ciclovia es un medio, otro medio es que necesitamos hacer actividad política relacionada al cambio climático cuanto a nuestra forma de vivir actualmente comercial absurda y que no tiene ningún objetivo razonable si miramosque estamos a 25 años en el momento que tendremos 550 partes por millón de CO_2 en la atmosfera ya nohay marcha atrás, no hay manera de arreglar cambio climático, te das cuenta lo grave que es, ahora

hablamos 25 años, antes hablábamos que sería en 2300, va ser muy pronto, necesita actividad política, necesita hacer lo que están haciendo los muchachos en Europa, la niña que en su día viernes va dar su palestra y conversar sobre la importancia de los políticos cambiaren y se tome decisiones que se abandone el petróleo, que se usen medios energéticos favorables al medio ambiente y al planeta, todos esos puntostienen que estar en la agenda política, están atrasados, estamos como un tren que va colisionar con una pared y va a morir mucha gente y dentro estamos conversando si ponemos una cuchara a más de azúcar en el café, así estamos a punto de hacer mierda y estamos discutiendo cosas irrelevantes que contienen ningún significado, muchas de las luchas políticas son importantes, pero no son en la magnitud del tamaño que podría ser, creo que el tema de actividad física que estamos hablando ahora solo lo veo con éxito en el contexto político para hacer frente a los problemas que tenemos de cambio climático en el planeta. Digolo que tiene que hacer, no como hacer ni tampoco creo haber una solución fácil, lo momento que enfrentamos es difícil, en lugar de tener Bolsonaro que aparece con un discurso estúpido regresivo contrario a lo que queremos para el mundo nos hace más difícil la pelea, pero ese es el reto que tenemos ahora de hacer frente a un momento complejo donde no solo el sistema tiene mecanismos comerciales para convencer a la gente, sino el sistema encontró un mecanismo político para envenenar a la gente, el sistema ha decidido entrar en la política, no solo para vender cosas, quiere meter en nuestras ideas y en la política, eso lo que está habiendo ahora, no se trata de una economía neutral que no se mete en política, solamente quiere vender productos para la gente, ahora es más agresivo aún, tienen instrumentos políticos para perpetuarse, pero no se perpetúan por mucho tiempo, en realidad falta poco tiempo, he metido en ese temaporque cada día que pasa es una urgencia cada vez mayor y muchos países latinoamericanos todavía haymucha pobreza y la gente responde con el estómago, si le dan ofertas, la gente prefiere que le den pan a cualquier nueva ideología u otra forma de pensar y las ideas del cambio climático les parece absolutamente lejanas. El origen de la pandemia es la forma estúpida de producir aves en galpones gigantescos donde hay 30.000 aves apretadas comiendo y matándose entre ellas igual que las vacas u otros animales, en eseambiente artificial que se reproduce el virus, antes de esa pandemia de covid-19, hubo tres epidemias, el SARS, una en medio oriente y una en Holanda, pequeñas pero producidas por coronavirus y los científicosdijeron hace 15 años, esto va convertir en una pandemia y la tenemos porque la forma de producir del sistema ha generado esa pandemia, eso no es una casualidad, tiene que ver con un sistema de producción masivo brutalizado de los animales, fíjese como se produce los animales, en esas granjas los animales noestán libres, las vacas no comen pasto, comen cereales, no están hechas biológicamente para comer cereales, pero con esa área abundante que hay en Estados Unidos, ellos decidieron ofrecer cereales a lasvacas y le han vendido al mundo que esa es la mejor manera de vivir, si lo han vendido a China, Europa, hay de comer cereal en lugar de comer pasto y lo mismo ocurre con los chanchos, también les dan cereales y la producción masiva que le digo, 40.000 gallinas en un solo granjero es un bestialismo, una animalidad,no pueden los animales vivir exitosamente, además usan genética para que los animales crezcan en menos tiempo, la pandemia de covid ha sido creada por el sistema brutal en que estamos, no es una casualidad, no es un error de mala suerte, estaba anunciado que llegaría porque estamos produciendo errado, estamos destruyendo el planeta y a otras especies, eso no ve la gente porque no pasa en la televisión que no transmite como viven las pequeñas gallinas en esas granjas, eso no lo pasan, es secreto, las empresas queproducen animales mantiene en secreto la forma de producir. La mayor parte de los ingredientes de un alimento ultra procesado o la comida chatarra provienen de la soya o maíz transgénico, mucho producido en Estados Unidos, Brasil e Argentina y ahora también Bolivia, Uruguay y Paraguay que también producenmaíz transgénico y es un maíz de consumo industrial, ese maíz no es para preparar en mi cocina, no, eso necesita un procesamiento industrial y de ahí viene el ultra procesamiento energético, la energía de una bolsa son 150 calorías pero para producir esa pequeña bolsita necesita 700 calorías, es absurdo, no hay equilibrio, es ridículo, lea el libro El dilema del omnívoro de Michael Pollan, cuenta la historia de la agricultura mundial y en que hemos terminado, en la agricultura nace el capitalismo y esa misma agricultura capitalista que nos está matando. Cuando invitaron a postular concurso para trabajar en la OPAS, vi una oportunidadde influenciar los gobiernos nacionales de la región es que hay formas de hacer las cosas mejor y que estamos equivocados en la forma de crecer y desarrollar lo que tenemos en ese momento y eso en mi campo incluye el desarrollo humano rural, no es solamente como come un individuo ni como hace ejercicioun individuo, eso significa cómo se organiza la ciudad y la producción de alimentos, ahí está la quintaesencia de los problemas que hemos vivido los ciudadanos, el modelo está fuera de lo que ha sido la mejor tradición de producción de alimentos en la historia de la humanidad con 2.5 millones de años, desde la invención de la agricultura hace diez mil años todo fue hacia abajo en declive, cuando éramos cazadores-colectores, recolectábamos lo que había y comíamos animales muertos, en esa época la estatura humana era siete centímetros mayor de que trecientos años de agricultura moderna que domino

apenas uno a dos cereales, cuando se descubre la agricultura en Mesopotamia o los incas o lo china, hay siete polos de descubrimientode la agricultura en el planeta, la mayoría de ellos utilizaron un cultivo, entonces de comer variado con frutas, vegetales, animales, de los cazadores-colectores, pasamos a cultivar una sola cosa, trigo, o solo maíz y eso se comía todo el tiempo, la monotonía se instaló hace diez mil años, se ha perfeccionado en losúltimos 50 años, esa monotonía ha logrado su perfección ahora, creemos que comemos diferente porque cada bolsa plástica de color diferente a la otra, pero dentro es la misma cosa, eso es un tema nutricional. Esa era un problema cuando entré en la OPAS y percibía que muchas de las recomendaciones eran individuales, al contrario, las epidemias han sido causadas por problemas estructurales y usted quiere resolver el problema estructural de la mala alimentación con el alcance de la industria y sus complejidadespolíticas y legales, resolviendo diciendo a la gente come ese alimento que es mejor y te hace bien, el sistemacambió hay que cambiarlo, debemos poner una alternativa contra un problema sistémico, las soluciones personales siempre existirán, pero no resuelven epidemias ni tampoco problemas masivos sistémicos.

JAIME ORTIZ

Estoy encantado de estar aquí, tuvo varias oportunidades de estar en Brasil también invitado por un personal de Sao Paulo, en Curitiba, en Sao Luis de Maranhao, en Manaus y soy un gran admirador de la cultura y del país. Ante todo, gustaría de hacer una aclaración importante para usted, la ciclovia que va cumplir 47 años, usted nunca irá escuchar referirme a ella como ciclovia recreativa porque lo des ciclovia recreativa es un calificativo que le pusieron a posteriori a algo que no nació exclusivamente como un evento de recreación, la ciclovia nace y si usted vio bien una de las fotos que mandé, avistó “la gran manifestación del pedal”, la ciclovia nace como una forma de expresar un desacuerdo con el urbanismo y el diseño urbanoque, en ese momento, se apoderó del país que había entrado en un proceso de urbanización acelerada y en ese proceso el imaginario era la ciudad americana basada en la movilidad para los automóviles, pero estamos en un país y en una región donde los carros, no es el caso del Brasil, en caso de Colombia es realmente la proporción de viajes diarios que se hacen en automóvil es muy menor, no pasa de 17% de losviajes diarios, sin embargo el imaginario, la legislación, las inversiones, el diseño de las ciudades si se hace para una sociedad que debería moverse en automóvil, yo y mi colega Fernando Caro, en eses años era profesor en la Universidad Javeriana en Colombia, yo me entrené en Estados Unidos y a dedicado toda mivida al urbanismo y al diseño urbano y para mí fue muy dramático volver de haber estudiado la crisis de laciudad americana pos guerra y encontrarme con Bogotá y Colombia estaba procediendo en el mismo camino, yo llego a la bicicleta, si fue ciclista de niño y adolescente como todos los colombianos, pero yo no vengo del mundo de la bicicleta, sino vino del mundo de la arquitectura, soy arquitecto, tuve la fortuna de reencontrarme con la bicicleta cuando volví y darme cuenta de la profunda vinculación cultural que la bicicleta tenía entonces y tiene hoy en Colombia, que es un caso un poco distinto de Brasil, que es un casodistinto de la Argentina, que es un caso distinto de Chile de alguna manera, pero algo en común tenemos que la bicicleta ha estado en todo el siglo pasado en la vida cotidiana de los sectores rurales planos y en el sector urbano, al reencontrarme con la bicicleta fue muy afortunado porque la convertí en símbolo de mis debates sobre un nuevo urbanismo, el tema personal con la bicicleta y con la ciclovia y el tema de la estrategia que diseñamos tiene más que ver con el urbanismo, arquitectura, medio ambiente, estábamos en los años 1970 y voy hacer un paralelo interesante, en el inicio de esa década en el mundo había una circunstancia parecida con la que estamos viviendo en ese momento, teníamos una pandemia de una naturaleza distinta, fue la pandemia que se creó a la raíz de lo problema del petróleo, con la crisis del petróleo, hubo un boom en las ciudades del mundo con un debate abierto sobre los temas urbanos y un boom particularmente sobre la bicicleta, recomiendo la lectura de un escritor inglés llamado Carl Reed queescribió en Forbes, que hace un paralelo sobre esos dos momentos, hoy estamos en la misma situación, entonces se volvió la bicicleta un símbolo en mis debates en la universidad con mis colegas sobre cómo era que Colombia, un país donde 85% de los viajes diarios se hacían en transporte colectivo, donde no hay automóviles y donde había bicicletas porque en ese momento había más bicicletas que automóviles, cómohoy en día, hay más bicicletas que automóviles cuantitativamente hablando, era absurdo nosotros estar desarrollando la cultura del automóvil en un país que tiene circunstancias totalmente distintas, eso hace 50años que era radical, era extremo, es decir, la gente no entendía cómo sí que alguien entrenado a los Estados Unidos ahora viene hablar de la bicicleta, lo que nosotros fuimos exitosos fue en haber entendidoque el patrón urbano que estábamos implantando en el tiempo era insostenible y eso ha venido aprobando la realidad porque efectivamente no podemos adquirir los carros, la gente no tiene la plata para adquirir lo carro, la gente depende del transporte colectivo y ha empezado a consolidar el uso de los vehículos individuales que son las bicicletas, las patinetas, la motocicleta y el automóvil que son las realidades

que la gente ha acudido para resolver los problemas, porque nosotros tenemos otros problemas, no tenemos los capitales para resolver el transporte colectivo como deberíamos estar resolviendo, es un debate interesante para ver qué pasó con los buses, nos vendieron la idea y ahora estamos en la crisis de los buses, causadopor la pandemia en una parte, pero están totalmente quebradas las empresas de transporte colectivo en Colombia porque bajó el proceso de demanda, estaba decreciendo antes de la pandemia, la gente estabapasando del transporte colectivo por no tener una buena calidad, se estaba pasando por los vehículos particulares, repito, la bicicleta, a la motocicleta y al automóvil, en ese momento en 1974, como parte de ese boom de la bicicleta mundial, nosotros en Bogotá desarrollamos una estrategia y dijimos entonces, qué hay que hacer para que la bicicleta sea reconocida y valorada dentro de la oferta de transportes en la ciudad, que hay que hacer para que varias generaciones se apersonen del tema, lo apropien y se conviertan en personas favorables al uso de vehículos alternativos como la bicicleta y llegamos a la conclusión que fue un gran éxito, la conclusión es que debíamos empezar por utilizar espacios existentes de una manera temporal, el "uso temporal del espacio" es el concepto detrás de la ciclovia, insisto, nunca me va oír hablarde la ciclovia recreativa, no, la ciclovia de Bogotá para nosotros es la gran aula al aire libre, es la aula de civismo, de la solidaridad, de la democracia, la gran aula de la dimensión ambiental, una aula de autoconocimiento físico de las personas, es decir, la ciclovia es una gran oportunidad para varias generaciones darse cuenta que puede recorrer tantos kilómetros a pie o en bicicleta que antes estaba castrada porque antes se movía en transporte público o que se movían en colectivo, además es una gran catedra de movilidad de las grandes buenas prácticas políticas gubernamentales, es el gran episodio tropical, es decir, eso sucede aquí porque estamos en el trópico, porque no tenemos climas extremos, porque podemos estar todos los fines de semana al aire libre, sociológicamente, el éxito nuestro fue habercreado un espacio neutral a donde ha podido durante 47 años acceder los hombres, las mujeres, los ricos, los pobres, los niños, los viejos, los de izquierda, los de derecha, y no hay nada que detenga la gente, todo lo contrario, usted vivió y sintió en la ciclovia todos son actores principales de la escena, no hay actor de segunda, ese es el éxito de haber reconocido que el uso de la bicicleta por el ciclista hacia parte de nuestra cultura, dos, que la gente entendió que era un espacio neutral por el cual pudo acceder y que son 47 añosde consolidación como hito de una ciudad, es que sacar 1.500.000 personas a cada domingo, además lo hicieron a cada diez años sin policía, sin IDRD, sin nada, porque solo se hacía con un camión y sin señales, que un tipo iba a colocando en las intersecciones, lo que hicimos fue consolidar un orgullo cultural que teníamos al apelar a la gente, aquí no hubo durante mucho tiempo ni plata, ni religión y política, después hablamos lo que ha pasado con el tiempo, el fundamento base para esto es que nosotros logramos interpretar el sentimiento de una sociedad, fíjese que yo no ha hablado de recreación y puedo hablar por tres horas y no tensionar la palabra recreación, eso digo porque usted viene de ese mundo del físico y vieneademás del mundo que ha verbalizado la ciclovia como un evento de recreación, no, la recreación ha sidoel medio para todo eso que está sucediendo se diera, lo que efectivamente se produce recreación, es decir, también es recreación para la gente, gustaría de hacer esa aclaración porque para mí es importantísimo para usted que está haciendo una profundización sobre el tema entienda que eso no nace como un evento recreativo, que los objetivos de salud, claro que eso iba ser saludable, que la gente iba a tener recreación en lo que antes no tenía, nosotros hemos logrado, usted imagina las inversiones en infraestructura que sehan tenido que hacer para darle recreación y espacio a un millón y quinientas mil personas, en un estadio son 60 mil personas, eso es un millón y quinientas mil personas a dos millones de personas, todo eso es verdad, pero no es exclusivamente recreación. En la ciclovia lo que ha pasado, cada diez años aparece un nuevo papá que borra lo que paso en los años anteriores, le da un nombre nuevo, eso para mí ha sido el éxito porque el éxito tiene muchos padres, el fracaso no tiene papá, por ejemplo, el de ciclovias recreativas es una interpretación hecha a posteriori a mi juicio parcial de lo que realmente contiene porque lo que contiene la ciclovia es lo que ha relatado y forma parte del ADN del bogotano y de los colombianos, no es una cosa que pueda remover fácilmente, eso permanece y va sobrevivir a ese boom que tenemos ahorita,ahora tenemos el boom de bicicletas en el mundo, eso es para otro momento, yo que soy más viejo que usted, hay la curva de Gauss con oscilaciones y vamos muy bien lo que estamos convencidos de que la bicicleta tiene una función a cumplir en el futuro del urbanismo y de la vida en sociedad, la pregunta es cual y como, y eso no es igual en Copenhague si comparado a Londrina, o Medellín o Bogotá, tenemos que seren ese momento todos inteligentes en el análisis para poder ser creativos en las soluciones y las soluciones tenemos nosotros, no van a traer de otro lado. Fíjese que hablé en todo ese momento ni de inversión, ni de diseño, ni de legislación, hablé de lo físico, estamos hablando del uso temporal del espacio, eso es una delas grandes diferencias que hoy vivimos el nuevo colonialismo porque nos están tratando de vender otra vez infraestructura cuando la mayor parte de las poblaciones pequeñas de toda Suramérica, convivimos en el espacio todos los vehículos, claro eso se pone más complejo en la

medida que se engrandece las ciudades, por eso es más complejo el tema, pero lo que nos está vendiendo es una solución simplista que son los espacios especializados para bicicleta, para la motocicleta, para el automóvil, para los buses, eso es un sin sentido, no es por ahí, lo que tenemos de hacer es entender lo que es bueno para cada uno y no meternos en una guerra que nos estamos metiendo con un discurso exógeno que es la guerra entre el carro y la bicicleta, no, todavía el número de carros que tenemos es muy pequeño, eso dicho en Paris si comparado una ciudad americana es distinto, pero nosotros no tenemos en 30-40 años como construir sistemas masivos como tiene Paris de abajo para darle a superficie a bicicletas, Paris tiene 400 kilómetros de vías para trenes y 200 kilómetros en construcción por de abajo, nosotros no vamos a poder desaparecer los automóviles, en ese momentos todos debemos bajar un poquito, nos están bombardeando con un discurso facilista y bobo que es una guerra, yo llevo 50 años sin guerra planteando la paz entre todos buscando el acomodo y entendiendo que no solo se resuelve eso con infraestructura, hay mucho más que entender y eso tenemos nosotros en nuestro ADN que hemos tenido que vivir, por ejemplo, particularmente en el trópico, Londrina está al norte del estado de Paraná, usted está en el límite que es la franja al redor del globo entre el trópico de cáncer y de capricornio y tiene sus seguimientos, volviendo a la pregunta, porque nosotros hemos vivido siempre, por varias razones, en la calle, en el espacio público jugamos futbol, bailamos, comemos, no es lo mismo que una ciudad europea que, en ocho meses del año, es imposible ser habitado el espacio público, nosotros tenemos una cultura distinta de lo que es vivir la ciudad, y no solo por las circunstancias ambientales y de clima sino por las circunstancias económicas, es que la cantidad de gente en nuestras ciudades que viven en la calle es inmensa, la informalidad que es un paralelo con el mundo formal y que entre nosotros es 50% de la economía, yo digo que la bicicleta es el transporte del vendedor ambulante, es al comercio y la arquitectura de la casa de plancha que construimos en el trópico basada en el sistema constructivo de concreto reforzado de hierro, la columna, la plancha y que la gente va autoconstruyendo, si sabe que refiero, la gente de las ciudades tropicales del mundo autoconstruye su casa, las favelas y la va construyendo uno encima de otra en la medida que tiene plata, entonces la bicicleta forma parte de ese perfil, ahora han aparecido los que quieren formalizarla y comete errores gravísimos porque no entienden que, ante todo, la bicicleta es clandestina, la bicicleta tiene una forma de moverse que no necesita de la norma, de la autoridad y al tratar de imponérsela, hay que ser muy cuidadoso, habilidoso, creativo e inteligente porque si no, no funciona, el perfil informal sigue funcionando, la ciclovia tiene esa personalidad, domingo acá nos comportamos, entonces todo ese discurso largo que lo agradezco que oiga para que usted entienda que la ciclovia es mucho más que recreación y que su importancia se deriva de tener todo ese contenido porque cuando usted aplica la formula en otras latitudes y en otros países, por eso que somos tan exitosos porque tenemos algo ahí, ya hablé de informalidad, trópico, personalidad de la gente, esa capacidad de resolver individualmente, eso se hace entre nosotros, la gente resuelve el problema como puede porque no estamos en sociedades afluentes. Lo primero que hay de entender es que el automóvil no es un enemigo, el automóvil va seguir existiendo, el automóvil está mutando, la bicicleta está mutando, bicicleta con motor eléctrico como le parece, semejante avanzo, eso es otro mundo, la bicicleta eléctrica es un avanzo importante, así como cuando apareció la llanta neumática o les aparecieron los cambios y el pedal, la motocicleta y el automóvil también están mutando, en el nuestro contexto, una cosa es estar en Paris y decir, ya tengo 600 kilómetros de metro, ya puedo disponer de la superficie, nosotros no, vamos a tener que convivir de aquí en adelante haciendo crecer lo que es sostenible, pero estamos lejos de que el problema nuestro se sacar los carros, si, la realidad de Brasil con la realidad de Colombia es totalmente distinta, ustedes tienen la industria automotriz más grande de américa, ustedes son los que están metiendo los buses, sabe que todos los buses Transmilenio vienen de Brasil, eso es un tema que tenemos elucidar, yo ha estado varias veces en Curitiba hablando con Lerner que acaba de morir, lo que me parece interesante es que usted está concentrado en nosotros y por nosotros hago una distinción, considero a nosotros los tropicales y Chile, Uruguay y Argentina y cuasi sur de Brasil no son nosotros, son los otros porque obedecen a una lógica climatológica y ambiental distinta cierto, pero usted tienen esa fortuna como país, tiene una unión de naciones ensoleradas y tienen también la otra, entre nosotros, ahorita nos venden la imagen de Boston y Nueva York con la gente comiendo en la calle, nosotros comemos hace 200 años en la calle, nosotros estamos ahí, aquí no venga a echar cuenticos neocoloniales bobos porque nosotros tenemos una fuerza y realidad totalmente distinta, entonces nuestras particularidades hacen con que tengamos de pensar de una manera distinta, eso fue nuestro éxito hace 50 años, si yo hace 50 años tuviera creído, no, tenemos que hacer ciclorrutas permanentes para quitar espacio del carro, eso no hubiera funcionado, si aún hoy es difícil, de aquí para adelante nos toca volver inteligentes para ver cuál es la solución particularizada a cada circunstancia y ese es un tema que me parece fundamental, qué tiene la ciclovia de fantástico, que como es una aproximación de carácter temporal cuasi que informal, todo lo que ha hecho en Colombia por formalizarla le sobra, el disfraz de los niños de guardianes de la

ciclovia, eso funciona solo, es decir, nosotros tenemos una capacidad de autogestión muy grande más de lo que imaginamos y cuando tratamos de imponer el formato de otro lado, no funciona, disculpe por ter me extendido tanto, todo para decirle que la ciclovia no es recreativa, la ciclovia es una aula abierta, la más grande del mundo, de todo lo que dije y tiene además las características que otorga el contribuir a la recreación también, utilizamos la recreación para atraer a la gente con el uso temporal del espacio, quieroinsistir en eso para ver mucho más de tras de lo que en la apariencia han dado los que han venido nombrando, en cada década aparece un político en Colombia que se inventa alguna pendejada, por ejemplo, la ciclovia nació en la Secretaría de Tránsito y Transporte, pero vino un político que nombró su hermano y lo puso para que llevara al IDRD y lo volviera recreativo, lo que era una figura con doble objetivo político, y eso cada diez años pasa una vaina y estamos en lo mismo, nos vieron desde afuera y nos rebautizaron, nos llamamos Open Streets en Estados Unidos, Open Cicleways en otra parte, me entiende,han pasado muchas cosas y eso es la demostración de la fuerza que tiene y la fuerza tiene en su informalidad y clandestinidad. Cuando me piden para describir el fenómeno de la ciclovia en Colombia, hablo de la primera parte del siglo pasado que es el momento que el pueblo trabajador rural y urbano aceptó su bicicleta como vehículo, después a mitad del siglo pasado aparece el fenómeno del ciclismo deportivo, hoy somos los mejores corredores del mundo, ese es otro episodio importante de la bicicleta en Colombia,a propósito, en ese momento aparece en Colombia Monark es una fábrica sueca, el mito urbano dice que el dueño de la fábrica Monark tenía un hijo calavera, mala persona, usted tenía que ir y no sé de qué forma le mando a Cali acá en Colombia a montar una fábrica de bicicleta y lo que necesitaba el viejo era salir delhijo y que la fábrica era para dar perdida para poder descontar impuestos en Suecia y como hicieron, producían las mejores bicicletas y las vendía barato, entonces la fábrica en Colombia daba perdida, nosotros colombianos recibimos las mejores bicicletas y el descontaba impuestos en Suecia, eso fue a losaños 1950, después a los 1970 ellos habían hecho fábrica en Brasil, entonces Suecia dejo de tener interés en la fábrica de Colombia y se la entregó a Brasil y Brasil vino a Colombia e implantó una bicicleta que hizo historia llamada Monareta, la bicicleta en Colombia era una bicicleta de 20 pulgadas con el marco redondoy con un asiento largo con una barra atrás, como un chopper, eso fue el éxito más madre de los brasileños en Colombia, pero la bicicleta no funcionaba porque era poco eficiente, eso tuvo su historia, en los años 70aparece la ciclovia como un hito en la historia y a posteriori yo digo, ha habido políticos que se han aprovechado de la vaina, pero para mí eso no parece importante, lo que es importante es que lo está sostenido en la gente, aparecen los colectivos y eso para mí es el fenómeno más importante en los años 90 siendo efectivamente Procicla y nosotros un hecho apartado solitario anterior, pero el gran bloque de ahora de los activistas es importante y todos ellos son un sub-producto de todo lo que estoy diciendo, son historias de ciclistas reales de una fabricación, nosotros tenemos un sistema de ensamblaje de bicicletas diseminado por todo el país, hay talleres de bicicletas en todas las esquinas y la ciclovia produjo el defecto, insisto, no es emoción tratar de describir Colombia, es que tenemos unas raíces fuertes, efectivamente sonlos colectivos y con eso empieza el debate en el cual estamos en ese momento, a mí me tiene preocupado,llegó una gente otra vez como a cada diez años, a reinventar eso llegando con el discurso de guerra y están utilizando la fuerza cívica ciclista para armar una pelea que no los conviene, es irreal la pelea de desaparecer el carro, todos estamos de acuerdo, pero cuanto tiempo va tomar o cómo se va hacer, qué tanto puede hacer la bicicleta, es que la bicicleta es buena para todo en una ciudad de diez millones de habitantes con esa extensión, entonces hay un discurso a mi juicio bobo de confrontación de guerra donde yo ciclista soy el bueno y todos los otros son malos, eso es estúpido y yo estoy en una posición en ese momento controvertida porque estamos entrando en la etapa de la tiranía del biciproletariado, se acuerda de la tiranía del proletariado, no, estamos nos metiendo en una guerra que nos va a matar y que no tiene sentido por una lectura equivocada de la realidad, si la bicicleta tiene una función a cumplir, la bicicleta necesita un espacio, si, cual, ahí estamos solamente en la parte cuantitativa, ah qué más kilómetros de infraestructura, eso no es por ahí, la bicicleta es mejor donde es óptima, donde la vamos ubicar, qué función debe cumplir, entonces tiene sentido la escala local y hay muchas cosas para diseñar, pero no, nos metieron el discurso de que tenemos de parecer con Copenhague y resulta que no tenemos nadie que ver con Copenhague o Ámsterdam, así como 50 años la pandemia del petróleo nos permitió a nosotros crear el boom de la bicicleta, con la pandemia mira lo que pasó en Bogotá, empezaran toda la semana y crearon 120 kilómetros de ciclovias temporales por las vías principales, a los dos días tuvieron que cerrar 90 kilómetros porque fue el tamaño caos que produjeron que se paralizó Bogotá, esos estúpidos en vez de aprendieren con el hecho se han dedicado a meter, como está disminuido el tráfico y el movimiento en la ciudad por la pandemia, se están orgullosos y mostrando al mundo que están convirtiendo ciclovias temporales en ciclovias permanentes, pero el día en que se abre la ciudad, todo va ser el caos y va ser una pelea, creo que están equivocados y que hay un tema importante, nos desviamos un poco de su interés que es la ciclovia, no, la ciclovia es el uso temporal del espacio y en

ese momento, a mi juicio, están usando mal, están aprovechando de toda esa fuerza y están poniendo el ciclista como hegemonía, pero con eso ponen el ciclista corriendo el riesgo de nos equivocarnos siendo expuestos, eso va ser violencia, si llegar el momento de decir algo de las preguntas que contestara, algún episodio importante de la historia de la ciclovia, si ha imaginado todo lo que pasó en 50 años, pero siempre algo que echo el cuento, usted sabe que nosotros hemos tenido periodos de violencia extrema en Colombia, uno de los periodos de las bombas puestas por los narcotraficantes y en los periodos de la guerrilla, ha sido un país violento y cuando empezóel terrorismo, yo no podía dormir del miedo de que se atrevieran a tocar la ciclovia, qué mejor escenario para crear un hecho de terrorismo, la ciclovia, yo no dormía y sofría, si pasa eso, yo no voy a perdonarme hasta que un día un amigo me trajo un comunicado de la agencia de noticias de la guerrilla hablando bellezas de la ciclovia diciendo que sí eso es la gente, eso es la realidad, eso es el pueblo… y yo empecé a dormir tranquilo, nadie se ha atrevido en 50 años contra la ciclovia, de ningún lado, eso demuestra su poder que está radicado no en los políticos, no en la academia, no en los activistas, sino en la gente, eso pasa en Medellín, en Cali, en otros lugares, pero no como Bogotá que es un caso excepcional, es interesante, fuimos el origen, ahí tengo que reconocer algo que, cuando nació la oferta de parques y recreación era mínima, Bogotá no tenía parques, volviendo al tema recreativo, eso fue una válvula de escape para toda esa presión, se consolidó porque la gente se apropió de la ciclovia y es que como no nació por autoridades ni por plata, ni por religión, ni por política, eso tiene un nacimiento y una adolescencia de autorregulación de la gente, para mí eso es el secreto y después se han aprovechado de ella, meten plata y hacen política, pero en el fondo todo mundo sabe que eso es el pueblo bogotano, todo mundo viveorgulloso, es el orgullo de varias generaciones, no le digo que es la ciudad más violenta por aquí, pero a los domingos los violentos se ponen pantaletas y salen a montar en cicla, yo soy el tipo que tiene más éxito con las mujeres, todas las mujeres salen a la ciclovia, eso no existía, imagina el fenómeno de la bicicleta por las bicicleta, usted vio montando en bicicleta en Bogotá, es un fenómeno grande, la ciclovia permaneceen el tiempo, hay mucha gente pedaleando, pero son 50 años y tres o cuatro generaciones que han aceptado el proceso, yo recibo crédito por haber estado al inicio, pero desde entonces es la gente que lo hace todos los domingos entiende, eso está en el ADN de los bogotanos, la ciclovia es el cabezazo inicial,dos, la suerte de poder haber accedido al gobierno distrital para que la asumiera, yo asesoré Los Ángeles de California en la creación de la más grande que hay en ese lugar de los EUA, es la Ciclavía de Los Ángeles, pero usted no imagina los costos que incurren los promotores de la ciclovia para pagarles el seguro para el Estado, la policía, los bomberos, ellos tienen que pagar unas sumas fastuosas para poder hacer laciclavia, ellos no la llaman Open Streets, la llamaron ciclavia por la ciclovia y que es por Los Ángeles, cierto, nosotros en Bogotá tuvimos la suerte de poder acceder desde el principio a que el Estadoasumiera la responsabilidad y entonces en un periodo de dos años, la primera fue 15 de diciembre de 1974, es una política de Estado desde 1976, desde 1976 los costos que es lo expliqué eran mínimos, un camión, un chofer y un ayudante y 100 señales metálicas que las ponía en las esquinas, no más, y la gente salía yse comportaba, todo mundo se comportaba. Yo soy un detractor de Peñalosa, a mí me parece una persona equivocada y en lo personal no lo acepto el que ha tenido la osadía de salir al mundo diciendo que había hecho la ciclovia, él y su hermano, y me tocó internacionalmente ir y demostrar a mucha gente que era un farsante, eso es un tema personal, un tema técnico, fue asesor del Presidente de la República en el período 1996-2000 y me encargué de dirigir y representar el presidente en el Plan Maestro de Transporte Urbano que se contrató con la Misión Japonesa, estuve tres años con ellos, en ese momento, lo que se diseñó como Plan General, voy a resumir, miren señores, ustedes con la legislación que tienen y la participación del gobierno nacional, pueden construir un sistema de transporte masivo que debe tener como estructura una red férrea de metro y como complemento una red de buses de carril exclusivo, y ustedes pueden hacersin acabar con lo país y las finanzas en un periodo de 20 años, pero en ese mismo periodo decían los japoneses, el crecimiento del uso de los vehículos individuales, repito, bicicletas, motocicletas y automóviles, se les va duplicar si no hay un fenómeno macroeconómico que distorsione, en 20 años se duplica, entonces la primera vale cinco mil millones de dólares y la segunda vale cinco mil millones de dólares, el Plan Maestro valía diez mil millones de dólares, que pasó, los fuimos nosotros al gobierno, llegó otro gobierno y llega Peñalosa de alcalde en Bogotá que había estado en Curitiba y le vendieron la idea, ustedes los brasileños, de que se podía constituir la estructura del sistema de buses y que nosotros no necesitábamos el sistema de ferro carril, paréntesis, en ese período cuando estaba en la presidencia, el presidente me pidió que vaya a Curitiba, hablé con Jaime Lerner y me cuenta como es esa vaina, me fui aCuritiba, el me mostró el plan, Curitiba ten un plan urbano antes de tener un sistema de transporte que es un sub-producto del plan general urbano, el me mostró como pretendían densificar a lo largo de los corredores donde estaba el sistema de buses, yo rápidamente le dijo, colega, ustedes no van al 20% del proceso de densificación de los corredores y yo veo el sistema con problemas de capacidad, qué pasa cuando llega a 40-50% de lo

esperado en esos corredores, como los van a mover y él me contestó, metro colega, claro Curitiba como no es una ciudad del norte que crecen más rápido, no ha crecido en la misma velocidad, aunque hoy están en problemas, Curitiba es la ciudad de Brasil que tiene la mayor proporción de automóviles por habitante, yo sé, acabo de venir de ajá, hace un año estuvo invitado por el Consejo de Curitiba que quería que yo les contase lo que estaba pasando en Bogotá, ha estado cuatro veces en Curitiba, voltee a Bogotá y hable con el presidente, el bus en carril es una maravilla, pero eso no puede ser una estructura de una ciudad del tamaño de Bogotá porque nosotros tenemos corredores de demanda que exigen sistemas más grandes, entonces diseñamos el sistema integrado y nos desestimaron todo lo que hicimos, meterán a Bogotá y a Colombia en la lógica del bus en carril exclusivo, hoy están todos quebrados, todos los sistemas masivo de Colombia con buses están quebrados en ese momento, cometimos un error técnico si, en mi opinión si, nosotros ya deberíamos tener tres líneas de metro estructurando la ciudad y estamos en el caos espantoso porque cómo la superficie es un bien escaso, la pelea de los buses, motocicletas, carros, bicicletas, todo mundo peleando, eso es una guerra, nos hemos convertido en una de las ciudades más congestionadas del mundo, en las cifras internacionales estamos en tercero en el mundo, pero ese es un precio que no podemos pagar por ese discurso facilista e bobo que los carros son malos y las bicicletas son buenas, falta metro, claro, ahora van hacer un elevado espantoso, ese es otro problema, lo que sí quiero decir a usted que, desde ese momento, llevamos 20 años a mi juicio recorriendo el camino equivocado, estamos mal en crisis y nos va durar mucho tiempo, todo ese tiempo has hablado de Colombia, conozco la realidad de Brasil, pero ustedes tienen una cosa más compleja, tienen la industria automotriz más grande de América y el Estado beneficiando esa industria, por eso que es tan difícil hablar en bicicleta en Sao Paulo, la complejidad de ustedes es muy grande, fíjese que Haddad hizo y lo siguiente lo destruyó todo, vuelvo a las particularidades, si las circunstancias de ustedes son otras y el discurso facilista de que el carro es malo, en Brasil no, la industria es poderosa, cada región tiene sus particularidades, no se puede hablar del mismo día de Sao Luis do Maranhao e Sao Paulo, son dos mundos. Hasta el momento no ha diseñado, en esa conversación no me arriesgué a diseñar porque reconozco la complejidad y no puedo darla solución rápida, ahora lo que pido en ese momento es mayor profundidad en el análisis, mayor autonomía en el análisis, nosotros somos los que entendemos, pero estamos en un momento donde el neocolonialismo nos está volviendo a vender espejos traídos del norte y eso no funciona aquí, eso para mí es el primero donde tenemos que ser autónomos, inteligentes y creativos, pero ante todo tropicales nosotros con nuestra realidad, entonces dentro de esa lógica hay un segundo aspecto es entender que la cosa no es tan blanco y negro, en un país que 90% de los viajes diarios hacen en carro, el problema es x, si Los Ángeles de California decide que no más carros, hipotéticamente, tienen la mejor infraestructura para montar en bicicleta que son los railways, eso no va pasar, pero hay una infraestructura poderosa que usted la transforma, en Paris la señora Hidalgo está entregando unas cuantas calles para los ciclistas porque tiene por debajo una red de metro, nosotros tenemos en cada circunstancia tiene que demostrar cómo vamos a movernos y que función va cumplir cada uno, la bicicleta tiene una función a cumplir, ahora atravesar Bogotá en bicicleta todos los días de norte a sur con dos millones de viajes, se imagina el espacio que se necesita, la bicicleta está para los viajes locales, incluso no podemos pedir cantidad de infraestructura sino calidad, el éxito de un político en ese momento, yo hice 1 kilómetros de ciclorrutas mal hechas, torcidas, sin señales, es decir, tenemos que decidir cuál va ser la función que va cumplir la bicicleta y ayudar para que se desarrolle esa función y la bicicleta no es buena para todo, entre nosotros la motocicleta está jugando la bicicleta para los cuervos, tiene una ventaja, en nuestros climas calientes pedalear es muy duro, no nos podemos dejar meter en el discurso neocolonial con imágenes de Ámsterdam, Paris e Copenhague, eso no aplica entre nosotros, esa no es la realidad, hasta ahí me atrevo a decir, me explico. La seguridad es la seguridad humana, no es la seguridad vial, los problemas que nosotros tenemos en ese momento con el robo por ejemplo, sos imagine el problema, hay que particularizar y enfrentar los problemas en cada contexto, estoy tratando de venderle que no hay formula, hay que adaptarla, si cuando usted habla de la velocidad, en todas las poblaciones pequeñas de sur américa, conviven los seres movientes, los burros, los caballos, los ciclistas, los peatones, las motocicletas, los carros, porque todo mundo vive en un balé donde el tema no es la velocidad y eso es un ejemplo para mirar, mire cómo funciona los pequeños pueblos, ahora cuando entra para hablar de las grandes ciudades, los problemas son otros, lo que afirmo y sostengo es que eso no es peleando, es un error conceptual que nos están metiendo hoy, te doy otra argumentación, el usuario de automóvil en países de sur américa no es como el americano que sale de su casa con su carro y guarda en el sótano de su oficina y vuelve por la noche, acá la cantidad de gente que trabaja moviendo pequeños negocios con su carro, está moviendo todo el día, la lectura del carro no es la lectura de la ciudad americana, el carro en Colombia es un vehículo de trabajo en proporción altísima, no solo para transportar una persona que va al trabajo, es que se mueve los plomeros y mercancías porque no tenemos un mundo tan

desarrollado y formalizado como lo de ellos, es injusto echarle hoy el agua hirviendo al usuario del automóvil, eso es otro discurso estúpido, que los carros son de los ricos, que carajo, los carros son de la clase media y de la clase baja, los ricos no tienen problemas, tienen cinco carros y helicópteros, no hay problema, es el trabajador que con el esfuerzo compra su carro y ahora lo volvieron el enemigo público, eso no es derecho en una sociedad en nivel de desarrollo de nosotros, eso en Copenhague puede ser, en Paris puede ser, pero en ese momento usted no puede decir a la gente, en primera generación además que están accediendo a su motocicleta o a su carro que son enemigos públicos, eso es no saber leer y mirarnos a cara, esa es mi mayor preocupación en ese momento, que nos están vendiendo otra vez espejitos. El lenguaje de estacionamiento de bienes privados en vías públicas es un lenguaje neocolonial porque entre nosotros el carro no se usa de esa manera, que la cantidad de tráfico que se mueve todo el día porque el carro está funcionando para llevar bienes es inmensa, esa es una lectura del norte global que lo aplican a nosotros, ahora nos nombraron sur global, que carajo, somos el centro del universo de la tierra, el sur es quien está en la región sur o que están arriba del trópico para ver que nosotros no somos el sur, somos el centro de la tierra y nos están colonizando otra vez con unos discursos estúpidos, usted ha escuchado la preocupación de la industria automotriz por el activismo de la bicicleta, ninguno, claro que no, y nosotros peleando contra ellos, estamos en una irrealidad total, el carro y la motocicleta está mutando, la bicicleta está mutando, los vehículos individuales en nuestra sociedad son una realidad, o consiga una plata para producir sistemas colectivos de tal calidad que la gente se baje del carro, eso no existe entre nosotros, tu crees que alguien se ha bajado en Bogotá de su carro para montar en el Transmilenio, nadie, es que los 85% de los viajes diarios están esbarando en el Transmilenio porque la calidad del servicio es ruin, están comprando motocicletas, carros y bicicletas con todo el derecho, entonces resumiendo, le agradezco que me ha dado la oportunidad y paciencia de oírme porque sí, hay una cantidad de lenguaje, de sitios comunes, de estereotipos, en la lectura de la realidad y lo que necesitamos en ese momento son personas como usted que están trabajando en un doctorado, que profundice nuestra realidad y que decodifique el neocolonialismo porque nos puede meter en unos callejones sin salida, si ahora tenemos elementos, usted porque está pensando en la ciclovia por cuestiones x y porque la ciclovia tiene un discurso propio que nos pertenece, que es autónomo, que sale del patrón académico, que sale del patrón político, claro, es nuestra informalidad que es una forma de vivir en nuestros países y el riesgo de formalizarla afortunadamente no ha podido porque en el proceso de formalización se corre unos riesgos grandes, por ejemplo, Peñalosa llegó aquí y dijo, no las bicicleta deben andar por en andén, pero no se dio cuenta de que la mayor parte de los viajes a pie en Colombia se hace a pie en el andén, se puso la bronca entre la bicicleta y el peatón, es que los políticos son una gente complicada porque ellos están mirando sus rectos políticos y se equivocan, ese señor se equivocó radicalmente en Colombia y quiere ser presidente y tiene chance, es la misma lógica de Bolsonaro, es la misma ideología y grupo humano, tenemos mucho en lo que profundizar autónomamente, han aparecido en Colombia un poco de bobos que están importando lenguajes del norte global y nos están vendiendo aquí, hablan de urbanismo tatico, aquí la ciclovia se llaman Open Streets, usted tiene por ahí en Chile varios de esos. Al dinamizar la economía del transporte motorizado, no podemos tener todo, hoy en día el fácil decir, quítese el carro porque voy a poner una ciclorruta ahí, eso pasó en Sao Paulo, se sacarón 40.000 vagas de estacionamiento de automóviles para 400 kilómetros de infraestructura ciclista y Haddad no fue reelecto, eso es la demostración de que hay una realidad urbanística y que no es un tema de poder, ni un tema de conflicto, es un tema de mayor inteligencia, mire, yo parto de la base de que no todo es bueno para todo, es decir, el carro no es bueno para todo, pero la bicicleta tampoco, la solución de hoy es repartamos el espacio, no, de pronto la bicicleta no quiere andar por los espacios que tienen carro, o sea, poner ciclorrutas en la mitad de las avenidas de flujo rápido no son los sitios que nosotros ciclistas queremos montar en bicicleta, atravesar Sao Paulo en bicicleta no debe ser un objetivo, es más lógico tener una dialéctica, un bale entre todos los vehículos en la última milla para llegar a los transportes colectivos, es decir, podemos aumentar lo que usted quiera en viajes de bicicleta locales, dijimos compartamos, en que momento el automóvil es más vulnerable donde no tiene que moverse tanto, domingo, hasta ahí vamos bien, ahora para la movilidad cotidiana yo lo primero que pienso, cuando estuvo la última vez en Curitiba, Goura Nataraj, gran amigo mío, quiso ser alcalde pero no salió, mire Goura, quizás pensamos al revés, en lugar de estar pensando en hacer ciclorrutas por todas las partes, porque no declaramos zonas con prioridades invertidas, zona tal la prioridad es el vehículo de menor peso, se hace la legislación necesaria para que todo mundo lo acepté que el vehículo más liviano es que tenga la prioridad, se disminuye la velocidad y todo lo que hace de hacer, pero por zonas, no esta lógica lineal de crear una ciclorruta especializada, no, de pronto es más lógico hacer un patrón de convivencia si comparado a infraestructura especializada, tenemos que salir de esa lectura simples de que el carro es malo y yo soy bueno, de lo que es malo se quita, para que funcione tengo que tener mi espacio especializado, no, eso no es la fórmula para todo, tenemos de

aceptar la complejidad del tema, porque estamos simplificando a extremos ridículos, hay de hacer una lectura distinta ante todo, porque parece fácil, es que en el mundo la bicicleta es el mejor, eso va pasar, pasaron 50 años desde 1970, en ese momento tenía 20 años y decía, eso cambió el mundo, no, se me cayó el pelo y el mundo no cambió, ahí donde estoyen ese momento discutiendo en el debate público aquí en Colombia contra los facilistas, un grupo de recién llegados al tema que dicen ser los buenos en el tema, eso no es la tiranía del bicicletariado.

OLGA SARMIENTO

Yo soy médica, me gradué en la Universidad Javeriana aquí en Colombia, después hice un Magíster en Salud Pública y Doctorado en Epidemiología en la Universidad de Carolina del Norte en Chapell Hill, después de terminar mis estudios de doctorado, volví al país y me vinculé a la Universidad de Los Andes, desde 2003, a 2005 comencé a evaluar estrategias comunitarias en el país comenzando con el ambiente físico construido, los parques, la ciclovía, en el año 2006 gracias a financiamiento de CDC y OPS con un mentor querido que se llama Michael Pratt comenzamos a evaluar las ciclovias para darle un poco de visibilidad, aspectos que ya fueron resaltados de esa evaluación de las ciclovias, hicimos en primero manual de la Red de Ciclovías Recreativas de las Américas (Red-CRA) con el grupo de Chile y de Guadalajara, después publicamos una revisión de todas las ciclovias en las américas y después hemos realizado estudios para evaluar la actividad física en la ciclovia y recientemente nos reunimos con un grupo de Chile, de México y de Cali y evaluamos la inclusión social de las ciclovias, eso a grandes rasgos. Es es verdad que la introducción del carro y de todos los medios motorizados en latino-américa hace con que la gente púes utilice menos modos sostenibles como el caminar y montar en bicicleta, hay que resaltar que ciudades como Curitiba, Bogotá y Ciudad de México, Chile, también hay invertido en modos de transporte sostenible, es difícil, sigue siendo la minoría, pero hay programas que son bien interesantes en el contexto latino- americano, para resalta Bogotá tiene una red de ciclovias permanentes más grande de américa latina y hayprogramas que ayudan tanto a los adultos mayores como a los niños para utilizar esos modos de transporte sostenible, hay de resaltar que hay estrategias comunitarias importantes para promover modos alternativosde mayor sostenibilidad que va tener efecto en el ambiente y el salud de las personas, eso es importante en el trabajo que hacemos porque nosotros enfocamos en la salud de las personas desde una perspectivafuera de lo que son los servicios de salud, son importante, pero consideramos todo lo que es prevención ypromoción se debe tener fuera de esos servicios y en articulación con otros sectores, en Colombia hay varios marcos legales que promueven la actividad física y con eso el tema sea favorecido con inversiones. Cuando hablo de estrategias comunitarias, hago alusión a programas como las ciclovias recreativas a los domingos, hay acá el programa Al Colegio en Bici, programas para el uso de la bicicleta en las ciclorrutas para la seguridad vial, esos son los programas que hago referencia. Básicamente desde la academia y desde nuestra universidad, hay un incentivo para desarrollar investigación aplicada con impacto en políticas públicas, hemos escrito proyectos para traer fondos desde la academia con nuestra experticia poder evaluar los programas, eso ha sido nuestra contribución, pero eso requiere un trabajo articulado para que realmente tengan relevancia en los programas con las personas que implementan y con los hacedores de políticas, es una articulación entre los sectores público-privado y ni siquiera muchos fondos, son acuerdos de colaboración para hacer investigación que sea aplicada y que tengan impacto en la ciudad, en el país y en otras regiones de américa-latina o internacionalmente. Para hacer el manual, yo no sé hacer una ciclovia tampoco operado, nosotros solamente hemos evaluado, lo que hicimos desde la academia fue nuestra experticia al exponer esos documentos para tener el componente de evaluación, nos organizamos con la ciudad de Bogotá, la ciudad de Guadalajara y la ciudad de Santiago de Chile, ellos traían toda la documentación, yo me reunía con ellos a través de un proyecto de investigación hasta que ellos estuvierana gusto con el manual que hemos diseñado y la parte más fuerte que incluí un poco es la parte de investigación que si es mi área mayor de experticia, es así que nace ese manual. Sistematizamos el material recorrido básicamente desde lo que es literatura gris porque en ese momento no había muchas investigaciones en las revistas indexadas, lo que hicimos fue una revisión de literatura gris, entrevistar las personas que hacen esos programas a través de la red, ellos se reunían a cada año, yo iba a esas reuniones para poder entender un poco mejor este componente. Ahí era el mejor laboratorio, al estar acá en Bogotá me da la posibilidad de evaluar con mayor cercanía el programa ciclovia. Lo que hemos estudiado nosotros y que ha dado resultado es que el éxito de los programas de ciclovias recreativas es una articulación entre la comunidad y los tomadores de decisiones, inicialmente la voluntad política es fundamental porque fue ella que permitió crear el programa, darse al distrito, tener fondos y esa reglamentación y la apropiación comunitaria a través del tiempo lo que hace, es defender el programa porque la sostenibilidad no es un continuo tampoco

garantía desde el principio, entonces la comunidad apoya esos programas constantemente, eso es lo que hemos encontrado nosotros, la apropiación comunitaria y el apoyo de política pública. Son dos modelos diferentes, obviamente el de acá el público primordialmente, los fondos son garantizados anualmente, es más complejo la de Gonzalo tiene que siempre recorrer los datos, pero los dos programas son exitosos, acá no veo una entidad privada que hace lo milagro que Gonzalo hace, es laúnica ciclovia que yo conozco que es privado y que ha hecho un esfuerzo enorme y ojalá el sector públicolo apoye porque es una ciclovia buena con óptimos indicadores. Acá hay un poco de recursos privados quevan aumentando dependiendo de cada año, pero lo principalmente es público, es un proceso largo de flexibilidad, uno tiene que aprender a trabajar con los promotores y ellos aprenden a trabajar con nosotros para constantemente proveer la información que se requiere, es parte de hacer abogacía en ciencia política,entonces es una relación que construimos con el IDRD desde 2005 de una relación constante que se creóconfianza, se creó el manual, artículos, ellos siempre hacen parte de esos datos porque les da crédito siempre y el recíproco, hay que generar esas relaciones de confianza, se pueden hacer acuerdos, hemos tenido acuerdos, pero lo más importante que hemos aprendido establecer relaciones de confianza para poder producir esa información. Nosotros hemos trabajado con el IDRD junto con las escuelas que ha sidoun poco más difícil porque dependemos siempre del coordinador de cada escuela, ahí se requiere un poco más de trabajo, pero en ese proceso de ser flexible, de mirar los intereses de las diferentes partes, hay queser estratégico para poder realizar investigación que tenga efectos sobre los niños y adolescentes, además que sea útil para ellos. Creo que democratizar el espacio público, quitar el automóvil para dárselo a las personas, hay que realmente utilizar esas vías que son emblemáticas porque es importante tener el argumento de que son las principales calles que se devuelven al día por lo menos una vez a la semana al peatón, al ciclista, por aquello que quiere patinar, esa democratización es importante y ayuda a la inclusiónsocial porque se navega por la ciudad en diferentes estratos, eso permite también la integración de diferentes poblaciones. No es fácil ese conflicto de estacionamientos de vehículos motorizados en vía pública, Colombia tiene una historia de 50 años, los automovilistas tienen una voz fuerte y de todas formas no quieren ser incomodados, quiere utilizar las calles solo para ellos, creo que es un proceso de resistencia con la apropiación comunitaria de exigir el espacio público también para las personas. La voluntad política es tener champions que llamamos, puedan llevar a reglamentaciones importantes, por ejemplo, enColombia un decreto importante de 1976, después el Consejo de Bogotá ha aprobado eso programa, el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD) desde los años 90 viene liderando ese proceso y en esemomento, independiente de las diferentes administraciones es una política pública un programa que independe del alcalde de turno, sin embargo ellos tienen diferentes prioridades y uno percibe cuando la prioridad no es el transporte sostenible, que no es la recreación, no es el espacio público, algunos gobierno bajan un poco los fondos, por eso es importante que la comunidad se pronuncie para tener siempre el programa de calidad, hay un paper, está en nuestra página, hicimos un análisis de políticas del programa, yo puedo enviar el link de nuestra página y te puede bajar lo que quieras, hay varios artículos que te pueden servir. Es un modelo de trabajo multisectorial, muchos sectores trabajando en ese programa durante 50 años, es una construcción de ese programa a lo largo del tiempo con muchos kilómetros en una ciudad compleja, estoy de acuerdo que debe hacer la participación ciudadana, la gestión de la política pública y la organización institucional. Hay múltiples beneficios, la democratización del espacio público, la cohesión social, la calidad de vida, la actividad física y la prevención de sobrepeso y obesidad en la población porque la gente está se moviendo haciendo actividad física y se puede prevenir sobrepeso, obesidad y enfermedades crónicas y es un espacio para el tiempo libre de las personas, podría tener efecto significativo, no lo hemos evaluado la salud mental con el confinamiento que ha sido complejo, permite el esparcimiento de lo que es un parque lineal muy grande al menos una vez a la semana, luego esas personas que no tienen la posibilidad de tener espacios públicos para la recreación, tiene ese espacio que democratiza la calle que es para los automóviles y se les da a las personas. Los adultos deberían hacer 150 minutos de actividad física a la semana, cualquier movimiento cuenta, eso es lo que dice la OMS, estar en la ciclovia la mayoría de las personas van como tres, ahí da como los 150 minutos por los adultos y para los niños de seis años hasta los 17 años es una hora diaria y para ellos podría ayudar la recomendación en ese día y lo que hemos encontrado es que también disminuye tiempo sedentario donde muchas veces tiempos en los cuales los niños están enfrente a las pantallas y al estar frente a las pantallas están comiendo comida chatarra y eso hace con que tenga mayor tiempo sedentario, eso es lo que hemos encontrado en los estudios. Obviamente cuando tu reemplazas automóviles por personas, mejora la calidad del aire, lo que hemos visto que el domingo es el día con menor contaminación del aire, también es el día en que las personas están expuestas a menos contaminantes, en la mayoría del circuito, solamente en un pedazo haymucha contaminación, la mayoría del circuito la contaminación no es alta, por lo menos un día sacar los automóviles de esas calles, se puede disminuyera la

contaminación del aire. El circuito de Bogotá va de norte al sur, es una ciudad desigual y segregada, la ciclovia recreativa conecta diferentes estratoseconómicos. Creo que todos deberían tener derecho a múltiples modos de transporte, como ciudadanos deberíamos predominar lo que es el transporte público y los modos sostenibles porque esto hace con que nuestras ciudades sean más saludables, como hacerlo, yo creo que lo que ha sido hecho en la ciclovia recreativa es que la reducción del automóvil se hace con estrategias de mayor impuesto, de costos, peajes, y promover, eso que es importante en américa latina, mayor seguridad, cuando se junta las personas en laciclovia recreativa a los domingos tornase un ambiente en que el ciudadano siéntese seguro, pero en el díaa día, en las ciclovias permanentes donde está las bicicletas para transporte, las mujeres no se sienten seguras, en américa latina promover ese transporte sostenible implica mejorar la calidad del transporte público y mejorar la seguridad para las vías con bicicleta en la cotidianidad. El ideal es la multimodalidad, lo que veo en nuestra población de Bogotá, hay viajes demasiados largos en bicicleta por la pobreza, yo nocreo que eso es lo que debemos promocionar, aunque sea bueno para la salud, no creo que sea bueno porla salud mental, de pronto solo para la salud física, creo que en esos casos debes comprender la articulación entre los diferentes modos de transporte público y activos de una forma segura. No podemos olvidar que, el contexto latino-americano es único, hay ciudades muy densas totalmente urbanizadas, con violencia e inseguridad, pero con una población alta que camina o usa la bicicleta que, en cualquiera estrategia debe tener en cuenta el contexto donde se implementa, entonces uno puede aprender de las experiencias exitosas de otros países con la consciencia de adaptar esas ideas al contexto latino-americano, eso tambiénes el éxito que vemos, a pesar del caos y de los diversos problemas, hay ciudades que demuestran que se puede implementar modos de transporte sostenible, ahora con el covid, lo que más nos preocupa en el transporte público es que se ha bajado el uso, muchas de las empresas está yendo a la quiebra, eso es grave porque es importante para la ciudad al mantenerla saludable. Creo que el transporte público nos ayuda a caminar porque tenemos de caminar a la estación cuando son permanentes, así que el bus no para en cualquiera lado, el hecho de caminar hace con que tenga actividad física, pero también puede ayudar ahacer algunos kilómetros en bicicleta y después dejarla en la estación de transporte público y de esa forma utilizarlo, la bicicleta como transporte activo tiene beneficios en la salud, lo que permite tener ciudades mássostenibles. El covid dio protagonismo a la bicicleta porque demuestra como un modo de transporte que disminuye la aglomeración que estamos viendo en el transporte público, nos permite controlar el distanciamiento físico, nos permite estar al aire libre donde la transmisión es menor, también eso en toda la américa latina, vimos la aparición de más kilómetros de vías para bicicletas que se construye a partir delo que era la ciclovia recreativa como el caso de la ciudad de Bogotá, la pandemia trajo para Bogotá la infraestructura ciclista, eso está bien siendo bueno para la salud e ambiente, cual es el problema que tiene,fue implantada de manera muy rápida sin mantenimiento, eso no se puede olvidar, de todas formas hay inseguridad en ese momento en nuestras ciudades, nosotras mujeres somos más susceptibles a inseguridad y hace que tengamos más cautela al momento de utilizar la bicicleta, pero está siendo un momento importante para el uso de la bicicleta que saltó en américa latina por la pandemia. En los programas de ciclovias recreativas, lo que caracteriza en el programa de la bicicleta en la calle es que utiliza más los hombres que las mujeres, pero algo que ha hecho Bogotá interesante es que tiene programas aerobios denominado Recreovía en los parques, eso utiliza más las mujeres que los hombres, eso ha sidoinnovador tener programas a lo largo de la ciclovia, en los niños y niñas no vemos diferencia, eso es importante porque siempre vemos diferencias entre hombres y mujeres, en cambio en las ciclovias recreativas no vemos tantas diferencias. Para ocuparlos y volver más activos, una de las innovaciones másimportante que tiene la ciclovia para las mujeres y para los adultos mayores, además en Bogotá se ha extendido durante la semana, sobretodo puede ir a los adultos mayores utilizar esos programas y ser más activos en los parques, ese fenómeno ocurre porque son preferencias culturales que tenemos hombres y mujeres en la ciudad de Bogotá, las mujeres le gustan más bailar que montar en bicicleta, creo que culturalmente lo que ha hecho bien la ciudad de Bogotá es tener en cuenta esas diferencias para generar esos programas que se aplican a esos grupos poblacionales. Las mujeres montan en bicicleta menos que los hombres, ahora ha aumentado el uso de la bicicleta por hombres y mujeres, pero la tendencia es menor para mujeres si comparada a los hombres y la principal razón es cultural y de seguridad, la bicicleta es una maravilla, yo la utilizo, pero tenemos que respetar cuando no pueden utilizarla o no tienen en su preferencia, no se tienen seguras en la bicicleta, creo que debe haber otros modos para haber, aunque estamos viendo que en los jóvenes si se usa más la bicicleta y en las mujeres, creo que es seguir haciendo estrategias desde la niñez importante para usar la bicicleta. Al Colegio en Bici es un programa de la ciudad de Bogotáen el cual se promueve el transporte activo al colegio, se dan las bicicletas para los niños y las niñas, les da clases de movilidad, de seguridad, van acompañados de guardianes para que vayan seguros a los niños y es una estrategia que hace que el transporte activo al colegio sea divertido y

seguro y eso genera empoderamiento o prevención de sobrepeso y obesidad y promoción de actividad física en los niños, hay muchos co-beneficios que hay en esa relación, pero creo que la promoción de la actividad física y ambiente sostenible, no se puede olvidar que tenemos de tener un ambiente seguro para las personas a que eso sea exitoso. Es muy importante estar conectado a la red porque aprendemos con investigaciones de colegas de otros países y los recursos para investigación son siempre limitados, eso ayuda a optimizar los recursos y ayuda a la innovación porque son grupos multidisciplinarios de hombres y mujeres y parte de la innovación viene del actuar con esas personas, participar en esa red es importante para tener diferentes perspectivas al ampliar el horizonte de investigación, para generar capacidad local en nuestros estudiantes para que vean otras perspectivas, entonces es así como veo esa red, lo que pasa es que mantenerla es complejo, costoso y el recurso tiempo siempre es el más limitado. La interacción entre recreación y transporte es importante, la ciclovia recreativa a los domingos y transporte entre semana, creo que también los programas de enseñar a montar en bicicleta a las mujeres para mayor seguridad, la ciclovia a los domingos, esa interacción entre transporte y recreación, es una hipótesis, es mayor a las mujeres que dicen a nosotros, montar en bicicleta es lo que más me gusta y me genera seguridad es en la ciclovia recreativa a los domingos, es un espacio que no da la oportunidad de sentirnos más seguras en la calle y las vías para después pensar en utilizar esas vías durante la semana. Lo que puede decir yo que ha visto tantas estrategias en muchos años trabajando en eso, al hablar con las personas que tienen sus negocios temporales de jugos, reparación de bicicleta en las ciclovias que no hemos hablado, es saber cómo ellos llevan 30 años trabajando en la ciclovia y con ese programa de democratización que ayudó con lo que genera de recursos de ingresos durante la ciclovia, hayan podido proveer educación para sus hijos, el agradecimiento que tienen por la ciclovia porque les permitió tener un negocio temporal por lo menos al domingo que ayudara sus familias, eso me pareció que es algo que a veces no miramos y todavía la cantidad de negocios al redor de ese programa, creo que es importante para las personas y de pronto algún testimonio de una mujer, me decía que jamás había montado en bicicleta porque tenía mucho miedo, que la hija la llevó y enseño a montar en bicicleta y eso le cambió la vida, ese tipo de testimonio me ha marcado, una pregunta que hacía era, a veces que voy y tengo algún problema con la rueda y el mecánico que trabaja ahí lo arregla y dije que después le paga, esa confianza que vemos muy diferente en la cotidianidad.

MÓNICA DURAN E DAVID ACERO

MÓNICA

Yo empecé cuando estaba haciendo mi carrera universitaria de Terapia Ocupacional en la Universidad Nacional de Colombia, me vinculé por medio de un proceso de selección en el año 2006 al Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD), me llamaba mucho la atención que había personas en bicicletas con uniforme y prestaban servicios a la comunidad, como mi carrera es de la salud, el tema la prestación de servicio y atención al usuario, entonces presenté unas pruebas, participé de un proceso de cualificación y fortalecimiento durante cuatro meses en el cual me enseñaron primeros auxilios, temas de seguridad vial, atención al usuario, como atender cuando hay un accidente leve, digamos que son aspectos que se cree tan generales, pero que son significativos y diferenciales con otro contexto laboral, y ahí entré, fue guardiana de la ciclovia, guardianes son como los guías que se encargan de hacer la apertura y el cierre y prestar sus servicios durante el día, pasé por diferentes perfiles de guardianes, no hay un guardián solamente, hay guardianes especializados, el guardian de la ciclovia se encarga de todo lo que es la atención al usuario, a los niños, o a través de la lúdica fomentar la actividad física en el uso de la bicicleta, eso vienes a parte, hay un guardián que se encarga de lo que es el servicio social de los colegios de décimo y décimo primero año que prestan sus servicios en la ciclovia, esos guardianes se encargan de orientar esos servidores sociales, también hay un guardián del espacio público que están encargados de monitores los vendedores que están ubicados en la ciclovia, que cumplan con todo lo que es de manipulación, que tengan las medidas de bioseguridad, esos guardianes tienen líderes que son los jefes de esos guardianes, yo fue guardiana dos años y luego fue cuatro años jefe de ruta y dentro de eses jefes de ruta, es una estructura tan organizada que las personas ven un solo guardián, hay una variedad de especialidades en ese contexto que uno queda sorprendido, los jefes de ruta que se encargan de un corredor de 11 kilómetros con un grupo de quince a veinte guardianes, pero también hay un jefe de ruta especial que es aquel que coordina esos guardianes del espacio público, que es lo que coordina esos guardianes del servicio social y dentro de ese organograma, yo fue guardiana de jefe de ruta de corredor, fue jefe de ruta del espacio público y fue durante cierto tiempo jefe de ruta de atención hospitalaria porque mi perfil era de

salud, por cuestiones de la vida, ya me gradué y traté al máximo de seguir trabajando en la ciclovia, pero era muy difícil porque yo trabajabaen el Hospital Simón Bolívar en Bogotá y el tiempo no me daba, entonces me retiré de ciclovia y la experiencia de ciclovia me sirvió para trabajar en salud pública con todas sus acciones de prevención que se tiene, era todo lo que aprendí como guardiana jefe de ruta, me sirvió y empecé a trabajar con niños en todo el tema de sustancia psicoactivas y hacíamos actividades, me articulaba a veces con ciclovia y el IDRDdonde prestábamos bicicletas para los niños de lugares muy vulnerables de la ciudad de Bogotá como Ciudad Bolivar y les hacíamos ciclopaseos, hacíamos actividades entorno a la actividad física para disminuir el consumo y también ya con todos los años, seguí trabajando en salud pública con otras ramas con personas en condición de discapacidad y lograba hacer adaptaciones a algunos temas de movilidad haciaselo solo en casa con las herramientas que hemos tenido en ciclovia, luego empecé a trabajar con población de VIH y también hacíamos las caminatas y todo sobre la ciclovia, realmente ya estaba en otra empresa con otra entidad estatal, pero seguía vinculada con todo el tema de bicicleta y con todo el tema que implicala actividad física. En 2019 me llamaron nuevamente, retorné al IDRD, retomé el tema de eventos, me encargaba de articular todas las actividades como las caminatas que se hacían sobre la ciclovia al organizarlas, que se hiciera los préstamos de las bicicletas, que se hiciera las carreras atléticas y ciclistas, uno piensa que no es tan grande, pero es supremamente grande y me encargué de la reapertura de otros corredores que se sumaron a la ciclovia porque la ciclovia actualmente tiene 127,7 kilómetros y aborda todolo que es norte, centro y sur de la ciudad y ese año cumplo nueve años y medio de experiencia con el IDRD y aparte la experiencia que tenía en salud pública con la carrera en los hospitales, esa experiencia me ha servido y desde hace seis meses, soy la coordinadora general de todo el programa y a mi cargo, tengo once profesionales, 26 líderes o jefes de rutas y año pasado teníamos 280 guardianes, ese año vamos contratar 250 guardianes, tenemos una operación simultánea con operarios y conductores de 100 más personas, esuna logística grande para llevar a la ciudad la posibilidad de tener el parque lineal más grande del mundo porque no es solamente la movilidad de una bicicleta de un punto al otro sino la posibilidad de que las familias salgan a un domingo a comer un helado, a realizar caminatas, que las personas puedan caminar cinco o seis kilómetros en familia sobre la ciclovia, también salen con su patineta, juegan *frisbee*, salen consus mascotas, salen a comer en los módulos que tenemos autorizados, salen a participar de nuestras actividades porque tenemos un servicio de actividades complementarias que, de pronto más adelante, lo voy a mencionar un poco más a la menucia, eso es mi trayectoria, actualmente encabezo la estrategia Bogotá Pedalea del IDRD dirigiendo la ciclovia.

DAVID

Yo tengo un poco más de cañas con algunos años de acumulación, directamente con ciclovia nunca ha tenido contacto particular en Bogotá, llevo parte de los equipos, llegó al IDRD por otra vía, en mi formación académica soy Diseñador Industrial de la Universidad Nacional de Colombia, tengo un Magíster en Medio Ambiente y Desarrollo de la misma universidad, desde la academia y como parte de la investigación de la tesis de magister, desde el diseño industrial, venía con una línea de la gestión ambiental y la maestría también ayudó a enfocar el tema, llevó más de quince años como docente universitario de diferentes universidades, entre ellas la nacional, y desde la academia enfoqué en el co-diseño para la sostenibilidad, ahí me enfoqué mucho con el diseño de bicicletas utilizando la metodología de trabajo de co-diseño y eso ayudó a enfocar para el lado de la bicicleta y terminé haciendo mi tesis de maestría haciendo un enfoque sobre sistemas de bicicleta pública, bike-scharing, eso me ayudó a meter muy fuerte en ese cuento al conocer el tema en europa y américa y terminé gerenciando el inicio del sistema de bicicletas públicas de Medellín, la única ciudad en Colombia que tiene un sistema de bicicletas públicas robusto llamado ENCICLA, en 2011 me vinculé profesionalmente en Medellín pasando de la academia al trabajo profesional tratando de aplicar lo que había desarrollado académicamente en Medellín y yo ya tenía un cierta trayectoria, tenía un acercamiento al tema de la bicicleta en particular a través del activismo, soy miembro de dos organizaciones, una es la Mesa de la Bicicleta de Bogotá y otra es la Bicired Colombia, es una organización ciudadana a nivel nacional, entonces comenzaba a jugar el rol de la academia, pero tambiéntenía relación con el activismo en las organizaciones ciudadanas y entonces el rol profesional directo en las instituciones públicas, a partir de ahí empecé a acumular algo de experiencia al haber trabajado en varias ciudades de Colombia, en Medellín, en Villavicencio, en Santa Marta, en Cali, como consultor, como contratista y a veces como asesor, he trabajado en el Instituto de Desarrollo Urbano con la parte de infraestructura, en la Secretaria de Movilidad de Bogotá con todo el tema de política pública, he trabajado con el Ministerio de Transporte y adicionalmente ha sido consultor de banca multilateral, de la CAF, del BID, he trabajado RIZ, WRI, como asesor de empresas privadas, eso me ha dado diferentes expectativas, comodecía, soy docente en la Universidad Nacional en una

catedra de movilidad y transporte urbano y llegó al IDRD que es otro rol y que me parece importante entender es que las cosas se hacen en las ciudades fundamentalmente porque hay recursos para hacerlo, hay iniciativas participativas ciudadanas, pero otra variable fundamental es la decisión política, estuvo trabajando con la actual alcaldesa de Bogotá dentro del equipo programático y desarrollamos todo el tema de cómo se iba promover el uso de la bicicleta en la ciudad que por la razón, formo parte en ese momento soy parte del cuerpo directivo a frente de Mónica Duran en la dirección del IDRD y abajo hay dos subdivisiones técnicas, la de parques y la de recreación y deporte, yo trabajo en ese momento con la Subdirección de Recreación y Deporte que está encabezada ahora es Camila, el IDRD se maneja administrativamente por proyectos de inversión y nosotros estamos en el proyecto de inversión para la construcción de comunidades activas y saludables y dentro de esa estructura de proyectos de inversión, hay una estrategia denominada Bogotá Pedalea donde soy coordinador o articulador en ese momento, dentro de Bogotá Pedalea que es una estrategia que promueveel uso de la bicicleta para construcción de hábitos saludables, tenemos tres programas y uno que se llama eventos y actividad en bici que son competencias, eco travesías, cicloexperiencias, 24 horas, grandes fondos, puro uso de la bicicleta recreativo competitivamente y tenemos los programas Al trabajo en Bici que busca promover el uso de la bicicleta como medio de locomoción en ciertos corredores de la ciudad principalmente enfocado en la mujer, tenemos Escuela de la Bici, un programa que enseña a montar en bicicleta y cualifica e perfecciona su uso en eventos deportivos y el otro programa que tenemos es ciclovia,uno de los más importantes del IDRD que lleva más de 45 años y más de 25 años encabezada por el IDRD.

MÓNICA

Realmente terminamos la ciclovia en el domingo y en el mismo día empezamos a planear la ciclovia del siguiente domingo que viene, empezamos a hacer reuniones con todas las instituciones, tenemos una reunión una vez al mes con la Secretaría de Seguridad donde lidera la policía que es vital para la ciudad, tenemos mesas de trabajo constante con otros actores e organizaciones institucionales para lograr la articulación e engranaje, desde la competencia que tiene el IDRD administrando la ciclovia y la competencia que tiene cada entidad, entonces Secretaría de Seguridad con seguridad, Secretaría de Salud con todo lo que tiene que ver con salud porque también estamos muy vinculados con salud y artes para todo tema de campañas, realmente todas las instituciones a nivel de la ciudad se unen y tenemos mesas de trabajo por lo menos una vez al mes con esas entidades, también tenemos reuniones de planeación con todo el equipo,o sea, la cabeza, los doce profesionales para poder sincronizar y que cada profesional baje la informacióna los líderes que son los jefes de ruta que estaba comentando hacia poco que son 26 y esos jefes de ruta baja la información a los 250 guardianes en reuniones pequeñas durante la semana, tenemos un boletín informativo para informar las 300 personas vinculadas donde decimos sobre las actividades y el cuidado con tal cierre, vamos a tener una actividad primordial en tal punto, hay un posible riesgo en tal punto, nosotros empezamos a hacer un estudio no solo de malla vial porque desde el día lunes, tenemos que hacer un barrido para verificar que no haya obras o alcantarillas sin tapas, cosas pequeñas que puede generar para nosotros accidentes y así buscamos mitigar, empezamos en esos informes y boletines a dar información a todo el personal para que estén sincronizados, ellos tienen un proceso de calificación de mucho tiempo atrás que, para poder entrar y ser parte de un guardián de la manera que venga a habilitar ycerrar una vía, de todas las manera en esas reuniones de planificación les decimos, con cuidado porque ese semáforo puede que con los tiempos algo pase, sí están averiados los semáforos, también laarticulación en esas mesas de trabajo con las entidades, nosotros le solicitamos, ejemplo, si hay un cruce que nosotros sabemos que hemos tenido muchos accidentes, le decimos colabóranos con la ambulancia para que el punto fijo esté cercano, colabóranos para que hay apoyo en el lugar, empezamos a engranar toda la necesidad de apoyo que tenemos y el día viernes tenemos una reunión definitiva de chequeo, la revisamos, eso está, eso no va, hacemos toda la notificación por escrito a las entidades, al proveedor de la empresa de transporte de cada sector, también les informamos y decimos, la hora que debe llegar y que debe cumplir y en la mañana de domingo, empezamos la operación desde las 3:30 de la mañana con el barrido de toda la ciudad de los operarios para que lleguen de manera puntual, de los camiones para que lleguen de manera puntual, se cargue el material simultáneamente, tiene que ser sincronizado porque las siete de la mañana tienen que estar habilitadas absolutamente todas las vías, se deja las vallas en unos puntos específicos que están por planimetría, todos los guardianes de tramo tienen unas actas donde comoy ende en colocar el material con las cintas para que no vayamos a tener dificultades y esas actas son el resultado de los planes de manejo del tránsito que nosotros tenemos, totalmente tratamos de ser muy sincronizados, ya en la mañana de domingo todo ese operativo comentado, una vez llegan los operarios, llegan los camiones, una vez empezamos a distribuir por radios y un sistema de georreferencia en que nadie más tiene en

el mundo, el programa tiene un centro de comando de comunicaciones que esos radios están comunicados con otras secretarias de salud y seguridad, empezamos a monitorear en efecto de los guardianes con una alarma que suena simultánea a nivel de ciudad para que empiecen a habilitar las víaspara los usuarios, tenemos una ventaja y como ese año cumplimos 47 años, los mismos usuarios se tomanlas vías, entonces ellos ya empiezan a entrar y los carro ya empiezan a sincronizar en el material que debensalirse, hay casos atípicos, siempre se van presentar esos casos, las entidades de apoyo para que lleguen la policía, para que llegue el guía, llegué el gestor, los defensores del espacio público, realmente el algo sincronizado, es una planeación de toda la semana, nosotros haciendo barrido para que las vías estén bien,para que los vendedores no se van a ubicar donde no deban, haciendo el barrido para que la información del boletín que es clara para que todos los guardianes tengan clara la información, es un tema de comunicaciones con el IDRD, nosotros estamos informando los usuarios en cómo va estar la ciclovia, qué servicios y actividades van tener para que la gente al domingo sepa, yo puedo ir a tal punto o esta vía no voy a tomar porque va haber un desvió que a veces nos pasa, nos toca a desviar, cosas pequeñas como entrar una grúa, nos toca hacer un desvió corto, cosas así, tanto que en el equipo, hay ingenieros, tenemos un ingeniero encargado de la infraestructura de la ciclovia, cosa que se pasa, los desplazamos de inmediato, hay profesionales de salud que se desplazan de inmediato también si pasa algo, digamos que eso va en la planeación que es realmente grande, y se afianza un poco más con las mesas de trabajo internas y externas con las instituciones que nos apoyan. Nosotros tenemos un convenio interinstitucional, tenemos actualmente 280 radios en toda la ciudad, tenemos una pantalla donde salen los 280 guardianes con sus radios y se los ve moviendo por toda la ciudad, así podemos georreferenciar en los mismos radios que tienen las instituciones que ya saben, nuestros guardianes tienen un reconocimiento como agentes pedagógicos y también hacemos campañas para que cuiden y respalden el guardián con todo el tema de cultura de la bicicleta y cultura de la ciclovia, ese reconocimiento con las instituciones no ha sido fácil, se ha ganado y cuando existen casos atípicos, hacemos reuniones con las mesas de trabajo, les paso eso, necesitamos eso, por favor nos ayude y la ventaja que tenemos es que eso lidera la directora y subdirectoraque articula con las cabezas de otras instituciones que, por fuerza pueden llegar a subsanar o prevenir o tomar medidas o acciones de mejora cuando eso no pasa, pero en general tenemos buena relación, obviamente nada es perfecto, la ventaja que con la directora y la alcaldesa que tienen un compromiso de ciudad grande, todo se lleva a cabo, uno por la cultura ciudadana, dos el amor de la ciudad por la ciclovia y tres porque las cabezas están comprometidas y atentos a lo que pase.

DAVID

Hay una cosa que me parece fundamental en la historia de la ciclovia bogotana, cuando sumerce, esa palabra usamos de provincia, Jaime Ortiz va hablar de la experiencia del origen, una semilla que es la ciclovia en los años 70, resulta que, cuando nace la ciclovia en 1970 y se consolida en 1976, lo adopta administrativamente la ciudad y quien estuvo a cargo durante unos años fue la Secretaría de Transito en su momento, ahora desde 1995 el operativo y desarrollo para la implementación de la ciclovia pasó de ser un tema de tránsito para ser un tema de transporte y recreación y creo absolutamente que eso marcó dos momentos, la ciclovia cuando tenía transito infortunadamente las necesidades eran otras, entonces empezó a caer mucho lo operativo de la ciclovia en su momento porque para ellos el interés era que se moviera más carros y no más peatones y ciclistas por la misma lógica que tenía ese tema de la planificación, cuando la planificación de la ciclovia la toma el IDRD, cambia totalmente la expectativa y la perspectiva porque pasa a ser vista desde un ámbito de recreación y deporte y se ha enfocado en promover la actividad física, ahí hay una evolución que tú puedes buscar en la página web del IDRD en la historia de la ciclovia con los diferentes hitos en la línea del tiempo, ahí es importante puntuar, incluso en varias ocasiones he destacada la importancia que la ciclovia no se vea por la perspectiva de movilidad, tránsito y transporte, creo que se vea en la actividad física, recreación y deporte, que es lo que pasa, la ciclovia claramente ha permitido que muchos ciclistas nuevos surjan porque van y utilizan el espacio de la ciclovia para practicar y adquirir confianza, Mónica dijo de nuestro labor del parque lineal de 127 kilómetros que tenemos en ese momento porque la gente usa el espacio público que, normalmente a diario es utilizado para el transporte vehicular, en ese caso, se utilice para que las personas caminen, monten en bicicleta, vayan en patines, saquen el perrito, a la abuela en silla de ruedas, es diferente la perspectiva, creo que eso ha sido fundamental que esnormalmente lo que pasa en otras ciudades, la ciclovia lo toma en algunos lados inicialmente tránsito, transporte o movilidad y cambia por una perspectiva diferente porque un ingeniero de transito quiere que fluya los carros para que no se tranque, eso es importante tener en cuenta, claro para nosotros el tema dela vinculación, el promedio que nosotros estamos teniendo en ese momento con asistencia, un domingo típico, donde no hay días festivos, estamos

teniendo, Mónica me corrige, un millón y ochocientos a dos millones de personas por domingo, esa es la cifra que nosotros contamos, hacemos un conteo en dieciocho puntos de la ciudad, la hora pico, la que más hay gente históricamente es entre once horas y once y un cuarto de la mañana, esa hora se hace el conteo, tu puedes imaginar que, para cualquiera empresa de marketing comercial, tener un espacio con dos millones de personas es súper atractivo, entonces nosotros tenemos en el equipo de trabajo del IDRD una oficina que se llama Promoción y Servicios que, junto con Transmilenio, son la únicas entidades que tienen oficina comercial, lo que permite captar recursos del sector privado para promover la ciclovia, en esa oficina comercializamos los espacios, hay una cosa importante, entre semana las vías donde hay ciclovia, lo administra Secretaría de Movilidad, en domingo y días festivos, las vías lo administramos el IDRD, eso es clave, nosotros somos dueños y señoras de esas 127 kilómetros, ahí mandamos el IDRD cambiar la jurisdicción, nosotros tenemos la capacidad de comercializar la preferencia de marcar privadas donde tenemos muchos apoyos, con el tema de la pandemia, se bajó mucho, pero una empresa, una emisora de radio, un proveedor de pensiones, bancos, centros comerciales, marca de producto de protector solar, una marca de chocolates, no hemos puesto Coca-Cola, pero ha patrocinado, hay una buena relación y una expectativas grandes porque tener dos millones de personas como público, tenemos la idea de ser ambiciosos en la vinculación del sector privado porque tenemos muchas expectativas, nosotros tenemos 127 kilómetros que creemos ser pocos porque queremos crecer, de hecho estamos proyectando para ese año dos nuevos tramos pilotos para sumar más kilómetros a la ciclovia recreativa, lo que implica recursos importantes, todo los recursos del particular, toda la operación de la ciclovia del IDRD se maneja a través de recursos públicos que está en el sector cultura, pero maneja recursos propios que entran por el presupuesto del distrito, pero también de los patrocinios, tenemos 5000 parques, cerca de 100 parques metropolitanos, entonces tenemos los administradores del estadio El Campin a través del prestamos con alquiler de esas estructuras y algunos de esos recursos hacen parte de la operación de ciclovia.

MÓNICA

Lo que pasa es que hay un reconocimiento de la ciclovia, tanto el sector privado como los colectivos de actividad física, de ciclismo, ellos lo que hacen es solicitar a la ciclovia la participación, realmente es muy bueno porque ellos participan de las actividades que tienen la ciclovia, solicitan también para ser líderes y pioneros en la ejecución de algunas actividades pequeñas que se realizan sobre la ciclovia y también contribuyen con esa parte de la política pública de la bicicleta, nosotros tenemos consejeros de la bicicleta que expresan sus necesidades, lideran no solamente los temas de ciclovias sino general en el uso de la bicicleta, no hacen referente a nivel institucional, referente a la movilidad del IDRD y lo que hace es trasladas las informaciones a los programas como el caso ciclovia y hacemos una engranaje e articulación, ellos uno nos pueden solicitar, dos nosotros podemos brindar los servicios, tres a través de esos espacios de participación llegamos a unos acuerdos y en conjunto engranamos bien para poder dar no solo el servicio de la ciclovia y en todo el tema de la bicicleta porque la ciclovia sirvió para dar paso a un portfolio de servicios completo a la actividad física e al uso de la bicicleta, por ejemplo, ahora tenemos el programa Al trabajo en bici que eso hace parte de la idea de la ciclovia que ya tiene tantos años, pero que son servicios que se van dando y en esos espacios de participación se van moldeando, por ejemplo, Escuela de la Bicicleta fue un servicio que nació de la ciclovia, pero que empieza a independizarse y también damos respuestas a todos esos colectivos, al sector privado y al sector público y empezamos con esos servicios empiezan a crecer y la ciclovia sigue creciendo no solo en kilómetro sino en servicios también. Realmente es un trabajo engranado, uno el servicio que presta los guardianes cuando se tiene un caso de salud que nos ha pasado, después de mucho tiempo encontramos la persona y ella muchas gracias, de verdad si no hubiera sido por ustedes estaría peor, uno, eso hace con que las personas siéntanse seguras sobre esas vías porque si llega pasar algo, sienten que la operación les da respuesta, no solo en temas de seguridad sino la prevención de accidentes de seguridad vial, eso uno, dos el tema de atención al usuario y tres el tema de divulgación, nosotros lo que hacemos es enamorarlos y ofertar diversas cosas distintas dentro de la misma ciclovia para que ellos se hagan adherentes al programa y no pronto que vayan a un día y luego ya no vuelvan, sino que tengan una variedad de servicios y eso se da por la atención al usuario y la variedad que tenemos en la ciclovia, por ejemplo, habilitemos una vía cerrándola y ya, sino que habilitemos una vía donde lo vamos viendo la dinámica, vamos creando esos servicios que talvez la gente los está pidiendo, por ejemplo, en los puntos de actividad física fue también porque las personas querían bailar y como es el parque lineal más grande del mundo, yo quiero bailar, antes de la pandemia era muy fuerte y ahorita en pandemia, lastimosamente por todo lo que está pasando, no ha sido fácil porque antes nos toca controlar, escríbanse por favor, va a tal escenario por temas de control de aforo, pero lo que hace con que la gente se enamore es que nosotros damos respuesta a esa necesidad que ellos reflejan y también estamos siempre en

dinamismo, nosotros con los guardianes damos tres capacitaciones solo de atención al usuarioal año, les hacemos recorrido al guardián al día, o sea, todo el equipo administrativo sale al campo en bicicleta e los incentiva con prácticas simples como vea una persona en silla de ruedas y la ayude a subir, un niño que esté expuesto cuando se está pasando bicicletas, le hace la orientación, cosa tan pequeñas que uno no cree que tiene impacto, pero tiene impacto a los demás usuarios y eso hace con que la gente tome esas buenas prácticas y siga asistiendo aún más la ciclovia porque antes teníamos una asistencia deun millón y quinientos mil, después un millón y ochocientos mil y ahorita que hicimos la apertura después de la pandemia, llegamos a dos millones y cenicienta cuatro mil, estamos pensando en ampliar aún más laciclovia porque ya tenemos con 127,7 kilómetros con ese promedio es un logro grande que se ha tenido.

DAVID

De hecho, hace poco en Panamá, nosotros con la ciclovia de Bogotá es fundadora y hace parte de la mesa directiva de la Red de Ciclovías Recreativas de las Américas (Red-CRA), seguramente ha entrado en contacto con Gabriel que es secretario de esa red, como comentado, yo no había trabajado directamente con ciclovia, cuando estuvo en Medellín trabajé con el equipo de las vías activas y en el congreso que se hizo en Medellín, estuvo en Panamá en el congreso de la red y en mis presentaciones era eso, que la ciclovia, si usted mira la historia en su nacimiento con la manifestación del pedal con Jaime Ortiz, era simultanea toda la dinámica que se daba en Holanda de promover la bicicleta y justamente con la primaverasilenciosa que se daba en Estados Unidos con el tema ambiental, nosotros no estábamos tan lejanos a lo que se daba en los principios de los años 70, ese movimiento de la manifestación del pedal que se constituí, Procicla que era un colectivo de ciclistas, para mi es la origen del movimiento en Bogotá, hablaba con PaolaCastañeda, una chica que hace un doctorado en la Universidad de Oxford y le decía que, para mi particularmente, el mayor patrimonio que tiene Bogotá entorno a la bicicleta son los colectivos y las organizaciones pro-bicicleta que están relacionado y nacen a partir de ese movimiento de los años 70 y que ha venido dando históricamente, se habla con Jaime y le cuenta de hace 45 años, pero también te cuenta de hace 20 años y ahorita, ha estado vigente todo el tiempo, los colectivos son fundamentales para la ciudad de Bogotá, claro, tiene ese referente, tiene la ciclovia que es un espacio donde dos millones de personas tienen la posibilidad de hacer actividad física, un gran porcentaje mayoritariamente en bicicleta, pero también tiene una red de ciclorrutas que, malo o bien con algunas dificultades, tiene cerca de 650 kilómetros, para usted lo que es ciclovia como red de transporte exclusivo para bicicleta, para nosotros es ciclorruta, por eso para Colombia ciclovia es la de domingo, entonces ciclovia, ciclorruta y activismo ha generado que, diariamente en Bogotá, antes de pandemia, en febrero de 2020 se hacían cerca de un millón de viajes diario, que en Bogotá más o menos unas 600.000 personas todos los días salen a usar la bicicleta como medio de movilidad, sea para el trabajo, escuela, actividades propias, y eso representa, antes de la pandemia los viajes diarios en bicicleta, entre 6 siete e 7%, hoy cuasi 13%, fue un avance importantísimo, claro todo un temor por subirse a un bus, el temor de que no hay transporte mucho más gente se sumó a la bicicleta, ahí el activismo en Bogotá juega un papel importante, y la actual administración de la alcaldesa Claudia López hemos como parte del ejercicio que se había hecho del programa de campaña era recuperarla confianza de las organizaciones bici que, un poco con la administración anterior se ha perdido, qué se trabajó, Bogotá está dividida político-administrativamente en 20 localidades, yo vivo en una localidad centralpequeña que se llama Teusaquillo y de esa localidad fue consejero local de la bicicleta, que era una instancia ciudadana, a partir de ese ejercicio que hicimos y también de otras localidades, fue crear un consejo en todas las localidades, consejo local de la bicicleta integrado por ciudadanos y en el año pasado tuvimos una experiencia bonita participativa virtualmente, en plena pandemia, se hizo la elección de esos consejos locales de la bicicleta, y 10.000 personas se candidatearan para ser consejeros locales y hubo cerca de 8000 personas votaron por escrutinio una votación pública, eligieron 105 consejeros locales, de esos 105 36 son mujeres, eso fue una cosa a mi modo de ver muy importante, es la primera vez en Colombia y el américa latina se eligen popular y democráticamente los consejeros locales de la bicicleta, son entre cinco y siete consejeros para cada localidad, es una cosa particular y hay un acuerdo como norma distritalque lo decidió el consejo distrital, el ente política que está por de cima de la alcaldía, eso es un referente fundamental porque Mónica lo trae a la colación, nosotros como IDRD hacemos parte de la instancia en lalocalidad, nosotros tenemos un funcionario del IDRD está permanente en las alcaldías locales y asiste a losconsejos locales, además de los ciudadanos que son el consejo local, asistimos el IDRD, Secretarías de Movilidad, de la Mujer, Seguridad y otras, en cada consejo local y de ahí sale un delegado ciudadano al consejo distrital de la bicicleta que es integrado por los 20 consejeros locales que son delegados más las entidades y que ellos les permite que hagan control del seguimiento del Plan de Desarrollo Local y Distrital de la Bicicleta, en el que estamos nosotros, la razón es que en ese

momento, se creó en 2008 una norma que debemos tener la Política Pública de la Bicicleta, es una norma y que durante tres años se construyó participativamente y en ese momento ya está con recursos, nosotros tenemos un presupuesto de 2,2 billones de pesos para de aquí a 2038 desarrollar la política, implementar y aplicarla para promover la bicicleta en Bogotá, entre eso nosotros del IDRD tenemos una responsabilidad que es promover la bicicleta desde la recreación, deporte, actividad física y la salud, ahí entramos nosotros en ese pedacito que hace Bogotá Pedalea, a través de la ciclovia, al trabajo en bici y escuela de la bici y actividades y eventos bici, promover el uso de la bicicleta, en todos esos programas tenemos como objetivo que más gente haga actividad física, para nosotros la bicicleta es un instrumento, tenemos muchas actividades diferentes a Bogotá Pedalea en el IDRD.

MÓNICA

Tenemos un reto grande, gracias que tenemos un personal cualificado que tiene claro cómo funciona la ciclovia con los temas bici y desde el año pasado, el 16 de marzo de 2020, nosotros tuvimos nuestra últimaciclovia antes de que le pasara todo lo de pandemia, fue muy raro por una emergencia sanitaria, pero no por la pandemia y el covid-19, sino por un tema ambiental que había en unas zonas de la ciudad, eso hizoque se creara una estrategia llamada en su momento de ciclovias temporales que se articuló con la Secretaría Distrital de Movilidad y que el IDRD busca fomentar la realización de actividad física a través deluso de la bicicleta en ciertos corredores de la ciudad en escenarios distintos a la ciclovia, esa semana dicha nos empezó a tocar pensar adaptarnos a operar esas ciclovias temporales en un horario distinto con una dinámica diferente de la ciclovia y fue después analizando el mes de marzo, nos dijeron, ustedes fueron muy bien, pero ahora viene el tema de la pandemia y es lo que David decía de que ya no podemos utilizarel transporte público o no deberíamos usar porque el foco de contagio es mayor, vamos a incentivar más eltema de la recreación y deporte con el uso de la bicicleta y hábitos de vida saludable, entonces nos toca seguir operando las temporales y empezamos a trabajar de domingo a domingo, 24 horas por 7 días, empezamos a operar las ciclovias temporales todos los días mientras había el confinamiento, todos los programas de bici y del IDRD estaban en campo, lo que nos tocó capacitar, yo soy una de riesgo pues contodo lo que pasó, corrimos la normatividad vigente que estaba en ese momento con temas del protocolo debioseguridad con el Ministerio de Salud y la Secretaría de Salud y empezamos a capacitar todo el personal, luego nos tocó hacer una cualificación para elementos de prevención personal, adaptar al personal a andar en bicicleta con tapabocas, realmente es difícil, así enseñar a hacer los desplazamientos para que no se ahogara, inicialmente en algunos se producía dermatitis que todos los días andando con alcohol gel no era tan fácil, y usando las mono gafas que inicialmente se apañaban, fue un proceso de aprendizaje y adaptación en los temas de la bicicleta y atención al usuario en las ciclovias temporales, desde el programa ciclovia apoyamos la estrategia desde 16 de marzo hasta 31 de diciembre de 2020 y en simultánea en el mes de agosto, vimos que entre marzo y agosto, se pudo implementar la realización de ciclovias temporalesy la ciudad necesitaba del espacio de recreación y deporte a los domingos, encabezada la directora y el subdirector en su momento nos dijeron, lo vamos con la ciclovia dominical y empezamos a implementar laciclovia dominical ya teniendo la referencia de lo que ha hemos hecho de las temporales, pero ajustamos los protocolos de bioseguridad a los 127,7 kilómetros, miramos a cada ciertos kilómetros cual cantidad podríamos tener de aforo con distanciamiento mínimo de dos metros, también empezamos a mirar qué tanta distancia tiene que haber entre bicicleta e bicicleta cuando andarán en cierta velocidad, empezamos a diseñar todos los protocolos a socializar porque nos tocó particular con la Secretaría de Salud para apropiar también a lo tema de los vendedores que tenemos formalizados con el curso de manipulación sujeto a la prevención del SARS-COV2, digamos que fue un tema de diseñe, implemente y socialice, todo el tema de comunicación, nos empezó a crear artes con campañas llamativas para los usuarios, llenar de pendones, hacer campañas de impacto con los mismos guardianes para que la gente usara el tapa bocas por la ciclovia porque ni todo el mundo se ha adaptado fácilmente a usar la mascarilla en la bicicleta, trotando o caminando, hecho ha sido un trabajo duro porque muchos no ha logrado asimilar y se ahogan fácil, todo nuestro apoyo y recursos humanos se fue a un tema de cultura, a habituar las personas que estábamos en una nueva realidad a cumplir los protocolos de bioseguridad, a articular con los defensores del espacio público llegar a las estaciones, por ejemplo, anteriormente ustedes se encostaban en el pasto a tomar sol, ya no se puede hacer aglomeraciones en ciertos puntos, hacer campañas para uso de elementos de protección personal y ahorita con esa nueva dinámica, seguimos sumamente estrictos con los protocolos de bioseguridad porque acá en Bogotá estamos en un pico nuevamente, entonces por más que tengan cambiado las dinámicas de normatividad, nosotros somos muy exigentes y no hemos tenido ninguna queja en cuanto hay focos de contagio no, hay otra parte importante y que no ha sido fácil es quenosotros con toda la educación que ha tenido el personal, en parte nos ayudó mucho porque si hemos tenido casos positivos en nuestro personal, pero lo que pasa es que cuando tenemos

un caso, tenemos que aislar entre diez a 14 días solamente por sospecha para prevenir que nosotros seamos foco de contagiohacia la ciudad, uno todos los días dirigimos un formato de condiciones de salud estrictos, esos formatos pasan por una revisión no solo de ciclovia sino de seguridad y relación de trabajo con el tema de talento humano y en esa misma semana, nosotros solicitamos a la Secretaría de Salud para que la persona se haga la prueba, hemos logrado una sincronización grande y todo el tiempo estamos diciendo, lávese las manos, aplíquese alcohol gel, desinfecte el radio porque si no fuera así, creo que nuestro nivel de contagio sería muy alto, realmente no podríamos operar porque tendríamos todo el personal aislado, pero como hemos aislado a tiempo las personas que tenemos el riesgo o que sabemos que tiene la prueba positiva, aislamos los 14 días, realmente en medio de todo nos ha sido bien, ha tenido problemas porque no podemosestar ajenos de la situación, hemos tenido casos complicados de los guardianes que ha aparecido contagiado los padres, no ha sido fácil, pero en general tenemos un gran porcentaje de personal con condiciones de salud al día con todas las acciones de autocuidado y con los elementos de protección personal siendo entregues todo mes, creo que esa entidad es una de las que más ha entregado elementos,le hemos entregado mono gafas, mascarilla triple capa y de tela quirúrgica, les entregamos guantes cuandofuera manipular algo de contacto y se los quite o eliminen, los entregamos alcohol gel y alcohol glicerinado y cuando hay casos de salud grave o severa, nosotros le entregamos unos overoles, realmente tratamos de que el persona tenga todos los elementos y sepan utilizar esos elementos para que el personal se cuiden y que podamos prestar el servicio y a su vez las personas no van a estar en riesgo por el contacto con los guardianes, también has tocado decir a las personas, un momento, tenemos que guardar distancia, a mí me ha tocado con uniforme, bueno, mantengamos la distancia por favor porque a veces las personas llegan muy cerca, aún más acá en Colombia donde somos muy afectivos, entonces no ha sido fácil dejar ese habito de tocar al cumplimentar, nos ha tocado mantener la distancia y las personas han colaborado, además enseñar la ciudad de que ese tema de la pandemia no ha sido fácil, creo que hasta el momento hemos sorteado bien, desde 16 de marzo hasta 31 de marzo 2020 hemos tenido ciclovia temporal, desde 30 de agosto hemos tenido ciclovia dominical, tuvimos otro pico y una suspensión, pero fuimos a los parques con todo el aprendizaje que teníamos y nuevamente reactivamos la ciclovia en febrero y ahí vamos con todo lo que ha pasado que nosotros hemos ido bien con lo que ha sucedido a nivel mundial.

DAVID

Sobre la democratización del espacio público, la ciclovia es una fiesta, todos los días que salgo a la ciclovia, antes como usuario, ahora como usuario y parte del equipo, es una cosa sorprendente, cuando uno dice seguramente no se dimensiona, usted habla Ciudad de México tuvo su mayor pico de ciclovia recreativa con 85.000 personas, pero cuando uno habla dos millones de personas, si tu recorres en una mañana los 127 kilómetros, te das cuenta, además si pudiera presentar el imagen de la ciclovia, el mapa, cubrimos toda la ciudad y Bogotá tiene de norte a sur cerca de 60 kilómetros de distancia y unos 30 kilómetros de oriente hasta occidente, básicamente unos 150 kilómetros cuadrados, si uno es cierto que tiene toda esacapacidad, es democrático porque es un espacio donde tú puedes encontrar gente, además tenemos un tema que, en términos económico-administrativos, tenemos extractos 1 a 6, extracto 1 el económicamentemás pobre y extracto 6 los más ricos, así lo manejamos técnicamente, usted en la ciclovia encuentra gentedependiendo de la área y lugar, entre extracto uno y extracto seis, es muy democrático el espacio público,es para todos gratuito, es un parque pero tiene seguridad, la gente se siente segura en la ciclovia recreativay eso hace parte de la democratización y de la equidad, vamos de norte al sur, de oriente hacia occidente donde todo está conectado, no tenemos ningún tramo aislado, usted puede ir desde Calle 59 en el sur de la ciudad hasta la Calle 170 con Boyacá, se conecta toda la ciudad en una sola vía, creo que es parte del ejercicio de la democratización, además los servicios que se presta, tenemos dentro del espacio cerca de 200 vendedores autorizados donde nosotros entregamos una estructura de un quiosco para que ellos haganmecánica de bicicletas, vendan comida autorizada y vendan elementos asociados a la actividad con bicicleta, son autorizados, tienen un proceso de formación con dotación, eso es importante, además del impacto económico y en la reactivación económica ha funcionado bien, insisto, son dos millones de personas donde se puede vender salpicón que es un saco de fruta con liquido rojo o amarillo, agua, fruta, jugo, y eso en la ciclovia es muy importante siendo parte de la dinámica, eso tiene acceso cualquier persona, es un ejercicio interesante de la ciclovia, también todo el tema asociado a los otros complementos, en la ciclovia sale niños, niñas, jóvenes, adolescentes, adultos, adultos mayores, es para todo el mundo, no tieneninguna restricción, manejamos con el horario de la siete de la mañana hasta dos de la tarde y vamos ininterruptamente todos los domingos y días festivos, creo que el primero de enero no tenemos y viernes santo, de resto tenemos entre 68 a 70 jornadas por año, llueva con tronos o haga sol siempre estamos en los 127 kilómetros y el domingo cuando hay

elecciones se cancela, pero de verdad todo el tiempo estamos llueva con tronos estamos dispuestos para que la gente, una cosa en particular es que la gente ha apropiado, ha habido oportunidades donde los congresistas, legisladores o concejales han intentado cambiar la ciclovia como horario, la gente ha apropiado tanto que lo respalda, ningún mandatario se atreve en algún momento intentar quitar la ciclovia porque es una cosa que hemos hecho trabajando en una norma para convertirla y reconocerla la ciclovia como patrimonio cultural, social y deportivo de la ciudad de Bogotá, nadie se atreve a quitarla, de hecho sigue creciendo, hemos perdido uno o dos tramos por temas cuando ha entrado el Transmilenio, un tramo de la carrera 30 lo perdimos, pero otros con intento de perderlo como la carrera séptima o la calle 26 la ciudadanía misma se ha empoderado y ha salido a las calles protestar exigir que permanezca, creo que eso fue una de las cosas interesantes que yo siempre recomendó es darle continuidad, no pare, así salga poca gente manténgalo, los siguientes van llegando cada vez más personas y en un momento puede llegar una ciudad así como hace Bogotá cada domingo y días festivos, sigo insistiendo, es completamente descabellante venir y ver lo que pasa en la ciclovia recreativa de Bogotá. Por ejemplo, en temas de uso eficiente del espacio público es fundamental, desde lo ambiental claramente teniendo 127 kilómetros, se ha hecho estudios que ha demostrado que en esos corredores a los domingos el aire es más limpio porque no hay carros, desde la economía, toda la activación de gente que sale a comprar y vender productos autorizados y no autorizados, por ejemplo, cuando activamos después de la restricción de cuarentena, fueron dos domingos con ciclovia que no teníamos los vendedores autorizados, los vendedores informales llegaron, hay mucha gente que se dobla en número de vendedores informales con los autorizados, la gente con toda esa necesidad económica, ha salido a ofrecer sus productos, hemos intentado controlar, pero no ha sido fácil, económicamente funciona bien, en términos de movilidad ha hecho que mucha gente se acerque a caminata y la bicicleta a partir de su experiencia en ciclovia, ahí también en tema de movilidad funciona bien, en actividad física que para nosotros es lo más importante como misión del IDRD, dos millones de personas hagan actividad física por lo menos una vez a la semana, pero también motiva para el movimiento, en lo social, la integración entre todos los extractos, mucha gente que vive en las periferias de la ciudad y que durante la semana nunca tuvo la oportunidad de salir, a través de la ciclovia que es un corredor seguro, llega al centro a ver un museo, un armasen, a la zona histórica de la ciudad, hay muchas cosas que se vienen dando frente al tema, en la salud, a partir de la gente que hace actividad física, hay menos demanda o mejores condiciones de salud, en la salud mental fue fundamental, nosotros abrimos cuando todo el continente tenia bloqueado las ciclovias recreativas, nosotros la abrimos, teníamos de pensar que la gente tenía que hacer actividad física, la gente venía encerrada a cuatro meses, los parques cerrados, lo único espacio, abrimos ciclovia prontos, después los parques, fue importante para que la gente salga, siempre nos decía y el contagio, si, lo que dijimos, en el momento no estaba tan contundente, pero ahora sí, la menor probabilidad de contagio es al aire libre donde no hay encerramiento, la ciclovia como es un parque lineal, se prestó para eso, hay muchos beneficios de la ciclovia, claro, en temas de planificación urbana también, la ciudad con las ciclovias temporales permitió entender que se podía implementar muchos más corredores de bicicleta a partir de la experiencia que se tiene que Bogotá fue un referente en sacar lo más pronto posible las ciclovias temporales, en 16 de marzo de 2020 ya teníamos implantados los corredores de ciclovias temporales para que más ciclistas se movilizaran en la ciudad y bajar la carga de contagio en el transporte público, hay cosas que son beneficio que siguen sumando, políticamente lo que digo, siempre está o ningún político se atreve a tocar la ciclovia, pero más, la ciclovia está en la política pública de la bicicleta, está en los planos de desarrollo, tanto de la ciudad como del instituto, en tema de recreación y deporte, la ciclovia es protagonista, culturalmente hoy se entiende la ciclovia como parte de Bogotá que es reconocida mundialmente por la ciclovia, toman como ejemplo, referente y expectativa la ciclovia de Bogotá, es importante conocerla, cuando uno mira todo por detrás de la ciclovia es algo grande y que se ha venido construyendo durante 47 años.

MÓNICA

Las mismas personas se toman el espacio, es muy raro porque a veces nos ayuda a cerrarla, los ciclistas que salen fuera de la ciudad se toman las vías desde antes de las seis y media de la mañana, las misma están habituadas que ese es un espacio para la recreación y deporte, ellas ven un carro y de una vez eso es ciclovia, regaña los carros que aún están por ahí, todos ya saben que es un espacio de recreación y deporte para la familia, la mayoría de personas están en buena sintonía, de verdad tienen una buna actitud porque domingo es un espacio de compartir en familia, sobre todo acá en Colombia es muy arraigado de las familias colombianas que los domingos son su día de descanso al compartir en familia, entonces salen hacer deporte, pero salen con su familia a comer un helado, a tomarse un jugo, es evidente, realmente lo que decía David por un momento, uno sale y se siente contento porque desde las seis y media de la mañana que está el material dispuesto, ya empieza a ver

usuarios, antes tocaba decir al usuario tener cuidado porque tenemos todavía media hora para habilitar la vía a los ciclistas o a las personas que salen a trotar que se madrugan mucho, digamos que es lo que nosotros vemos, ahora si tenemos un sistema de mediciónpara ese tema, no lo tenemos, tenemos un sistema de medición de participación, pero sabemos que la gente está habituada a la ciclovia, tanto que cuando hubo la pandemia y suspendió la ciclovia, nos tocó hacer una campaña de impacto porque las personas salieron a tomarse las vías, independiente de que si hubiera material o que estuviese los guardianes por ahí. Sí, hay una influencia entre la semana, generalmente las personas que salen a los domingos para la actividad deportiva y recreativa, a veces esas mismas personas salen a la semana a desplazarse a sus trabajos en bicicleta, en domingo a la ciclovia nosotros tenemos personas que no solo están haciendo actividad física, sino que están desplazando comoseñores de vigilancia, personas que van muy temprano al trabajo y se desplazan de un lugar a otro, es muy curioso, de hecho acá en Bogotá estamos por extractos económicos, pero nosotros vemos que se unen personas de extracto cinco y extracto uno, de personas desplazando a sus trabajos o que están haciendo actividad física y entre semana esas personas cambian los roles, a los domingos salen para hacer actividadfísica y entre semana compañeros guardianes con familiares, quieren continuar esas prácticas a los domingos para el desplazamiento a sus sitios de trabajo, ya sean patinetas, bicicletas, trotando. Por ejemplo, el tema de las mujeres, todavía no hemos logrado la participación igual a los hombres, realmentesigue un porcentaje bajo, pero si aumentó a comparación de años anteriores donde la participación de las mujeres era cuasi nula, ahora uno ya ve familias, anteriormente veía el caballero solito con sus amigos desplazando para realizar actividad recreo-deportiva, ahora uno en la ciclovia ve el esposo y la esposa y las canastillas que lleva a los bebes y las mascotas, toda la familia desplazando entorno a la ciclovia y entresemana, por eso te digo que para nosotros aún no tengamos la medición, sabemos probablemente que esasalen a los domingos y que de semana se desplazan similar, en ciertas horas del día se desplazan a un punto en bicicleta y eso se generó la ciclovia donde empezaron a salir individual y ahora salen en grupo y con esa dinámica, la participación de las mujeres es más activa porque se ven en compañía de sus amigas, son más grupos de mujeres, aunque no hemos logrado en el conteo la participación, pero ha sido aumentado notoriamente porque las mujeres en ciclovia se sienten más seguras porque está la policía, el apoyo institucional, está las guardianas, el hecho de tener mujeres haciendo el trabajo de guía, cargar material, de atender accidentes, eso motiva para que ellas participen utilizando la bicicleta, por ejemplo, actualmente la coordinación general está en mi cabeza como mujer, pero también hay una subdirectora dentro de la institución mujer y una directora mujer, en el grupo de coordinación que tengo hay cuatro mujeres, de hecho la persona que maneja todo lo de operación, que tiene la responsabilidad de manejar los 100 operarios y los conductores de los camiones es una mujer, eso también hace con que las demás personas, mire las guardianas, al futuro me dicen yo quiero ser coordinadora, yo quiero manejar los operarios y a su vez las niñas que eran de universidad y salieron la ciclovia, yo quiero ser guardiana, fue lo que pasó a mí, eso es una cadena, visualmente eso atrae bastante para demostrar que si se puede, los niños también en las actividades para ellos, hacen con que lleven a los papás, salen en familia disfrutar dela ciclovia y eso hace con que haga herencia y se incentive la participación en el programa.

DAVID

En diciembre de 1974 se trabajó en grupo La manifestación del pedal, un grupo de ciudadanos que habían tenido la oportunidad de estar en Estados Unidos y Europa, traerán la idea de hacer un corredor exclusivopara hacer actividad física a partir de la bicicleta y ahí surge todo ese tema que venimos desarrollando en esos 45 años, ha venido ocurriendo transformaciones, tu coloca historia de la ciclovia en Bogotá y aparecereferencial importante en la página del IDRD y creo que puede tomar como referencia, la Red-CRA es un manifiesto que se hace en el año 2005 donde se encuentran las diferentes ciclovias recreativas de las américas y desarrollan ese ejercicio que se pone en red, se encuentran en Bogotá y crean la Red-CRA, elsecretaria de la red es Gabriel Michel, la Red-CRA tiene una actividad que se hace año tras año que es el congreso, el año pasado se iba hacer en León, México, pero por la pandemia se postergó, particularmentelo miraba desde la creación de la red se da en 13 de noviembre de 2005 donde se declaró la creación la red acá en Bogotá, fueron cerca de 40 organizaciones que estuvieron presentes y ha sido importante porque tiene un ejercicio de poder, prever, en su momento la creación con recursos de la Organización Panamericana de la Salud (OPAS) se trabajó la creación de esa red, ahí es importante tener ese referente,la red nace a partir de un ejercicio de entender la ciclovia recreativa como un espacio y un instrumento para mejorar hábitos saludables, creo que ahí fue importante y en particular el Centro de Control de Enfermedades (CDC) trabajaran para la creación de esa red y se ha venido año tras año desarrollando esaactividad del congreso y hoy se habla de más de 100 ciudades que reconocen la ciclovia recreativa como parte de

ese escenario, en Colombia el Ministerio de Deporte desarrolla el programa Vías Activas y Saludables (VAS), la evolución conceptual de la ciclovia recreativa.

MÓNICA

Es que tengo varias. Tengo una experiencia que creo ter mencionado en el comienzo de la entrevista. Cuando era guardiana, tuvo que atender un accidente sobre ciclovia bastante complicado y esa persona después de mucho tiempo, me recordó, se acercó en la ciclovia y me dio las gracias, eso es gratificante entorno a la ciclovia y entorno al uso de la bicicleta, ver los cambios en los hábitos, actualmente los guardianes han cambiado mucho, incluso los administrativos, tenían como habilidades, nosotros hemos tenido personas con Guillan Barret que son neuropatías que van degenerando la persona y que con el usode la bicicleta y la realización de actividad física ha logrado cambio, el mantenimiento, la actitud, la funcionalidad, eso hace con que se en tener buenos hábitos, usar la bicicleta y realizar actividad física es lo mejor que puede haber para la salud física y mental.

DAVID

Digamos que, en su momento, yo no era un ciclista asiduo, no nací en una bicicleta como algunos, era un ciclista emergente, para mí ha sido significativo el tema de entender la bicicleta como un elemento de eficiencia de tiempo, no la entendía como un ejercicio ambiental, sino simplemente la empecé a usar comoun ejercicio de tiempo, pero eso surge a partir de una experiencia docente que tuve en una clase, un estudiante pidió la palabra y decirme que yo no era coherente porque hablaba de promover el uso de la bicicleta y salía y me montaba en un carro, para mí eso fue absolutamente contundente en transitar y todoel desarrollo profesional y profesional, y en particular, la bicicleta es un tema contundente, si tú habla perono la usas eso es carreta como dice nosotros, es embarcar a la gente y a la hora de tomar decisiones, usted no puede diseñar o tomar una decisión que trate de mejorar la condición del ciclista cuando usted no la usa, para mi esa historia fue fundamental que cuento en algunas instancias, eso marcó completamente mi vida,estoy de acuerdo con eso, no puedo promover el uso de la bicicleta y salir e montar en un carro.

MÓNICA

Para que tu sepas, ahora en la ciclovia tenemos una actividad inserida en la estrategia Bogotá Pedalea llamada Ciclovia Internacional, una actividad nueva que estamos impulsando con diferentes países que sepueda divulgar que tenemos ciclopaseos y servicios para los turistas en la ciudad de Bogotá gratuitos para,de alguna forma, canalizar donde usted estás con una alcaldía local y que podamos divulgar esa estrategia y también como pioneros en la promoción de Vías Activas y Saludables, la divulgación de estudios para lapreparación de personal o de nosotros mismos, o bien como estudios técnicos, porque a veces no nos enteramos, agradecemos la divulgación de la estrategia.

ADRIANA CASTILLO, HERNÁN RAMIREZ, NUBIA RUIZ Y RAFAEL GOMEZ

HERNÁN

Yo conozco la ciclovia de Bogotá de toda la vida porque nací acá y por disfrutarla, tuvo la oportunidad de empezar con esa parte conociéndola como servidor social que es una acción que los escolares de los últimos grados debemos realizar para tener requisito de grado, después me gustó tanto que pensé, quero hacer parte de eso equipo e hizo parte en la empresa de sonido que hacia las asistencias en los puntos de aerobios de la ciclovia de Bogotá, tuvo la oportunidad de estudiar Educación Física, trabajé como profesor de actividad física en la ciclovia durante seis años, me gradué y me dieron la oportunidad de ser parte del equipo de coordinación de ciclovias, la posibilidad de liderar los profesores de aerobios que va de la manocon el programa ciclovia, en ese momento compartimos la coordinación con Mauricio Ramos que era el coordinador líder y ahí empezamos a vivir esa aventura, duramos seis años en la coordinación, son más de doce años con ciclovia Bogotá, de ahí se me da la oportunidad de ir a otra región de Colombia, Arauca, para estar con el Instituto de Deportes de Arauca a través del programa Hábitos de Estilo Saludable del Ministerio del Deporte y ajá pudimos en esa historia implementar siete vías activas, los municipios son muchos pequeños, lo mayor municipio tiene la población de 90.000 personas, Bogotá tiene ocho millones de personas, eran diferencias abismales para ver cómo llegar esa logística en municipio pequeño, entonces ahí fue cuando pudimos encontrar esas alternativas y me hacen la invitación para hacer parte del grupo de actividad física del Ministerio de Deporte, pues me incorporan dando la oportunidad, puedo entrar en la línea de Vías Activas y el programa nacional de Vías Activas tiene unos manuales, unas historias, en 2009 hicimos parte junto a la Universidad de Los Andes del Manual para Implementación de Ciclovías Recreativas de la Red

de Ciclovías Recreativas de las Américas (Red-CRA) junto con la Organización Panamericana de Salud (OPS), ya tenemos una historia de 2015 hasta el momento por el cual el ProgramaNacional de Vías Activas y Saludables ha tenido una evolución, nosotros acá tenemos una línea de orientación técnica y de asistencia de lineamiento para que algunos municipios puedan mejorar sus vías activas o implementarlas de cero, estamos en un punto que el programa tiene un posicionamiento, estamos siendo reconocidos, en ese momento por la pandemia, estamos disponibles para acompañamiento de reactivación de esos programas en las localidades, esa es mi historia, soy Licenciado en Educación Física de la Universidad Pedagógica Nacional, tengo una Especialización y Dirección y Gestión Deportiva en la Escuela Nacional de Deporte, incluso mi tesis de grado fue el Análisis del servicio de la Vía Activa y Saludable de Pereira

ADRIANA

Pensando en lo que decía Hernan, yo soy bogotana también y creo que eso frente a la ciclovia hace que cuando lo crecí a los años 1980 en Bogotá, la ciclovia hace parte de la vida cotidiana de un domingo y siendo ciudadana, uno ve la ciclovia como algo que está ahí, yo cuando niña salía mucho a la ciclovia, pero nunca pensé la ciclovia para entender lo que hizo implicaba sino hasta que empecé a ser investigadora dela ciclovia, me gradué en Medicina y luego hizo una maestría en Antropología y nunca ejercí la medicina, siempre desde que me gradué, empecé a trabajar en investigación con Olga Lucia Sarmiento, digamos queesos contactos en redes, a través del grupo de investigación EPIANDES fue que empecé a ver la ciclovia como un tema de investigación porque antes no la ha visto así y ahí a empezar a entender se abre un mundo de entender lo que implica un programa de ese tipo que, como ciudadana, nunca me imaginé la infraestructura que tenía por detrás el equipo de trabajo, empecé a hacer investigación en 2006, inicialmente en temas de ambientes urbanos y salud y ahí había pequeñas preguntas sobre ciclovia y luego más al fondo cuando del proyecto de Manual con la OPS que participamos en 2009, ahí fue pensar la ciclovia de una manera distinta y desde ahí en algunos proyectos distintos, luego el manual que hicimos para lo que era COLDEPORTES que ahora es ministerio, trabajando a mano con el COLDEPORTES en la formación de ese manual, la investigación de bicis de calidad que hicimos donde lo apoyé, eso es mi historia de vida relacionada con la ciclovia, cuando empezamos a interesar por la ciclovia como investigadora, es sobre todo por personas que vienen de afuera y ven el programa y dicen, ustedes tienen ese programa que promueve actividad física y hay que estudiarlo, es como cuando la persona que viene de afuera y ve con otros ojos y usted le daba por obvio pareciendo algo normal, a mí me importó mucho el tema del bienestar, creo que para mí es lo más importante es el bienestar y la equidad en mis investigaciones y la ciclovia se ve como un espacio que se pone en práctica de manera concreta cada domingo en la ciudad, por eso que se volvió un tema tan interesante para mí, aún más por la formación médica, de hecho cuando empezamos a hablar de ciclovia como un tema que tenia de ver con salud, la gente no sonaba, recuerdo de una investigación que hicimos y unas preguntas que hicimos por personas de la Secretaría de Salud en un estudio que se llamaba La ciclovia recreativa: un programa de salud pública, ahora trabajando desde el gobierno entiendo distinto esa respuesta, pero desde la secretaria nos dijeron que eso no tiene nada que ver con salud, es un programa del Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD), ahora lo leo distinto, pero en ese momento fue extraño, claro que tiene de ver con salud, un giro que se fue dando de manera simultánea, en la carrera no vi nada que tuviera de haber con eso.

RAFAEL

Mi historia de vida es parecida con la de Adriana, digamos que en los años 80, de pequeño uno iba a la ciclovia, un espacio muy importante, a tres cuadra de mi casa había una ciclovia que era un espacio donde normalmente salía y también donde uno iba creciendo, seguía encontrando otros amigos, se iba haciendomás cosas en la ciclovia perdiendo el miedo precisamente al montar la bicicleta en la vía porque cuando era pequeño no era tan arriesgado y uno no iba tan lejos y la ciclovia en Bogotá es extensa y aún está aumentando en kilómetros, después en el bachillerato en la secundaria, fue deporte atleta de cinco mil metros de atletismo y lo utilizaba la ciclovia algunos días para entrenar, o sea, era un espacio que algunasveces lo entrenaba y después por ese ingreso al deporte, no continué, fue deportista solamente en las categorías menores y decidí estudiar administración deportiva, me llamaba la atención precisamente, no me llamaba la atención la educación física ni en entrenamiento deportivo, sino precisamente como se organizaba el deporte en la ciudad y en el país en ese momento, eso me ayuda a definir mi profesión. Inmediatamente al terminar la administración deportiva, hizo una especialización en análisis de políticas y con eso comienzo a trabajar en el sector público, inicialmente trabajé en Bogotá en el IDRD y posteriormente trabajé en alcaldías locales con temas que no era solamente de deporte sino tenía que ver con temas culturales, derechos humanos, planeación, algunos de administración pública, luego empiezo a trabajar para lo que hoy es Ministerio del Deporte

en el grupo interno de actividad física y precisamente hizo una maestría que terminé en 2020, precisamente la maestría me permitió trabajar con temas sectoriales con análisis de política pública desde ese panorama sectorial, me llama la atención la conformación del sector, desde mi formación como administrador considero que las políticas públicas son una estrategia de administrar una sociedad, al ser una estrategia ahí se toma las decisiones donde se generan diferentes impactos y actualmente estoy apoyando temas de políticas públicas que comienzan a ser cada vez más demandantes para el sector, al inicio uno piensa que es solo los temas misionales, pero luego comienza a interactuar en el ministerio con el sector y con otras políticas, no solamente las misionales, no solamente hablamos de políticas de actividad física sino que hablamos de políticas de emprendimiento, hablamos de políticas de juventud, de políticas de infancia y ahí hay una interrelación con muchas otras políticas, solamente he trabajado en el sector público desde que me gradué, poco antes de graduarme en el pregrado, ya trabajaba para el sector público, no he hecho investigación, interesa más el análisis que la investigación, la maestría fue muchas inquietudes y de pronto analizar otros temas.

NUBIA

Yo soy Fisioterapeuta, Especialista en Ejercicio Físico para la Salud y Maestra en Salud Pública, no soy de acá de Bogotá, soy de un municipio cercano, más o menos una hora y media, estudio acá desde el bachillerato y también en la universidad mi acercamiento con el tema de la actividad física luego que me gradúo en el pregrado, tenía claro que no quería acercarme al tema de rehabilitación motora, sino estar en una fase anterior para ayudar con mi trabajo para poder prevenir muchas enfermedades, el tema de promoción me interesaba más, por eso comencé a vincular con la especialidad de ejercicio y ahí tuvo la oportunidad con la formación, trabajar en el IDRD en el año 2004 y trabajé en el Muevete Bogotá, es un programa promocional de actividad física comunitaria de Bogotá, ahí estuvo trabajando aproximadamente ocho años y después me dio la oportunidad de estar acá en el Ministerio del Deporte en el grupo interno de trabajo en actividad física, ese año va completar ocho años, en 2019 asumí el rol de coordinadora del grupo interno de actividad física, siempre ha estado más vinculada al tema de implementación y generación de lineamientos, no mucho investigación, el tema de investigación ahorita estoy mirando el trabajo de grado para analizar temas de dados relacionados precisamente con lo que produce nacionalmente con el programa de hábitos de estilo de vida saludable, mi acercamiento en temas de acompañamiento técnico, de seguimiento y generación de documentos técnicos, ha estado más en la línea de poder dar herramientas para generar competencias en las personas que trabajan en promoción de actividad física comunitaria, mi trabajo está más relacionado como coordinadora del grupo interno y como profesional del grupo, apoyo todos los programas que tienen que ver con el grupo interno del programa de vías activas y saludables y lo que se hace en el grupo interno se ha pretendido dar lineamientos y orientaciones a los equipos de trabajo en nivel nacional, por ejemplo, ese año esperamos tener 47 programas de hábitos y estilo de vida saludables que hemos apoyar y dentro del lineamiento a los territorios está el hecho de que generen estrategias que promuevan esas vías activas y saludables porque se sabe que es una estrategia costo-benéfica que a nivel nacional puede generar gran impacto, eso es a groso modo lo que estado trabajando y con el grupo interno de actividad física que hace parte de los grupos misionales del Ministerio junto con recreación, deporte escolar, deporte social comunitario e intercolegiados que son los programas del Ministerio del Deporte.

NUBIA

Yo tengo una pregunta, acá está diferenciado el transporte activo de vías activas y saludables que son los espacios que se utilizan para tránsito vehicular y que temporalmente se suspenden para aprovechamiento de actividades de tiempo libre y adicionalmente acá está los espacios del tema de transporte activo para desplazamiento.

HERNÁN

Colombia tiene una legislación en transporte que le da las facultades a los gobernantes locales para el uso de las vías temporalmente, eso se llama nuestro Código de Tránsito y ese código de tránsito hace con que ellos puedan utilizar las vías, de pronto para actos culturales o en ese momento como caso específico las vías activas y saludables comúnmente llamadas ciclovias, en ese mismo marco legal hay una taxonomía de definiciones y dentro de esas definiciones diferencia infraestructura vial destinada al tránsito de bicicletas, aquí la denominamos de dos maneras, son las ciclorrutas o bicicarriles, en ese momento ha sido la infraestructura vial sólida, física y exclusiva para el tránsito de bicicletas, ya existe el término de ciclovia que es la habilitación temporal de la vía pública para que las

personas realicen actividad física, sin embargo Colombia es un país pluricultural, tiene topografías diversas, tenemos tres cordilleras, 1103 municipios, unos son más grandes, otros pequeños, puede que la vía interna sea escasa o precaria, que no tenga la calidad del suelo como la que conoció en Bogotá o Medellín, incluso que no tenga capa asfáltica o de concreto, esos son dos temas diversos, que lo que se tiene respaldado, aquí en Colombia hay una ley de obesidad, hay si no me equivoco el articulo seis en el cual insta a los gobernantes en hacer la promoción del transporte activo, pero a su vez también la creación de ciclovias e recreovías, hay un marco legal que nos apoya dando la potestad a los alcaldes para hacerlo, ahora la ciudad de Bogotá donde nace la historia de las vías activas y saludables, esos programas nacen por la movilización social, en diciembre de 1974 cuando ellos empiezan a encontrar un grupo de amigos ciclistas urbanos y ruedan por una vía principal y se crea ese concepto del ciclopaseo que es otra actividad que tiende a confundirse con ciclovia, aunque también esos programas tienen una denominación de acuerdo con el país, en México le llaman vía recreativa, en algunos lugares ciclopaseo, pero la definición de habilitar la vía para que no haya tránsito de vehículo automotor durante un tiempo determinado que llamamos Vía Activa y Saludable, esa movilizaciónsocial en el año 1974 fue precursor para que en el año 1976 se decretara un acuerdo que lo que ha pasadoen Colombia, la gran mayoría de programas regulares de vías activas tienen un decreto o un acto administrativo por parte de los alcaldes o por parte de lo gobierno de los consejos que los dan su ubicación en la vía, determinan el recorrido, determinan su frecuencia y también su horario, eso depende de lo que es diversa Colombia, hay lugares que son muy cálidos y ellos haciendo los ensayos que no hacen tradicionalmente a los domingos por la mañana y la trasladan un sábado por la noche por el clima, empiezaa cambiar por diferentes lugares, lo veo como una bondad, los temas adversos de dialogar con otros sectores de movilidad y transporte, es uno de los sectores que siempre generan mucha resistencia a deshabilitar la vía para el vehículo y ponerse a otro vehículo que es la bicicleta, por eso que nosotros llamamos vías activas porque no estamos pensando que la vía es exclusiva para la bicicleta, por eso que ciclovia está relacionada con la bicicleta, pero la vía activa va la persona en patines, el que camina o quieretrotar, va la persona con su familia, con el coche y la mascota, digamos que la vía abre esa posibilidad y por eso nos pusimos ahí. Fue un avanzo civilizacional, digamos que el primero ejemplo fue de Bogotá que, de acuerdo a lo que hemos dado seguimiento el decreto no fue modificado, aquí hay rango de normatividad,está lo que es la constitución nacional, seguiría los temas locales de ordenanzas de los departamentos que es nuestra división política, aquí no es como Brasil que son estados, aquí somos departamentos y cada departamento tiene un gobernador que tiene contigo una asamblea departamental que son los diputados que ahí hacen el acuerdo, entonces el gobernador tiene la potestad de hacer decretos, pero los acuerdos de asamblea son más robustos y duraderos con el tiempo, entonces en los municipios está el alcalde y un consejo y el alcalde también puede decretar y el consejo hace sus acuerdos de consejo, qué los hemos invitado a los programas que hagan acuerdos debido a que se suscita un cambio de gobierno contrario a loque venía, derogan todo lo anterior y toca volver a empezar ese proceso, a cambio con el proceso del acuerdo municipal de creación de las vías activas, ahí se da la parte técnica, pero lo que también dicen esla utilización de la vía durante unos horarios por algunos recorridos y también en unos casos, ya determinan las entidades de apoyo que deben asistir al programa en el momento de operar.

ADRIANA

En Colombia, tenemos un problema que no es un problema, por tener la ciclovia de Bogotá que se volvió ese modelo a nivel mundial que se divulgó tanto, que lleva más de 40 años funcionando, acaba por generar un precedente particular a diferencia de otros países, pensar en cuando desde los años 70 ese programa empieza a consolidar, que es un contexto compartido en américa latina, ese desarrollo de las ciudades y la urbanización que privilegia el transporte motorizado individual, las ciudades que deberían responder ante ese escenario inequitativo, en ese momento por algún motivo, coinciden que tenemos uno gobernantes que encuentran en la ciclovia, una respuesta a esos problemas de la urbanización generada en el contexto particular latino americano, que empieza a generar esos cambios de política, eso ocurre en los años 80, luego en los años 90 cuando tenemos esos alcaldes que ven en la ciclovia un espacio para materializar sus planes de ciudad, Enrique Peñalosa y Antanas Mock us tienen planos de ciudad particulares y la ciclovia se volvió un espacio que esos planes de ciudad se pueden materializar, ya sea de la cultura ciudadana queproponía Mocus hasta la ciudad pensada de otra manera pensada por Peñalosa, la ciclovia se prestaba para eso también, de cierta manera la ciclovia es un programa que permite diferentes agendas políticas o intereses se puedan convertir en una realidad ahí, o sea, son temas de inequidad, de espacio público, de transporte, de cultura ciudadana, de actividad física y salud, ha habido un discurso frente a la ciclovia que ha cambiado a lo largo del tiempo en nuestro país, pero también a nivel mundial, digamos

que tener ese antecedente en Bogotá un programa tan icónico, a veces a nosotros nos olvide un poco que es empezar una ciclovia recreativa en ese momento con sus rectos, porque en Bogotá la cosa está establecida, ahí viene lo que dice Hernán cuando pensamos en eses otros municipios y en otras ciudades que experimentan los mismos retos que experimentan otras ciudades en otros países para tratar de implementar el programa y ahí es lo que tu mencionas, son ciudades pensadas para el transporte motorizado donde las personas tienen poca prioridad para pensar la planeación de la ciudad, eso con algunas excepciones donde hay algunas ciudades en Colombia donde ha habido transformaciones importantes, Montería en una de ellas, donde se está pensando el ciudadano y al habitante de la ciudad de otra manera, pienso el recto tan grande por nuestras inequidades, alguna vez escuché de un experto en transporte y esa frase me quedó y la comparto con mis compañeros, "mientras tengamos ciudades tan inequitativas donde el automóvil sigue siendo un símbolo de status, es muy difícil lograr transformar la actual situación", eso tiene que ver con nuestras mismas inequidades, creo que ese recto persiste, Hernán puede contar sobre los nuevos procesos de las nuevas vías que se tratan de implementar, ese recto de entender de qué se puede cerrar el espacio para los vehículos automotores y abrirle el espacio para la gente, sigue siendo importante, de hecho durante la pandemia, ha habido muchos programas que no ha podido funcionar por otros temas, pero incluso también el tema del tráfico y de los trancones que se piensa que genera la ciclovia, sigue siendo importantes, en el momento digamos, no sé si esa parte de la historia de la ciclovia, cuando Antanas Mockus trata de ampliarla en un sector en Bogotá donde hay una gran manifestación de comerciantes que no quieren que pase por ahí la ciclovia en los años 90, termina siendo una decisión política donde se prima elbien general sobre el bien particular de esos comerciantes y vamos hacer que la ciclovia pase por ahí, porultima es una decisión política, en nuestro país, el alcalde tiene ese poder de hacer eso, en otros países eso no es así, en ese caso sí, se alinea con mi modelo de ciudad que lo que importa es el bien general y por eso vamos a pasar la vía por aquí, uno piensa la ciclovia de Bogotá como establecida por tanto tiempo,eso no quiere decir que, a todo mundo le gusta, los usuarios de vehículos privados a los domingos se quejande la ciclovia, pero conviven porque saben que es así, tampoco los haga tan felices, los taxis se quejan dela ciclovia recreativa, lo que pasa es que ha sido una decisión política.

NUBIA

De hecho, la actual alcaldesa Claudia López es una amiga número uno de la bicicleta, han habilitado muchos espacios en las administraciones anteriores, no solo en el concepto de las vías activas y saludables sino los otros conceptos como bicicarriles, de que se dé prioridad en ese momento a medios activos por decirle así de transporte y algo bien clave y eso hace parte de los Planes de Desarrollo, cuando hay un gobernante, la gente vota por un plan de desarrollo que él está ofertando a la ciudadanía, mucho de ellos han incorporado esos elementos, son herramientas que permiten anclar también posibilidades no solamente para vías activas y saludables sino para generar la promoción de actividad física, pero algo que quería recabar es que las grandes diferencias que tenemos en el país con varias categorías de municipios,también hay municipios muy pequeñitos, a veces habilitar una vía para ese tipo de actividades no permite que se pueda mover porque de pronto hay una sola vía principal, por eso que esas vías tienen que ser tanaterrizadas a un contexto de país y digamos también el llamado de muchos territorios en el país que no pueden tener las condiciones de una Bogotá, Medellín y Cali que son las grandes ciudades en Colombia, no los podemos medir igual ni tampoco pretender que funcionen igual porque siempre se tiene que aterrizaral contexto de la comunidad. A nosotros que venimos de Bogotá, nuestra escuela de trabajo, nosotros trestrabajamos con el IDRD, para nosotros en ese momento, el universo era Bogotá, cuando llegamos a Ministerio de Deporte y nos damos cuenta que el país es diferente y se mueve por dinámicas diferentes, cuando usted va al territorio, nosotros hacemos visitas técnicas, cada uno tiene diferentes regiones y en campo hablando con la gente, mirar cómo están organizados, cómo son sus planes de desarrollo, ahí estánuestro accionar al dar ese acompañamiento técnico, pero para llegar a eso tenemos que ir ajá, tenemos programas en todo el país, ahorita estamos en la virtualidad, nosotros nos guiamos por las características oceanográfica, demográfica, miramos por el google maps, que nos pasen los diferentes trazados de vías yahí comienza ese acompañamiento técnico a esos entes deportivos, a nuestros pares que son los entes deportivos departamentales municipales, entonces ahí empieza aterrizar ese contexto de país y de cada una de las regiones, ellos mismos identifican cuales son los actores que podrían intervenir en ese tipo de estrategia y nosotros damos ese acompañamiento técnico, de acá del ministerio damos toda esa línea, algunas orientaciones, inclusive lo que mencionaba ahorita, sacar un proyecto de gobernanza y acá damosun modelo, pero igual tienen que aterrizarlo con lo plan de desarrollo que lo están amparando porque hay una normativa nacional, hay una territorial y esa territorial tiene que rallarla para ver incorporada diferente elementos que favorezcan el tipo de

estrategia a implementar.

RAFAEL

No he interactuado directamente con algunos componentes de la ciclovia, pero si tengo una interpretación de lo que sucede eso como parte del sector. Lo primero que veía es el tema de la planeación del territorio, un elemento de gobierno en el territorio, la ciclovia de Bogotá en ese preciso momento hay una planeación por donde va la ciclovia y por donde va a desviar, por donde ha cambiado, digamos que hay una planeación del territorio que normalmente es desconcertada, aparentemente uno diría que es solo una política de un sector, pero está interviniendo un territorio, yo estoy seguro que 80% de laspersonas que usan la ciclovia no perciben eso, perciben la acción del Estado, una acción pública que genera el uso temporal del espacio de la vía, digamos que hay elementos de planeación que desembocan en esaacción pública que es importante tenerlo en cuenta porque cuando se logran, logran generar instrumentosestables, por ejemplo, Bogotá inclusive alguna vez escuché que lo estaban haciendo un acuerdo para declararla como patrimonio, no sé si estaría firme, después de esa planeación, comienza a agrupar instrumentos para darle más fuerza a la ciclovia y permanencia, eso a veces va acompañado de recursos, digamos del punto de vista mínimo del análisis hay tres elementos fundamentales, uno es la idea de qué es la ciclovia y porque se la usa y eso tiene una origen en Bogotá interesante y otras regiones como lo mencionaba, nosotros entramos a difundir esa idea de utilizar el espacio de manera temporal es esencial para poder generar una política pública, lo segundo es los intereses para tratar de entender un paradigma de política pública y hay grupos que comienzan a interesarse cada vez más por la ciclovia y tal vez si existeesos grupos y a veces esos mediadores profesionales desde la entidades estatales, va a poder se generareso otro componente que ha apalancado varios proyectos de ciclovias o vías activas y saludables en Colombia y el tercero, supremamente importante como parte del análisis es como esas instituciones comienzan a apropiar esos elementos comienzan a desarrollar cosas que ya son tradicionales, las instituciones en sentido amplio, no solo de las entidades, sino como en Bogotá que es más que una tradición, está dentro del bogotano la ciclovia, o sea, hay una institución de salir, incluso lo mencionaban cuales eran los menús de la ciclovia y decía que era un sándwich, ese era el menú ciclovia, entonces eso comienza a tomar mucha fuerza porque la institución es más que la toma de decisiones dentro de las entidades, sino algo que se apropian las personas dentro de la ciclovia, ese es mi punto de vista de análisisque no es solamente la acción pública entendida como un programa sino dentro de una acción estatal lo que percibo de la ciclovia como parte del sector.

HERNÁN

Quería acotar, somos diversos a pesar de la misma entidad porque está la investigadora, está la analista, está la líder de un programa y yo soy la parte técnica de campo que ha ido pues a desarrollar, entonces aquí se ve la diversidad de respuestas siendo la misma entidad o también que procedemos a pesar de quesomos de diferentes lados, acotando lo que dice Alexander, lo que dice la parte técnica en el ministerio fue crear una ruta para que esas personas que están allá en territorio y quiera desarrollar ese programa, sepalo que hacer, cuales es el primer paso para saber si usted pueda hacer una vía activa y saludable y entre esas, una de las que nombraran acá que es un criterio de inclusión dicotómico es si hay voluntad política, si no hay voluntad política, podemos tener todas las ganas, pero no podemos desarrollar, lo otro es la topografía que es importante y es lo contrario para hacerlo, ese es el primero paso que pusimos, es una ruta que hemos desarrollado, transformado y actualizado puesta en una infografía que sea fácil de operativizar y esa operatización hemos llegado al lenguaje de vías activas y saludables mixto, tiene que tener un componente de promoción de la actividad física, es un programa que brinca un espacio de bienestar, pero hay un tema que se hace de calle, de vía, de tránsito, de tráfico y tiene todos esos componentes lo que decía Adriana, es por ese que la vemos no como acción sino como transformación delespacio público en el cual se vuelve un parque lineal durante un tiempo y lo que hace es que no llega solamente las vías llegan a presentarse de una manera para que la gente se beneficie sino que también sevuelve una fuente de empleos, se vuelve una fuente de posibilidades de que mi única oferta de actividades para que yo pueda asistir con mi familia es la única que tengo a la mano porque no tengo acceso a un cine, a un centro comercial, a un teatro, en eso lo ponemos, qué lo que hemos tenido de recto es aterrizar esa ruta y que la podemos poner en escena y cuando uno ve la anatomía de las vías, cuando uno las traza enun mapa y tal vez uno lo compara los 127,7 kilómetros que ahora tiene Bogotá versus los 3,8 kilómetros que tiene Cúcuta, pero la dimensión que se ve de la atención, el impacto que genera en el mapa la vía es grande, esos 3,8 kilómetros para esa ciudad es mucho, quiero decir que el impacto de la vía a escala localtambién es fuerte, también hemos pensado en romper modelos, hay un modelo que tenía los dos manualesde 2009 y 2012, tienes que hacer las vías activas en el modelo de circuito o tiene que hacer

en el modelo de línea principal como una espina de pescado, toma el modelo de Guadalajara o toma el modelo de Medellín, pero ahorita estamos viendo que esos modelos hay que transformarlos, no sea necesario que estén conectados, puede estar una en un lado y otra en otro lado de la ciudad, lo importante que llegue la vía donde beneficie las personas, hay estudios comprobando que las personas que viven cerca en un parque son más activas, quiere decir que si llegamos una vía activa y saludable para ellos, podemos dar esa oportunidad para que sean más activos, esos modelos hemos transformado, hay sido un recto porquetambién es cambiar paradigmas que es cambiar modelos de lo tradicional, lo otro que ha sido es el tema de señalización y los elementos de cierres, aquí tuvimos unos temas supremamente innovadores con botellas pete que los pintaron con los mismos colores de un cono de señalización, le pusieron arena, adecuaron ese material y pudieron señalizar la vía, es como no ponernos barreras sino con otros materialesy lo otro que si tiene un ejemplo de las vías que son una estrategia que tiene el ejemplo más grande para mí de un programa de impacto metropolitano de trabajo en equipo con un gobierno que está a la mano de salud, policía, transito, todos deben estar ahí, porque un programa que esté solo no puede operar bien y quien va quedar mal es el gobernante y de el para bajo se ordene para que va bien porque como es el vía, no podemos poner en riesgo las personas que circulan ahí, ese es un tema transcendental en las vías.

RAFAEL

Yo iniciaría con el tema de la gestión de la política pública de la ciclovia, digamos si tiene sus contactos locales y con otras áreas, pero la vía activa y saludable responde a una parte de lo que es el sector, o sea,hay un área que responde específicamente a la actividad física, al ser una de las estrategias y uno de los instrumentos dentro de las políticas de actividad física, genera una apropiación a una entidad especializadala encargada de la realización del deporte, recreación y actividad física, digamos que eso le da fuerza y untema que le menciona, en Colombia, probablemente hay cuatro entes muy poderosos a nivel nacional y uno de eso es Bogotá, el IDRD es una entidad pública de la alcaldía de Bogotá que es grande y poderosa con mucha experiencia, tal vez una de la más influyentes en el país, al igual a Antioquia y Cali, pero el IDRD esun generador de política pública más fuerte del país en el sector, entonces la ciclovia tiende a ser parte deuna política más general de ser parte de una política del sector, específicamente responde a la creación deoportunidades del sector para la práctica de actividad física y digamos que, de una o otra manera, también responde al aprovechamiento del tiempo libre y a la recreación de las personas, pero esencialmente ofreceuna posibilidad y alternativa para garantizar el derecho del artículo 52 de la constitución que es lo que da fundamento precisamente a las políticas que se están generando actualmente, el Estado debe garantizar oportunidades de acceso a las diferentes actividades y en ese caso, la ciclovia es una estrategia general que permite a las personas accedieren a la oportunidad de practicaren actividad física en un fin de semanay otra cosa, en Bogotá hay bastantes parques, pero siempre se habla en una posibilidad baja de esos espacios que no son suficientes y de una o otra manera, la ciclovia ofrece esos espacios para que las personas puedan practicar algo de actividad física, Bogotá siempre habla de una densidad de, cada persona debe tener tantos kilómetros de parque, siempre se habla de una proporcionalidad, pero no se tiene a pesar de que existen, si, la ciclovia es una forma de acción pública que genera garantía frente a ese derecho a la actividad física.

ADRIANA

Estaba pensando, hace unos años hicimos un proceso de investigación para tratar cómo funciona las ciclovias fuera de Bogotá en contextos diferentes, garanto que ya conoce Gonzalo con la ciclovia de Santiago que es bien distinta, las dinámicas muy diferentes, la ciclovia de Quito, ciclovias en México, y tratar de entender, en Bogotá pasa eso, en la Ciudad de México y en Guadalajara paso algo parecido, tienen esaorganización institucional pública buscando alianzas privadas de financiación fuerte, son programas que halogrado crecer de una manera impresionante y que se ha sostenido con el tiempo, pero con el ejemplo de Chile, el ejemplo de Los Cabos, y Quito, programas que no tienen esa institucionalidad y que se ha logradosostener, porque no tienen una política pública, no tienen el apoyo del gobierno, no tienen una organización fuerte colectiva y se logran sostener, lo que pasa ahí son dinámicas interesantes como logran eses programas suplir eso que no tienen, apunta lo que llamamos los champions como es Gonzalo y Mario, que logran mantener eso a costo de sacrificios personales grandes, se apunta a reventarse buscando financiación por donde sea a punto de lograr posicionarlo porque no tienen ese otro soporte y ahí la participación ciudadana tornase volver muy importante, pensaba esos tres aspectos, la gestión de la política pública, la organización institucional y la participación ciudadana, trata de compensarlos con otros cuando uno no está esa parte institucional pública fuerte, hay que compensar con una participación ciudadana fuerte que, de alguna manera, logre generar esa estabilidad que, de otra manera no se logra, son programas que están

constantemente luchando y que esa sostenibilidad está ganada por lo menos a cada domingo ycada vez que abre es una lucha y eso hace sea programas que están en riesgo, definitivamente en otros programas que si tienen esa institucionalidad y esa organización fuerte, pasa también en Ciudad de México y Guadalajara es que logran esa sostenibilidad, cuando piensa que hay de apuntar y ver eses otros programas que ha logrado mantenerse de una u otra manera, dice hay posibilidad de otras maneras de hacerlo cuando no son organizaciones gubernamentales que promueven la ciclovia y si usted mira a los Estados Unidos que solamente organizaciones gubernamentales las promueven y las organizan.

HERNÁN

Quería acotar que es la misionalidad de los sectores porque la ciclovia de Bogotá tiene protagonismo nuevoa partir del año 1995, tanto está en movilidad y tránsito y lo adopta el sector de recreación y deporte, un sector joven en ese momento, y la apropia, pasa a ver no más como un tema de que la gente transita sinoun espacio de bienestar no, no se piensa como cierre la calle y listo, sino que viene acompañada de lo que denominamos actividades complementarias, empezamos a tener una oferta de actividad física para los niños, tenemos actividades de asistencia mecánica, después se pasa un tiempo y se ordena el tema de vendedores, así podemos decir que es ir a un centro comercial, quiero ir a zona de comidas, quiero ir al cine, y eso paso en lo que está sucediendo en la ciudad de Barranquilla, tuvo una detención de la operación de ciclovia recreativa porque la ciudad se transformó en toda su malla vial, aja desafortunadamente cuandollueve, las vías es por donde corre el agua de la lluvia y se convertían en arroyos peligrosos, lo que hicieron fue que tomar esas vías y volver a hacer para canalizar esas aguas, entonces eso duró al redor de cuatro años, todo un periodo de un alcalde, cuando llega otro alcalde y nosotros le propusimos, bueno, porque no la reactiva después del acto administrativo del decreto de la creación en cinco corredores en diferentes puntos de la ciudad, oiga, nosotros no sabíamos de eso, y el sector que lo estaba direccionando es el sectorde la secretaría de movilidad, entonces se acerca a movilidad y yo no sé de eso, yo sé de ciclorrutas, yo sé de bicicarriles, yo sé que la gente puede ir de su casa al trabajo en bicicleta, pero yo no sé cómo poner la vía para que la gente la disfrute su tiempo libre y hace unos ensayos el año pasado en los cuales también por pandemia, las personas aprovecharon esos escenarios porque la vía se volvió un escenario, ya están en esa conversación que dice, yo tengo mi responsabilidad, pero no me dejen solo operándomela, ayúdenme a hacerla y lo hacemos entre los dos, digamos que el sector deporte tiene una sensibilidad diferente porque nuestro servicio, nuestro producto es generar bienestar, mejorar la calidad de vida, estamos pasando la hoja de que no solamente son cifras de obesidad, triglicéridos, tenemos que ver cómohacer, esa es una oportunidad, una de las apuestas del sector y las personas que lo orientan.

NUBIA

Escuchando a todos, me parece fundamental que la actividad física, me llamó mucho la atención en variosespacios que estaban a nivel internacional donde llama la atención el apoyo que el gobierno da a ese tipo de actividades, son recursos porque Bogotá invierte una parte significativa de su presupuesto en la cicloviay se necesitan recursos, tener el apoyo del gobierno nacional, no solamente en el organigrama, sino ser fundamental cuando tiene proyectos financiados por el sector público, uno los tiene que ligar a indicadores,a unas metas y eso es importante porque si nosotros tenemos una meta grande dentro de nuestro plan deacción como ministerio donde están las vías activa y saludables, también va ser importante para tomar unadecisión con ministro para la planeación nacional, esas vías son importantes que se hagan porque están aportando y contribuyendo a algo como país se está pensando desde nuestro sector, entonces si es muy importante que queden anclados y eso va por todos los niveles, departamento, municipio, que el tomador de decisión tenga en cuenta porque ahí es donde se pueden lograr el mantenimiento de muchas intervenciones obviamente ligado a la fuerza que hace la sociedad civil porque ellos pueden presionar bastante para que se mantengan cualquiera tipo de intervención y eso se ha visto en Bogotá cuando, en algún momento, creo que se quería disminuyera los tramos, la fuerza que hizo la sociedad civil para revocaresa decisión fue grande y creo que no ha permitido que se disminuyera esos tramos, entonces es la unión de muchas cosas, quiero dar esa relevancia la importancia del gobierno en la organización y que se inviertan recursos del sector público.

RAFAEL

La idea de la ciclovia en grupos de interés, logra permear los tomadores de decisión y a mediadores dentrode la política pública, de pronto esos otros casos no lo han logrado, pero de pronto pueden llegar a lograr, un grupo de interés es la base para el desarrollo de una política pública porque ni todas

surgen necesariamente de una decisión pública de la parte institucional, sino a veces la misma comunidad va generando una acción que también es pública. Tener la articulación con la constitución es el origen como lo mencionaba en mi trabajo de maestría, ese es en gran medida, el origen del sector porque si uno le discusión constitucional siempre se decía, el deporte y la recreación y en gran medida las actividades físicas en ese momento, se decía que era el desarrollo del sector educación, pero otros constituyentes decían, no,no es ese el desarrollo de la salud, o sea, la gente desarrollando su salud desarrollo el deporte y todo eso,se logra consolidar ese derecho de manera independiente, la consolidación de ese derecho como maneraindependiente generan pautas que van hacer con que posteriormente se genere la Ley de Deporte, se fortalece la institucionalidad para el sector y de ahí se comienza a desarrollar nuevas políticas, eso se conecta con la formación de nuevos profesionales que van sumando al desarrollo institucional y con nuevas visiones sectoriales, entonces eso es lo que comienza a alimentar la sectorialidad, la respuesta que da el Estado y la participación de los ciudadanos frente a esas actividades, en esencia sostiene la misma constitución del Estado Social de Derecho y de los valores democráticos en el desarrollo de las actividades,estudié la maestría en políticas públicas en una facultad de ciencias políticas y derecho, ahí era muy difícilhablar de ese tema, o sea, el tema en verdad para muchos de los profesores que llevan toda la vida en temas de ciencia política o administración pública, era un tema de segunda orden, todavía existe esa visiónde que la sociedad tiene actividad física, deporte y recreación solamente para la entretención de las personas y que eso es una distracción, pero no es parte del ejercicio de un ciudadano dentro de una democracia, eso era una barrera teórica para discutir con los profesores, pero ese es otro posicionamientode las ideas que sostienen el sector y nosotros tenemos como un campo simbólico que ha comenzado a alimentarse muy fuerte y ya se puede defender en una sociedad, sin embargo también tiene dificultades porque cuando llegamos a un municipio donde los problemas sociales son elevados y llega uno con una oferta de deporte, piensan recibir comentarios como, primero los otros problemas más urgentes, de todas maneras es un derecho constitucional en el artículo 52 de la constitución según acto legislativo, menciona que sí es un derecho a la par con los demás, eso significa que las personas también que, no solamente participan de ejercer a los derechos, sino como la teoría del derecho, no solamente aquellos que tienen derecho de participar y contribuir al desarrollo de las políticas públicas.

HERNÁN

La democratización de esos programas quiero contar dos cosas. Uno, lo que es una vía activa y saludablepara el agente covid, nosotros estuvimos acá pensando en esos programas, incluso aquí se generaron protocolos de bioseguridad para el desarrollo de esos programas, sin embargo, en ciertos momentos dijimosparémoslos y por eso, en vez de hacer vías activas y saludables, lo que se hicieron fueron bicicarriles para transporte para que las personas se movilizaran en bicicleta y no saturase el transporte público tradicionalde buses, se levantaron las restricciones de tránsito como el pico y placa y se mantuve una cuarentena, pero las vías son diferentes porque el comportamiento de la vía es el encuentro, de socializar y ponerse enescena, incluso cuando ponemos los protocolos, charlamos con algunos programas y les decíamos, en cuarentena, hay que pensar los programas diferente, ya cuando usted piensa una georreferenciación de que su programa presenta una zona con alta incidencia de covid, pensaría que no podría abrir el corredor por ahí porque esa persona puede trasladar a otro lado sirviendo de vector y genera una dispersión del covid, eso pensando que los programas tenemos que de fractúralos para tornarlo más seguro, hagámoslas más cortas y eso no lo hicieron de pronto algunos programas y cuando la reaperturaron en ese momento, se desbordaron y a pesar de que hay evidencia que el grado de contagio es mucho más bajo en espacio abierto, por ejemplo, no se pudo controlar las aglomeraciones en puntos de tránsito como son las intersecciones viales, con unos puntos de venta donde las personas van adquirir sus alimentos y pues se quedan ahí estacionados, digamos que esos eran temas de mecánica de la acción de la vía, sin embargo,por el otro punto las vías activas y saludables tienen ese proceso de democratización y de igualdad social por la facilidad de acceso a ellas, tengo que llegar y andar, puedo andar y pie o en una bicicleta de alta gama o solamente ir a caminar con mi familia y cuando nosotros proponemos que las diseñemos en ciertossectores y no en todos los lados, y más, nosotros sugerimos que donde se vaya a poner los puntos, vayamos a las personas con mayor grado de vulnerabilidad que, de pronto, hay ciudades chicas donde el mismo corredor puede atender varios sectores de la sociedad, eso fue lo que hizo bicis de calidad y eso esun indicador de evaluación en saber si puedo llegar por lo tanto a las personas de altos niveles como de bajos niveles de ingreso, y eso digo con el ejemplo de cuando trabajé en el IDRD, llegó un requerimiento de unas personas de extractos económicos altos, decían ellos, nosotros somos ricos lo sabemos, pero nosotros tenemos el derecho a los servicios del Estado, eso eran las dos versiones también, en ese punto,esos programas de promoción de hábitos de estilo de vida

saludables que son las vías activas, es que el acceso nos puede ayudar a que alivianen las diferencias de jerarquías sociales, yo en la vía tendría que ser muy tandista para saber de pronto quienes son los súper ricos, de pronto por las apariencias, pero creo que el servicio de la vía es igual para todos y por lo general hemos hecho una propuesta que la sección de actividad física que orienta por un lado, sea igual la del otro lado para tener estándares de servicio, el guardián o la persona de apoyo que está en un sector, tiene la misma formación del otro para prestar un servicio homogéneo, ese es un tema que siempre hemos intentado mantener, pero cuando estamos en covid y tenemos esas circunstancias, lo hemos analizado, incluso toco reformular muchas cosas acá en Bogotá cuando vimos que las estaciones de servicios estaban muy cercanos un módulo del otro y de pronto ahí, lugares donde tienen un alimento muy especial con fama y llega mucha gente, esos temas nos hacentransformar también el tipo de servicio y ahora que podemos a reactivar, en 15 días podemos a tener nuestras vías con las personas rodando y creo que volveremos a insistencia del cuidado del tapabocas, del distanciamiento físico de esas circunstancias que nos puede poner en peligro por cuarentena, aquí tenemos varias circunstancias y una vez hace cuarentena para mantener los programas.

ADRIANA

La democracia y los programas de ciclovias, tienen varias tácticas, por el solo hecho del ejercicio ciudadanoen cada domingo, en cada miércoles, a lo que sea de salir a las calles y de ocupar el espacio que normalmente, en un día normal no podemos ocupar y estar es bastante fuerte, lo que mencionaba Hernánde quién eres o de acceso a otras cosas tiene, tienes derecho a ese espacio, creo que nuestros contextostotalmente inequitativos, no generalmente estamos acostumbrados a eso y es una manera de ocupar el espacio público como ciudadano, por un lado esa idea democrática está vinculado con muchos procesos de la ciclovia, de la defensa de ciclovia en ciertos momentos, de la creación de la ciclovia en Bogotá y los procesos que se dan en otros lugares, esa apropiación de la ciudadanía por un programa considerado importante y lo que hacen para defenderlo, ese poder ciudadano para un programa, creo que es importante,pensaba a lo que decía Alex sobre los valores relacionados a la democracia, creo que es interesante esa idea de equidad y eso lo haría de cómo estamos en sociedad de alguna manera que, hayan personas quedejen de transitar por ciertos espacios de quienes tienen mayor poder económico tienen que son los usuarios de vehículos privados para que las otras personas tengan un bienestar, pero pensaba que todos somos grandes fans de la ciclovia aquellos que están aquí, pensando en des romantizar la idea de la ciclovia, hay que pensar en el diseño que tienen, creo que cuando se diseña un programa, hay que pensar en lo que está o no está permitido, quien está permitido acceder i quien no está permitido acceder y eso noes gratuito, eso no viene así con cada ciclovia, hay que pensar bien como se diseña, hay estudios que ha mencionado que algunos de esos programas pueden ser inequitativos en su trayecto, no necesariamente en quienes participan, pero en los trayectos que tienen, si piensas en las periferias de las ciudades, aquellos que viven en las periferias, no logran llegar a esos programas por diferentes motivos, esos programas están pensados para el tiempo libre, no necesariamente se reparte igual en todos, el tiempo libre a veces puedeser un privilegio, hay matices para entenderlo en la democracia.

NUBIA

Tenemos el objetivo de la universalización de la práctica de actividad física, cuando estamos hablando de la universalización es la mayor cantidad de personas participen, obviamente tenemos un tema de llegar a personas vulnerables, pero llegamos a toda la población y lo ha mencionado acá, en todos los extractos detodas las regiones, entonces cuando parte para esa universalización está dando un enfoque a donde se quiere ir, a que todas las personas puedan acceder a esas ofertas institucionales, quería mencionar algo es que hay desarrollos que están a ver ahorita en el país es el trabajo de integrar las diferentes regiones yse están dando posibilidades que, inclusive, entre municipios del país, se interconecten a través de esas vías activas y saludables, eso genera desarrollo y turismo, muchas cosas que se mueven a través de esos tipos de estrategias que, para las diferentes regiones del país, es un desarrollo, voy a dar un caso puntual de aquellos que están trabajando en ese tema, en Cundinamarca, el Eje cafetero, que están abriendo la oportunidad de esas vías activas y saludables, que las personas conozcan esos territorios, conozcan los paisajes, el tema de medio ambiente, son tantas cosas que se están uniendo y que beneficia toda la población porque finalmente todas las personas pueden acceder, entonces desde esos principios es de como la democracia se ve reflejado en esos aspectos.

HERNÁN

Quiero reforzar el tema, diversificar el formato de las vías es poder llegar a otras personas en otras

circunstancias, el formato de las intermunicipales salió con base a las necesidades de ahora en pandemiaporque antes existía el concepto de colectivo de ciclistas aficionados que rodaban por las carreteras, pero ahora parece el formato de cerremos las vías, dejemos un carril exclusivo para el uso de la bicicleta que rodeen en esa zona, la otra es llegar adonde es difícil llegar, por eso se está pensando en un formato mucho más sencillo de operar, una logística más pequeña, para ubicar en esos lugares de la ciudades que tienenmenos infraestructura recreativa y deportiva, vamos llegar con vías pequeñas y hay otro que son las ruralesque son de esos senderos ecológicos que se están moviendo y la cuarta que se está dando en algunos lugares es que no operan solamente un día, sino que operan otros días en la semana y en horarios diferentes, como el caso del eje cafetero de Pereira que funciona a los jueves en el horario de las siete a las diez de la noche, digamos que son apuestas de cambiar el formato, los horarios, los días y las longitudes.

RAFAEL

Me parece interesante la propuesta de des romantizar la ciclovia y hay una ciclovia que a mí me gusta mucho porque asevera todos los opositores, permite a que los opositores que es la ciclovia nocturna, cuando en Bogotá se hace la ciclovia nocturna, llueve opositores a la ciclovia, eso es interesante porque ahora no sé por dónde va, no esto es un caos porque es interesante en el sentido democrático, a veces a los domingos hay sectores en los cuales hay opositores, es un acuerdo en el cual no hay un consenso total, pero hay una institucionalidad fuerte, la ciclovia nocturna, a veces que yo lo he escuchado, es muy interesante la gente se quejando de la ciclovia, a mi me parece bueno porque voy a llegar tarde, no voy a poder, dejo el carro, el caos de esa noche para volver a la casa, pero al mismo tiempo genera esas dinámicas democráticas donde se puede hacer cosas no siempre tan románticas porque a veces se está afectando la movilidad en esos momentos. Yo trabajé en la especialización el transporte en Bogotá y ahí digamos que yo pensaría que, el modelo de transporte en Bogotá es profundamente neoliberal, de mi opinión es inequitativo e injusto, hay un estudio de la JICA, la Agencia de Cooperación Japonesa en el cualse trata de desarrollar un sistema de metro junto con el sistema de buses y sistemas de ciclorrutas más amplio para Bogotá a 25 años que, precisamente terminaba año pasado, hay una conflictividad entre dos cosas, la política de transporte en Bogotá ha sido pésima porque no permitido generar el modelo de transporte a través del metro y monopolio de los buses también no ha permitido que avance más allá del tema de Transmilenio y parece inequitativo en el sentido de muy caro, y tres, hay otro sistema complementario de cables que no se ha podido desarrollar por el monopolio de los buses que dicen ser más eficientes y ahí entra el tema de transporte por bicicleta porque a mi ver, no se ha desarrollado en la forma que podría desarrollarse y mucha gente, especialmente los universitarios en ese momento, ellos acuden al transporte en bicicleta y piden más asistencia y ayuda para tener mayor seguridad precisamente porque es muy costoso andar en bus, es la mejor manera de movilizarse, ahí hasta el momento no tiene que ver con las ciclovias y pensé que las ciclovias eran revolucionarias en su creación en Bogotá que hablaban en 1976 de que había muchos buses y carro y que la bicicleta debería ser un medio por el cual las personas se movilizaran, ahí bajo esos principios comienzo a desarrollarse o esas ideas comenzaron avisionar que eso era importante para la sociedad, en ese sentido, la ciclovia recreativa se torna como la planeación de esos espacios que hace falta a la gente para la actividad física y el aprovechamiento del tiempo libre, ahora cruzado con el tema neoliberal con el fracaso del sistema de transporte en Bogotá analizado retrospectivamente, Peñalosa twita que el sistema de metro de Berlín era parecido con lo que estaba contratado en Bogotá, es que el metro en Berlín comenzó sus construcciones en el comienzo del siglo XX, llegamos como cien años atrás y tiene diez líneas, nosotros contratamos una línea que todavía está en construcción, yo pensaría que ese debate es conexo para Bogotá, el joven en la actualidad en esepreciso momento usando más la bicicleta porque precisamente esa política fuerte de transporte inequitativo está haciendo con que los jóvenes utilicen la bicicleta a partir de otras políticas ya conexas para generar el uso de la bicicleta, todavía falta más desarrollo para la política de la bicicleta en Bogotá.

HERNÁN

Dependiendo de donde están las vías activas y saludables operan diferente, en Bogotá están los vendedores y hay un ordenamiento y ello están ahí porque tienen un contrato de aprovechamiento económico, ellos pagan por estar ahí, es algo simbólico, debe estar a cuatro dólares mensual, pero en otros contextos como Pereira, el gobierno local contrata los vendedores y del personal de ciclo talleres para queellos le brinden asistencia técnica básica de mecánica de bicicleta gratuita al usuario de la ciclovia, es decir, mi bicicleta se averió, se pinchó y puedo acercarme a un señor del ciclo taller en Pereira y el me despicha gratis, de igual manera tiene puntos veterinarios gratuitos que aquí en Bogotá lo que hacen es comercializarunas marcas, ponen su marca y la promociona, en Pereira lo que hacen

es, lo contrato una médica veterinaria en mi región con su asistencia y le hacen la consulta a la mascota, más que todo son perros, pero opera un sistema diferente, a los vendedores los ordenan, pero no les cobran su mantenimiento, pero que el entorno sea de todos y los cuiden, digamos que el modelo de Bogotá cuando estuve ajá, tuvo la oportunidad de ver como se comercializaba, incluso empezó una discusión con Coca Cola y eso fue un tema supremamente polémico en toda la región, tuvimos también un contrato con la empresa de cervezas más grande de Colombia que es Bavaria, decían como esa relación, esas empresas tienen unos productos que agua o jugos en botella, en el momento ese era un tema caótico que también los programas tienden a buscar como autofinanciarse porque a veces los recursos son escasos en lo público, entonces en esos dos espacios, Pereira tiene unas apuestas sociales diferentes, el perfil de las personas que contratan en su mayoría son mujeres o personas con discapacidad, tienen unas condiciones interesantes, acá tenía que ser un chico de, no mínimo 1,70 metros de estatura y una chica de, no mínimo 1,60 de estatura y cumplir con unas características de competencias físicas para que puedas ingresar, y cuando hacíamos las pruebas, eran miles de personas por una oportunidad de trabajo, son dos ciudades diferentes, hay gobiernos que tienen unas apuestas diferentes, también pienso que esa realidad de esa línea política a veces de mitigar y no son muchas veces evidentes en los programas cuando se operan diferente, no se ve esa competencia, acá ordenar a los vendedores era difícil, aquí hay personas de ventas y son muy tradicionales, cuando encontrábamos una familia que alquilaba los puestos de trabajo, sesgaba la oportunidad para que otra estuviera, lo que se hizo en otro lado fue una charla, venga aquí no podemos sobre poblar porque no hay tanto espacio, estamos hablando de ocho kilómetros de distancia que tiene Pereira, se trabajó y lo mantienen, tiene un préstamo de bicicleta con buena fe, que a veces en Colombia es difícil tenerlo, toma la bicicleta y deja un documento, ajá tiene un bajo índice de robo, empresta las bicicletas para que la gente ruede por la vía y eso me parece una apuesta, tienen personajes, uno se llama el Capitán Sandía, otra chica le dicen la Perla Rotun, son superhéroes que andan por ahí, por eso Pereira me generó una impresión buena por me ayudar mucho también.

ADRIANA

La ciclovia es un espacio temporal físico social distinto donde habitamos de manera distinta, nos relacionamos de manera distinta, nos genera posibilidades que, de otra manera no existen, es una reinvención del modelo neoliberal que está vigente, con lógica distintas a ese mercado de la competencia, ese desarrollo paralelo entre transporte por bicicleta en Bogotá y la ciclovia, creo que es complejo entender esa interrelación, no creo que sea tan directo, porque si piensas en un programa que viene desde 1974 y uno ve como dispara el transporte en bicicleta por número de viajes diarios en Bogotá, fue en la alcaldía de Gustavo Pietro, fue donde se empina la curva y así mi experiencia como ciclista urbana y la desesperación que había en ese momento del tráfico en Bogotá por ser inequitativo, de empezar a moverse en bicicleta y aumenta la bicicleta, pero también aumenta la motocicleta, el transporte individual que te permite mover de manera distinta en la ciudad fuera el trancón y el Transmilenio, es la moto o la bicicleta, pero sabemos cuándo se hacen estudios transversales que la gente que anda en bicicleta, también usa la ciclovia y la gente que usa la ciclovia se mueve en bicicleta, pero son estudios transversales, si está interrelacionado pero no es tan directo y creo coincide pensando en los años 90 cuando llega esas tres alcaldías seguidas, Mockus, Peñalosa, Mockus, donde se empieza a generar esas políticas de transporte de las ciclorrutas, ahí hay una transformación de la ciclovia, está enmarcado en una visión de ciudad que se compartió en algún momento, pero en ese momento no se disparó los viajes que fue recientemente, también se empieza a reinventar las ciclorrutas que Enrique Peñalosa diseñó y que ahora es un modelo que no se usa, ahora se busca el bicicarril en calle y eso lo empieza Gustavo Petro, ahora por la pandemia los bicicarriles se volvieron permanentes en avenidas que nos creía posible como la carrera séptima, eso pasa y se da una convulsión bonita, es un espacio donde hay una ciclovia recreativa a los domingos, pero de semana se vuelve espacio donde se puede mover en bicicleta en una de las avenidas grandes de Bogotá, pero que también la gente está usando para correr y trotar y pasear a su perro, está se dando un hibrido usando el bicicarril como espacio recreativo sobre todo en tiempos de pandemia, precisamente por falta de espacios y porque el espacio público no es tan agradable para correr y caminar.

RAFAEL

Tener un bueno sistema de transporte en Bogotá podría aumentar el tema de la ciclovia cuanto a los usuarios y en el momento de la alcaldía de Petro, hubo una visión favorable para las personas que se movilizan en bicicleta, vuelvo a la ciclovia nocturna y a sus opositores cuando lo que se está dejando es una deficiencia en el transporte público que afecta el desarrollo de las ciclovias en cierta medida.

HERNÁN

Quería acotar de un fenómeno que puso en escena fue los colectivos de ciclistas que se reunían y hacían ciclopaseos, empezaron esas manifestaciones a rodar en las calles de una manera frecuente y eran puntosde encuentro, uno famoso era el ciclopaseo de los miércoles donde el punto de encuentro se terminaba en una pizzería porque se llegaba toda esa cantidad de personas, les brindaba un ágape, eso empezó a creceren Bogotá y eso pasó a otras ciudades y esos colectivos de bicicleta eran grupos de personas, vengan y paseamos por la ciudad, no era competencia, era andar por la ciudad, encontrarse y cuando lo vimos, empezamos a reparar que esos mismos ciclopaseos se tornaban manifestaciones, aquí hay uno que es el ciclopaseo cachaco, teníamos que ir en bicicleta con las prendas de esa época y otro que salió era el ciclopaseo de Halloween, ese tema de los colectivos me pareció interesante y eso a ha pasado para que aparezca otras modalidades, en Cali hay colectivos de patinadores que van en grupos bastante numerososy pienso que esa manifestación de la bicicleta tiene respuesta a cosas diferentes porque la bicicleta, la ciclovia, la vía activa y saludable, me permite relacionar sin la barrera del vehículo o tal vez del transporte de la indiferencia, Bogotá es una de las ciudades más frías en el sentido del comportamiento en conjunto, puedo durar tres horas en el mismo vehiculo con la misma persona y puede que no la mire y ni a dialogue con ella, para socializar no somos tan abiertos, pero en la vía se permitía a eso, se ha permitido y generadoen esos espacios, hay que apuesta que nuestras ciudades se transformen a través de una serie de actividades pensando favorecer poco a poco el bienestar colectivo.

JONATHAN VALBUENA E NATALIA VILLALBA

JONATHAN

Soy Jonathan Valbuena del programa Escuela de la Bicicleta del IDRD, cuento un poco de mi trayectoria, hice mi camino con la bicicleta desde el año 2010 me arranqué en un proceso como guardián de la ciclovía,trabajé en Bogotá en el programa de los bici corredores y Bogotá Pedalea, he trabajado en programas de Secretaría de Movilidad y de ciclorruta en reparación de vía, trabajé como guía escolar del programa Al Colegio en Bici, he trabajado como jefe de ruta en el programa ciclovía de Soacha en diferentes programascomo Al Trabajo en Bici dentro de la estrategia Bogotá Pedalea, actualmente en la Escuela de la Bicicleta donde desempeño como gestor líder que se enfoca en métodos de enseñanza a las personas que no sabenmontar em bicicleta desde los cuatro años de edad sin límite de edad, tenemos una metodología desenadaen cuatro pasos, los niños, niñas, jóvenes e adultos mayores aprenden a montar en bicicleta, la persona inicia su proceso a partir de los cuatro años de edad, hemos tenido la persona más longeva que ha aprendido a montar em bicicleta a los 87 años de edad que es una persona más longeva, un logro que tuvimos en la Escuela de la Bicicleta y que actualmente vive em Estados Unidos y aún tiene contacto con nosotros, actualmente tenemos trece puntos de la escuela localizados em doce localidades donde tenemos un grupo de guías y mecánicos que encargan de los procesos de enseñanza, pues toca dejar la bicicleta alpunto, tenemos un programa que nace en el marco de la escuela de la bicicleta donde aprenden a montaren bicicleta y quieren seguir, entonces desarrollamos las habilidades y ensenamos técnicas específicas como de ciclo montañismo, técnica de ascenso e descenso, frenado, posición ergonómica arriba de la bicicletas, entonces esas personas hacen su proceso en la escuela 2.0 y posteriormente se vinculan a un programa de experiencias em los cuales participan en los diferentes eventos como el día de hoy en la travesía de Bogotá a Fusagasugá, también ha participado en travesías como las 24 horas de ciclo montañismo, estuvo vinculado a todos los programas de la bicicleta, eso es prácticamente lo que es la escuela de la bicicleta actualmente, invitarlos para que conozcan cuando lleguen ajá em Bogotá, vamos y conocemos más a fundo lo que hacemos como proceso de enseñanza. Lo que sucede es que el IDRD administra los escenarios deportivos en Bogotá, entonces son parques metropolitanos de diferentes tamaños, los metropolitanos, los metropolitanos zonales y de los barrios locales y el IDRD como administraesos parques, en esos puntos que se opera el programa escuela de la bicicleta. En el programa escuela dela bicicleta ahorita lo que necesitamos es un espacio al redor de 50 metros cuadrados, ubicamos un contenedor donde guardamos las bicicletas y el material que usamos en un espacio que ensenamos similar a una micro cancha de futbol o en un escenario deportivo de una cancha de baloncesto donde utilizamos para realizar los procesos de enseñanza con la metodología que tenemos diseñada. La metodología está diseñada en cuatro pasos, el paso uno es el desplazamiento control-equilibrio donde la persona tiene que aprehender esa habilidad específica de desplazarse controlando la bicicleta dando equilibrio y estabilidad para poder avanzar, cuando ya adquiere esa fase, pasamos a fase dos de la transición a pedales donde ensenamos todo el ciclo del pedaleo con una serie de ejercicios que tenemos ya diseñados, son una seriede pasos a pasos para

que se complete el ciclo del pedaleo, comienza con un pedal, después con los dospedales, cuando se adquiere el ciclo del pedaleo, pasamos a tercera fase que es el desarrollo de habilidades, le ensenamos el usuario a soltarse de una mano, segurar la caramañola con hidratante con una mano, hacer los señales del ciclista con las manos y las diferentes normas que usamos, la lenguaje que usamos con las manos entorno a la bicicleta y posteriormente la cuarta fase que denominados talleres teórico-prácticos donde hacemos un taller de mecánica básica donde le ensenamos despichar, ergonomíade la bicicleta, apiñar o despenar una cadena, algo más básico, y también lo que es cultura de bicicleta, les ensenamos algo de seguridad vial, esa es la metodología que tenemos diseñada desarrollada en cuatro pasos. La Escuela de la Bicicleta es una de las primeras en nivel mundial, en el programa estamos involucrados 45 personas, 32 guías encargados de los procesos de enseñanza, 10 mecánicos, un apoyo administrativo, un apoyo operativo y un gestor líder, actualmente desde que se inició el programa, hemos beneficiado más de 60.000 personas en el programa escuela de la bicicleta, las estadísticas demuestran alredor de 78% son las que participan y aprenden a montar en escuela de la bicicleta.

NATALIA

Complementando el proceso que Jonathan comparte, soy Natalia Villalba, licenciada en Educación Física,Recreación y Deporte, inicié en el mundo de la bicicleta siendo ciclista amateur aficionada en la modalidadciclo montañismo, en acuerde con esa experiencia, me fue vinculando en programas que incentivan el usode la bicicleta, inicié con el Al Colegio en Bici que se encarga de promover el uso de la bicicleta entre estudiantes para que lleguen al colegio en bicicleta, después de eso estuve en bicicargas, un programa regional del Departamento de Cundinamarca que desarrollaba el proceso en zonas rurales y de ahí me vinculé al IDRD en la estrategia Bogotá Pedalea con el programa Al trabajo en Bici, fue guía de la bicicleta,posteriormente fue líder de ruta y en ese momento me encontró gestora del programa, nosotros buscamosincentivar el uso de la bicicleta para llevar con que más mujeres la utilicen, hemos evidenciado que hay muchas barreras para que la mujer utilice la bicicleta, dentro ellas, en general la población de Bogotá, no tienen una bicicleta o no saben montar una bicicleta, tienen una percepción desfavorable cuanto a la seguridad ciudadana o seguridad de la infraestructura por la contamos en la ciudad de Bogotá, la otra es dar una distancia larga hasta llegar donde será su punto de destino, entonces a través de esos procesos que se generan de investigación que ha desarrollado el IDRD, se fortaleció el programa al trabajo en bici, desarrollamos un acompañamiento para disminuir esa brecha en la barreras. El programa consiste en dosmomentos, uno es de proceso institucional de acompañamiento en corredores que son ciclorrutas o bici carriles, en Bogotá tenemos seleccionados tres corredores en los cuales desde 6:30 de la mañana hasta las 9:00 y a la tarde entre 15:30 hasta 18:30 hacemos presencia institucional haciendo acompañamiento delos ciclistas en esos segmentos de ciclorrutas, campanas pedagógicas, prestamos apoyo mecánico, las campanas diseñamos en varias temáticas de seguridad vial, sensibilización de la norma de transito involucrando los actores viales, buscando que la gente revise su bicicleta para que las cuide, revise los frenos, la presión del aire, que tenga una buena posición sobre la bici y de ahí después de ese momento relacionado a la hora pico donde la mayoría de las personas realizan sus recorridos, nos vamos a las empresas y las entidades públicas, hacemos un proceso de acompañamiento a las personas a través de talleres con cinco líneas de trabajo: a) actividad física para que mejoren su dominio sobre la bicicleta; b) enfoque de genero para sensibilizar sobre las brechas de género que ha tenido las mujeres u otros grupossociales en cuanto al uso de la bicicleta: c) participación ciudadana donde hacemos cartografía social por georreferenciamento donde ubicamos las personas y ayudamos a construir rutas para que utilicen la infraestructura bici en la ciudad y que eso sea lo más seguro para las personas y eso lo garantizamos al generar liderazgo al colocar puntos de encuentro donde las personas llegan y con otros compañeros de áreas de la misma empresa se vienen en recorrido hasta su trabajo: d) mecánica donde vemos temas de despince, partes de la bici, historia de la bicicleta, como regular los frenos, como hacer limpieza en nuestrabicicleta; e) en la cultura bici, la sistemática van enfocadas para aprendizaje de normas, de las señales detránsito, de las señales manuales que utilizamos los ciclistas y pues como desarrollarnos en la vía, ese proceso buscar a que más personas comiencen a ir a su trabajo en bicicleta, eso va direccionado que en los desplazamientos la gente realice actividad física, recreación y deporte, tengan una mejor condición de salud mental y pues así se conviertan en un medio sostenible para el desplazamiento, estamos apalancados con el acuerdo 660 que le da incentivos a los funcionarios para llegar en bicicleta, al completar 30 viajes en bicicleta, los da medio día compensatorio remunerado y también el incentivo con souvenirs y eso ha garantizado que las empresas se preocupen en colocar ciclo parqueaderos y duchas, y garantizar mejores condiciones para llegar al trabajo.

JONATHAN

Para hacer que esas iniciativas lleguen a otros lugares, en primero lugar es que haya una intención de cambio que son proyectos o programas que cuestan dinero para todo lo que conlleva al talento humano y en torno a la infraestructura para la calidad del servicio que se lleva ante la comunidad es muy grande, digamos que ensenarle una persona a montar en bicicleta y que esa persona haga actividad física en uso recreativo, que con esa bicicleta vaya al colegio, a la universidad, se vaya al trabajo en bicicleta, ese es un cambio a la movilidad y a la vida de la comunidad, también va ahorrar al Estado mucho dinero, el primero es que haya una intención de aporte a lo marco de la bicicleta, creo que Bogotá es uno de los pioneros promotores del tema bicicleta, con la ciclovía, al trabajo en bici, escuela de la bicicleta y la estrategia Bogotá Pedalea dentro de ese marco siempre estamos dispuestos a colaborar nos invitamos a estar en otros países buscando compartir la experiencia de cada uno de los programas.

NATALIA

Esos programas surgen de las necesidades de las comunidades para que las personas generen otras oportunidades de desplazamiento, otras formas de aprendizaje, son programas que dependen de una voluntad política para invertir, pero también son programas que involucran toda la comunidad con los cuales pueden cumplir muchos de los objetivos de los planes de gobierno que se pueden beneficiar desde varias esferas y de las intenciones que coloquemos, desde la actividad física, movilidad sostenible, recreación, lasalud porque las personas comienzan a utilizar la bicicleta van a tener menos riesgos de enfermedades quehan tenido desarrollado por malos hábitos en nuestras vidas, entonces es un proceso que requiere la construcción de recursos económicos, de un talento humano que se dedique a recopilar información para capacitar la formación en generar esos procesos y una comunidad que acepta y recorre esos programas que lo hacen propios, en nuestro caso de la ciudad de Bogotá, la ciclovía es un espacio en el momento quese quita en los domingos, va a reclamar todos los ciudadanos porque se ha convertido en un espacio posicionado, lo mismo consideramos la escuela de la bicicleta, son programas que las personas reclamanen el momento que no funcione, eso garantiza que se den esos procesos.

CHRISTIAN MEDINA

Mi nombre es Christian Medina de la ciudad de Bogotá, tengo 32 años, he trabajado por la bicicleta hace doce años, cuasi toda mi experiencia laboral está enfocada en el fomento del uso de la bicicleta en la ciudad de Bogotá, todo empieza con el trabajo en la ciclovía de Bogotá con el programa ciclovía siendo guardián de la ciclovía, digamos que ahí empieza mi historia con la bicicleta donde empiezo a coger cariño y amor a la bici, lo que significa en términos de movilidad, deporte y recreación, así como toda mi vida laboral, comienzo a trabajar en otros proyectos como el Pedalear por Bogotá que impulsaba en los bici corredoresel uso de la bicicleta de manera recreativa para toda la ciudadanía porque empiezan a aparecer y desde ahí se empieza a gestor un hermoso proyecto llamado Al Colegio en Bici, ese proyecto nace en 2013, el próximo año va cumplir diez años de operación fomentando el uso de la bicicleta en escolares principalmente con estudiantes de colegios distritales donde a través del préstamo de la bicicleta, la administración el algún momento adquiere un lote de 4400 bicicletas que son entregadas a las instituciones educativas distritales para que a su vez sean entregadas en calidad de préstamo a los estudiantes y que de esa manera los estudiantes puedan acceder y permanecer en su institución educativa, que puedan utilizar la bicicleta como medio de transporte alternativo, sostenible, digamos que todos pueden llegar que tengan trayectos cortos de dos a cuatro kilómetros, por ese desplazamiento que hacían a pie, no estaban llegando al colegio, entonces buscamos una alternativa que no era un bus o cualquiera otro vehículo motorizado sino que la bicicleta que nos podría acercar a la institución y de esa manera, atacar un poco ladeserción escolar para que el estudiante pueda vincular al proyecto pasando por una fase pedagógica donde le ensenamos todo el tema de la seguridad vial, mecánica de la bicicleta, la interacción con otros actores viales, un poco de la cultura de la bicicleta con su historia para mostrar lo que llegamos con el tema bicicleta y después pasamos a una fase netamente operativa donde el estudiante puede hacer sus desplazamientos, para él se dispone el equipo operativo que acompaña los recorridos diariamente, tenemos 350 guías en ese momento con 16 líderes y todo un esquema de seguridad que brinda a los estudiantes con un sistema de corresponsabilidad a las familias que es clave vincular a los padres, es importante que los padres esté presentes en ese tipo de proyectos porque es el que toma la decisión por los niños, si no vinculamos al padre y lo explicamos acercando a los talleres que hacemos, definitivamente el proyecto no sería ganador, igualmente la escuela que es muy importante donde los rectores deben estar

comprometidos con el fomento y el uso de la bicicleta, que sepan que es un tema seguro, hay que tocar mostrar los beneficios claramente, de pronto están casados con el uso del automóvil, hay que seguir fomentando porque no es una tarea fácil, en muchos colegios los directores decían que no se podría hacer, pero para les contar un poco de la historia, en ese momento operamos en más de 100 colegios de la ciudad de Bogotá donde los colegios nos piden, pero no tenemos más capacidad, entonces es un ejercicio diario de trabajo donde a través de los anos se van viendo los resultados, es un proyecto que no deja resultados de un ano a otro, de hecho diez ano de operación del proyecto, cada ano mejorando muchos temas con muchos protocolos garantizando siempre la integridad del estudiante, ese es un tema clave de la seguridad, que no le pase nada en la vía, que podamos tener una red de apoyo donde los derechos del niño están siempre garantizados, es una corresponsabidad entre colegio, distrito, familias, estudiantes, comercios y de esa manera los estudiantes puedan llegar seguros a sus colegios y a sus casas, adicional a eso, tenemos otra línea de trabajo dentro del proyecto que es para que el estudiante se apropie del espacio público, que conozcan los parques, los teatros, van a esos sitios icónicos de la ciudad y vean que puedan hacer en bicicleta en desplazamientos más largos de 25 kilómetros con todo el acompañamiento brindando con actividades gratificantes que les permite ampliar sus conocimientos, no solamente en términos de bicicleta, sino para otras cosas de su vida como sacar de la aula lo que estamos acostumbrados del salón y llevarlo a la vía y desde la vía enseñarnos otras cosas para los estudiantes, es un proyecto ganador, actualmente está beneficiando más de 6000 estudiantes y tenemos estrategias para los niños desde los ocho anos hasta los doce ano u otra estrategia para los niños más adolescentes para que también puedan participar porque tenemos que entender que son unidades diferentes y hay que buscar los que le gusta, estamos animados e invitamos para que fomenten eses tipos de iniciativas que, a futuro tenemos en la ciudad de Bogotá ya tenemos una transición que, desde edad tempranas vamos fomentando ese uso de la bicicleta y a través de la articulación entre varias entidades, vamos viendo como el adulto va siguiendo en ese ejercicio de la movilidad sostenible que es ganador para la ciudad en términos ambientales de congestión y eso es lo que queremos apostar a un ciudadano consciente e crítico, que sepa que es un actor fundamental en la movilidad de la ciudad donde todos debemos aportar de alguna manera moviéndonos en bicicleta. Hablemos primero de los colegios, nosotros llegamos para presentar la propuesta que tiene tres componentes básicos, en primero es un tema pedagógico de formación al estudiante, el segundo es un componente educacional directo de la secretaria de educación donde la dotación es de bicicletas, kits para el estudiante y de ciclo parqueaderos, todo ese componente de educación es completo, no es solo como que llegara la bicicleta a la institución y dejarla a la institución, eso nos ofrecemos a las instituciones educativas buscando que ellas de verdad nos abran las puertas y nos dejen implementar el proyecto, los componentes pedagógico y personal con profesores contratados para que ellos hagan sus clases, sus talleres, todo eso previamente autorizado por los apoderados, eso segundo componente todo que tiene que ver con la dotación y el tercero componente es la operación, para ello tenemos un grupo de 350 guías escolares contratados por el distrito, por el gobierno para que los colegios fomenten el tema y que convenzan los estudiantes para el uso de la bicicleta, entonces con eses tres componentes vamos a las instituciones educativas a convencerles presentando el proyecto al rector, puede que en el comienzo muchos rectores no acepten por el riesgo, definitivamente se puede empezar con nuevos colegios para mostrar la experiencia, si se puede hacer, para nosotros fue muy ganador permitir nuevas puertas en otras instituciones educativas, es clave buscar una cita con el rector y mostrar todo el paquete sobre lo que estamos ofreciendo, tiene que ir amarrado pedagogía, dotaciones y operación, dentro de esos hay protocolos claves y ahí donde entran los padres, en el momento de cuando convocamos el estudiante, se envía una circular donde están el término de condiciones para que el padre sepa en que va estar su hijo y lo que se va vincular, como se vincula, lo que va hacer, adonde vamos a llevar, y esa circular es la primera entrada que se da al estudiante, sin esa circular no podemos hacer ninguna actividad con el estudiante, digamos que es la primera autorización por parte de los apoderados para que se pueda hacer la primera parte del proyecto que es el taller de formación donde el niño aprende todas las habilidades y conocimientos, pasamos al segundo momento vital que es una reunión con todos los apoderados donde diseñamos una ruta por la cual vamos acompañar, nosotros en ese proyecto hacemos una cartografía social donde diseñamos una ruta que les sirva a todos los estudiantes, después que tenemos esa ruta diseñada y la reunión con los papas donde explicamos como va funcionar la operación, los puntos de encuentro donde el papa en un ejercicio de corresponsabilidad acompaña el estudiante hasta el punto de encuentro y posteriormente cuando sale del colegio debe recorrer a lo estudiante también, si esto no pasa tenemos un protocolo de operación, pero quiero decir que en esa reunión es clave que explicamos al padre todos los compromisos, que hacemos nosotros, que hacen ellos, que hace el colegio, esa reunión en el inicio de la operación es muy importante porque queda claro todas las condiciones, de hecho es firmado un acuerdo de corresponsabilidad donde quedan plasmadas todas

las condiciones, desde el colegio como para el colegio tanto para los apoderados y con ese documento, se puede entregar al estudiante la bicicleta en calidad de préstamo porque al acabar la jornada escolar del año, esas bicicletas quedan en la institución educativa para el próximo año escolar llegar y hacer el mismo proceso, después de esa reunión es realizar el acompañamiento como tal que es estar en el colegio para hacer las clases con los estudiantes e iniciar esa operación vial, para esa operación viaria, tenemos unos protocolos, el primero es un protocolo de operación en vía donde partimos del diseño de la ruta a partir de algunos criterios, Bogotá es una ciudad grande con más de ocho millones de habitantes, tenemos un sistema masivo de transporte que en algún momento podemos compartir vía con ellos, diseñamos un protocolo que nos permitiría diseñar unos trazados seguros para los estudiantes y que componentes tiene ese diseño de ruta, primero utilizar la mayor red de infraestructura ciclista posible, bici carriles y ciclorrutas, Bogotá es una ciudad que tiene un gran red de ciclo rutas con más de 450 kilómetros, algunas de ellas fueron construidas cerca a las instituciones educativas, lo que nos permite tener un buen juego en las rutas de confianza, entonces una es aprovechar esa red, segundo evitar vías principales donde transiten eses buses de grandes dimensiones o transporte de carga de grandes dimensiones porque todos sabemos que un siniestro con un vehículo como eso puede desencadenar una fatalidad, incluso el fallecimiento de algún estudiante, entonces evitamos estar por esas vías yendo por vías secundarias que nos permita transitar de manera más segura como las vías barriales donde podemos compartir la vía con vehículos particulares livianos. Otro tema importante es la relación entre el guía y los estudiantes, cada ruta de confianza podemos movilizar 30 estudiantes con un acompañamiento de dos guías escolares en una relación de un guía para 15 estudiantes, puede que alguna institución educativa tenga una necesidad mayor, así les asignamos un tercer guía para movilizar 45 estudiantes, siempre nuestra relación será de 1 para 15, cómo llegamos a esa correlación, a partir de la experiencia, son diez años operando la experiencia de los guías, de los lideres que han estado haciendo el trabajo, digamos que esa correlación hace con que tengamos el control del grupo, podemos estar atento a las novedades y podemos acompañarlos de manera segura, en términos de protocolo pude resumir un poco de lo que es colegios, padres y operación. Es curioso porque al inicio cuando vas al colegio y estás a dos meses implementando el proyecto, hay mucha resistencia al interior de los colegios, los profesores dicen que el niño está perdiendo el tiempo o está tomando el taller y no está en mi clase, pero con el tiempo de implantación del proyecto en la institución educativa, los mismos profesores relatan que los niños llegan con más energía, incluso mejoran su rendimiento académico, en el inicio hay una resistencia, pero con el desarrollo la percepción va cambiando, de hecho las instituciones nos piden porque ve una mejora de la relación de los estudiantes con los docentes, con los rectores y los coordinadores, incluso con la comunidad que está al entorno del colegio, digamos que un motociclista o motorista que nos da el paso, el comerciante nos da la mano cuando lo precisemos y eso básicamente por estar ahí presentes estar con la institución presente al lado de ellos en la operación, pero de inicio hay una resistencia de ciertos actores claves dentro del proyecto y la clave es seguir metiendo la ficha mostrar los resultados que vamos encontrando, la comunicación es clave para contarles los beneficios a los estudiantes y lo que estamos generando, la comunidad puede percibir de manera diferente.

ANDRÉ SOUZA

Comecei doze anos atrás, então talvez falte uma riqueza de detalhes, conceitualmente pode estruturarmos bem essa conversa, o que a gente encontrou na gestão né, e que mecanismos utilizamos para desenvolver uma cultura voltada a mobilidade por bicicleta, em 2010 fui convidado para participar da Secretaria de Transportes do município de São Paulo e o secretário me encomendou o acompanhamento das questões voltadas a parte de mobilidade ativa e naquela época o que a gente tinha era quase nada aqui em São Paulo em termos de infraestrutura e pouca coisa a esse tipo de mobilidade recreativa por bicicleta, o que tinha era uma iniciativa de um vereador que era a ciclofaixa de lazer que tinha cerca de cinco quilômetros e estava parada com uma legislação que estava mais ou menos estruturada, não oferecia segurança jurídica suficiente para eventual patrocinador, enfim, então com a ajuda de vários cicloativistas que, na época reivindicavam a melhoria da infraestrutura cicloviária na cidade de São Paulo que estava muito atrasada e tal, a gente foi tomando pé da situação do que precisava fazer até a gente concluir de fato do que precisava ocorrer era um processo de aculturamento em relação ao uso da bicicleta na cidade de São Paulo. Eu era um assessor técnico-político, não adiante ser só técnico, tem que ter entendimento da situação política de como as coisas funcionam, então quando você aglutina essas duas características, fica mais fácil desenvolver e articular, então eu conhecia muito pouca dessa parte, mas tive a oportunidade de aprender muito com essas pessoas que tinham todo o interesse no desenvolvimento desse assunto e não foi muito difícil,

praticamente era uma tela em branco, partiu desse entendimento que precisava desse processo de aculturamento, a gente não tem como criar da noite para o dia uma solução a um problema cultural, você precisa apresentar para a sociedade um caminho e solução que seja benéfico e que as externalidades positivas possam aquilo como sendo negativo, a questão do confronto com o veículo, a disputa pelo espaço público, uma série de resistências que foram construídas de forma inadequada em função do carrocentrismo que existe no Brasil herdado da cultura americana, a partir daí começamos com um espécie de queda de braço para fazer uma regulamentação que fosse mais consistente e desse amparo a questão da ciclofaixa de lazer, ter toda uma conversa com o prefeito na época que era o Gilberto Kassab, apresentamos o caminho, tinha também um trabalho político paralelo pelo próprio vereador na época que tinha levantado essa hipótese e feito uma série de articulações, era do Partido Verde, estava com um apoio do pessoal que reivindicava, os ativistas de modo geral e aí avançamos com isso, mas a medida que fomos ampliando o sistema começaram a aparecer o pessoal do cicloativismo mais engajado reivindicava infraestrutura de fato para tentar resolver o problema na falta de infraestrutura para circulação do veículo bicicleta, a partir disso fomos trabalhando apesar da resistência porque o que tínhamos como solução e o papel importante da ciclofaixa de lazer era exatamente colocar na convivência no final de semana o uso do viário de uma forma prazerosa o motorista do dia a dia acostumado a se deslocar em automóvel a levar a família para passear e vendo como é agradável o deslocamento por bicicleta, de fato isso começou a dar muito resultado, as pessoas quando passavam o fim de semana, no início era só no domingo, quando voltavam ao seu cotidiano com seus veículos e tudo mais, já tinha outra forma de enxergar o ciclista que estava andando no bordo da pista, tive a oportunidade de constatar com várias pessoas do dia-a-dia da ciclovia, do pedal, poxa, as pessoas estão respeitando mais, então a gente que foi positivo esse start do aculturamento da população em relação ao uso da bicicleta na cidade de São Paulo, a partir daí o que aconteceu foi um crescimento grande da implantação de soluções da mobilidade ativa, seja através da implantação de novas estruturas que, naquela época e período da gestão, verificando o sucesso da implantação da ciclofaixa de lazer a gente teve a oportunidade de implantar todas as outras tipologias disponíveis de ciclovias e ciclofaixas e infraestrutura cicloviária para a cidade, então a gente começou a implantar ciclofaixas permanentes, a gente inaugurou a ciclovia da Faria Lima que foi um sucesso estrondoso, implantamos a tipologia de ciclorrotas que ligavam estrutura cicloviária com determinados pontos onde foram implantados, a gente experimentou tudo, na sequencia o que a gente teve desse start foi uma continuidade de parte da gestão que veio na sequência, assumiu o prefeito Haddad que também não poupou investimentos na implantação de novas infraestruturas, então a gente acha que todo esse processo se deu a partir da oportunidade da experiencia da sociedade na utilização da ciclofaixa de lazer que gerou o crescimento, em 2010 tivemos a experiencia de regulamentação da implantação do sistema de *bike sharing* na cidade de São Paulo, tive a oportunidade de fazer essa regulação também, conduzi esse processo na parte da assessoria técnica e depois que voltei para a prefeitura, fiquei afastado depois de 2012 quando passei ao legislativo cuidando de regulamentações relacionadas a aplicativos, em 2017 voltei para a Secretaria de Mobilidade e Transportes onde tive a oportunidade de fazer uma regulamentação para bike sharing, foi bem aceita sendo uma referência na época. As possibilidades de se promover a mobilidade ativa são grandes, mas a maior dificuldade está na capacidade de entendimento do gestor em relação ao acesso dessas políticas públicas e, na maioria das vezes, essas questões são tratadas em função de demandas, então o indivíduo que assume a gestão, normalmente seja de uma pasta ou da própria prefeitura, eles tem um distanciamento de entendimento da mobilidade como um todo de forma técnica com experiencias de outros países, nesse processo dos últimos doze anos algo interessante que aconteceu foi a presença e participação de determinadas ONGs no desenvolvimento de políticas públicas na prefeitura, então essas organizações muitas vezes financiadas por organismos internacionais tem buscado uma aproximação com os gestores públicos afim de apresentar modelos de gestão que já são considerados de sucesso em outros países, inclusive promovem a ida do corpo técnico dessas empresas públicas para conhecer melhor essas experiencias que aconteceram lá fora, isso é favorável para as estruturas que são engessadas do setor público, eles estão focados muitos no dia-a-dia, toda a estrutura técnica está focada no dia-a-dia, focado em resolver os problemas do transito e poucas cidades desenvolvem uma parte interna para políticas públicas de mobilidade ativa, durante os últimos doze anos tivemos a oportunidade de ver o desenvolvimento de áreas específicas da Companhia de Engenharia e Tráfego (CET), por exemplo, das áreas que são voltadas ao transito elas se desenvolveram muito nesse aspecto, mas com muita resistência ainda, inclusive interna, tem muita gente com foco no desenvolvimento de políticas para a mobilidade ativa e você tem muita resistência das estruturas convencionais mais conservadoras, então a importância desses agentes é muito grande quando se busca uma interlocução com o prefeito e o secretário demonstrando que são políticas favoráveis para a sociedade que trazem benefícios, aí surge uma questão importante que eu

acho que tem de ser discutido e colocado quando se pauta ao sentar com gestor público é a questão do lucro social, nem sempre você tem a possibilidade de retorno financeiro seja através de impostos, alguma cobrança ou uma remuneração por concessão ou tudo mais porque se trata de uma política pública favorável para o cidadão e esse benefício trazido para o cidadão se configura como um lucro social para agestão, aquilo que está gerando benefício para o cidadão, então isso é favorável quando conseguimos apresentar para ter conscientização por parte do gestor, isso aconteceu por inúmeras razoes peloengajamento grande da sociedade civil que é muito organizada nesse aspecto aqui em São Paulo, ela cobra e exige, se mobiliza em prol de determinados assuntos, isso explica em muito o desenvolvimento aqui em São Paulo da mobilidade ativa, nesse processo o que vimos acontecer é que houve uma conscientização mais generalizada do mundo em relação as emissões de gases poluentes e a conscientização das soluções, a mobilidade vai em encontro dessa problemática no sentido de ajudar resolver e isso representana visão do político um retorno em votos, a verdade é que eles buscam ações que contemplem a gestão dele em uma visão positiva e que isso represente votos lá na frente, então temos um trabalho de articulação nesse sentido, é importante ter investimento por parte do terceiro setor, das organizações internacionais, porque o que percebemos aqui em São Paulo houve um êxodo grande em relação ao desenvolvimento dessas políticas, infelizmente por outro lado a gente vê é um processo especificamente aqui no Brasil decrescente por parte dos gestores, acho que pela qualidade dos gestores que vem assumindo, na cidadeestamos passando por uma fase complicada, a questão do município está ficando em segundo ou terceiroplano, hoje só discutimos questões federais e isso prejudica muito, falta de cobrança dos órgãos de imprensa em relação as ações do município ficado a segundo ou terceiro, isso prejudica bastante o desenvolvimento, ela tira o espaço da mídia, inclusive desses agentes, do pessoal mais engajado da sociedade civil organizada, não temos controle sobre isso, dependemos de uma fase de eleições municipais onde o foco da mídia fique mais em cima do município. Primeiro, aquilo que você levantou como base do seu trabalho existe sim a necessidade de articulação entre o poder público e a iniciativa privada, é precisoverificar que a capacidade de gestão do município é muito limitada quanto a inovação, a iniciativa privada está atenta ao que está acontecendo lá fora quanto a oportunidades de investimentos, no caso da ciclofaixa de lazer foi um casamento benéfico porque tivemos um banco que se interessou em patrocinar as implantações dessas ciclofaixas ao operacionaliza-las e com isso a gente pode trazer a partir de um compromisso firmado com o prefeito e essa instituição ao trazer a equipe técnica interna das empresas públicas no desenvolvimento das soluções, não tinha nada, é preciso pensar em termos de suporte da engenharia de tráfego para esse tipo de operação que é bastante complexa que precisa ser feita e que exige dedicação grande por parte da diretoria responsável, por exemplo, diretoria de planejamento e de operações que precisam estar engajadas conversando entre elas para desenvolver isso, a gente teve essaoportunidade, o que não se tem é recursos da prefeitura que direciona esses recursos para outras questõesque são importantes para a cidade e que não são poucas, então quando você apresenta uma solução cujofinanciamento já está garantido por uma instituição, isso facilita bastante, talvez não seja o ideal e tudo o que se espera, talvez haja um entendimento de que o Estado deveria ter a condição de oferecer e de arcarcom esses investimentos, mas estamos falando de um país em desenvolvimento que tem uma mentalidaderetrógrada nesse sentido, então quando você consegue associar esses interesses, a coisa fica bem mais fácil e viável e eu acho que muito do sucesso que a gente conseguiu, muito do que se desenvolveu na cidade se deu sob as parcerias que desenvolvemos, seja na ciclofaixa de lazer, no compartilhamento de bicicletas que também segue o mesmo modelo de patrocínio, hoje a empresa que presta o melhor serviçoé patrocinada por outro banco, você tinha lá na ciclofaixa de lazer a Bradesco Seguros fazendo investimento e patrocinando durante muitos anos, na sequencia da ciclofaixa de lazer assumiu em 2018 a UBER, em 2017 a Bradesco já estava se desinteressante de fazer esses serviços, seja na parte do compartilhamentode bicicletas como a Tem Bici que virou modelo em latino américa espalhada em vários países com patrocínio do Itaú aqui no Brasil, não sei se na Argentina ou Chile contam com esse investimento social do banco, mas eles cresceram muito e o crescimento e manutenção da ciclofaixa continua retroalimentando essa cultura da utilização da bicicleta na cidade. O que a gente tem é um modelo de funcionamento do serviço público que normalmente engessa bastante o desenvolvimento, então você tem um perfil interno da composição das áreas, seja na parte da legislação, da regulamentação, seja na parte do executivo tambémna regulamentação complementar uma certa comodidade ou inércia em relação ao inovar na questão de regulamentação, então você precisa de uma conjunção de fatores para que a coisa funcione, a gente conseguiu reunir um grupo de pessoas engajadas, técnicos que estavam dispostos a desenvolver e proporisso, gente com capacidade de ir contra o pensamento do pessoal mais engajado para peitar essa inércia do servidor público de modo geral daqueles que constroem as regulamentações seja no país, seja na cidade porque como eu disse antes, tudo funciona muito em função de demanda e é obvio que existe uma disputapela utilização do espaço público, quem

já está acostumado a utilizar o carro no seu dia-a-dia ou, até mesmono final de semana, sente-se prejudicado quando esse espaço é compartilhado no caso de uma ciclofaixa de lazer com a restrição de utilização de uma das faixas, no início isso gerou uma gritaria muito grande, mas ao mesmo tempo, qual é a tensão que a gente percebeu como assessoria técnica, sabendo dos dois lados, caminhar em um sentido e evitar conflitos de outro e aonde se dão esses conflitos, exatamente nos questionamentos em relação a regulamentação, portanto é importante que se tenha foco atento na regulamentação porque os órgãos de fiscalização de uma cidade como São Paulo são muito atuantes e recebem muitas demandas, dependendo de onde está pendendo esse número de demandas e reclamações, você terá um questionamento, então quando a gente constrói uma regulamentação para sertrabalhada, a gente não faz uma regulamentação para somente viabilizar aquele projeto, a gente faz uma regulamentação como foco naquilo que o Ministério Público possa questionar, naquilo que o Tribunal de Contas do município possa questionar e, se for possível viabilizar uma regulamentação onde você consiga fugir de um desses órgãos de fiscalização, como no caso do TCM tanto na ciclofaixa como no compartilhamento de bicicletas, a gente buscou fugir dessa questão do TCM, fugir da contratação porque esse órgão vai fiscalizar uma eventual contratação e o que nós fizemos foi propor algo que não dispendesserecursos do município, tudo viabilizado financeiramente pela iniciativa privada, com isso você já tira uma pressão, mesmo assim o Tribunal de Contas fez questionamentos em relação ao compartilhamento de bicicletas do Itaú questionando quais eram os ganhos do Itaú, o ganho do Itaú é quase intangível porque é um ganho de imagem, eles tem um sistema que mensura isso e tal, ele faz algo aproximado, ele não diz exatamente que o Itaú melhorou sua imagem em tantos milhões de reais em função desse patrocínio, nãotem como avaliar isso, mas na regulamentação seguinte que foi feita em 2017 na qual tive a oportunidade de capitanear, conseguimos escapar totalmente desse viés de questionamento, o trabalho foi promover uma parceria com modelo de parceria parecido com o Uber ao prever uma cobrança pelo uso do viário e no caso da bicicleta pelas externalidades positivas geradas, a gente zerou essas cobranças, como o benefício trazido pelo município era maior que qualquer prejuízo que pudesse ter, a gente viabilizou a redução dessas cobranças, no caso da mobilidade ativa não cobrávamos pelo uso do viário, no caso do Uber por ter o uso do viário com exploração comercial, tem uma remuneração pelo município, no caso da mobilidade a gente isentou, estava previsto, mas colocamos essas questões que viabilizavam o investimento que deveria ser feito pela prefeitura, poderia ser uma empresa pública de compartilhamento de bicicletas, mas a gente sabe que, no Brasil, é muito difícil de implantar com riscos de eventuais desviosna parte de licitação, você sabe bem como funciona essas questões, a gente conseguiu eliminar esse risco e cresceu muito, no caso da ciclofaixa ela vem se mantendo, não tenho acompanhado, não sei como estãoas tratativas da atual patrocinadora, mas vejo funcionando, as pessoas tem uma opção de lazer importantee cada vez mais cresce o número de ciclistas na cidade de São Paulo, a medida que vai ampliando a infraestrutura cicloviária dando espaço para o ciclista circular na cidade, esses espaços vão sendo ocupados, as pessoas vão tendo a condição de migrar do transporte poluente para um transporte saudávele não poluente. Esse processo de aculturamento não pode parar nunca, você abrir mão de uma iniciativa como essa, principalmente para grandes cidades como São Paulo é andar para trás no sentido de manter viva essa oportunidade de desenvolvimento da consciência dessas pessoas em relação ao seu deslocamento, então é importante a manutenção disso, se não for por um sistema como esse de parceria público-privada, que se encontre alguma solução, a gente tem condição para isso, hoje em dia com a tecnologia de bicicletas elétricas qualquer situação de terreno isso é simples de se vencer, hoje se tem solução para tudo em termos de tecnologia. Em relação a participação cidadã é fundamental e uma das questões que fizeram muita diferença nesse processo nosso é que as próprias empresas compraram essa ideia, no caso do Itaú sempre foi um viabilizador de eventos que envolvesse o pessoal mais engajado, as organizações sociais sempre participaram e promoveram muitos eventos, a gente tem organizações que fizeram eventos com o patrocínio do Itaú, sempre teve a disponibilidade de conversar com esse público, uma coisa interessante é que saímos da questão ideológica para uma convergência no desenvolvimento de políticas públicas, inclusive com a participação dessas outras organizações que são mais estruturadas e internacionais como ITDP e WRI no sentido de qualificar essa participação da sociedade civil, isso aproximou muito o poder público da sociedade civil e ela começou a enxergar aquelas áreas que cuidavam desses assuntos internos da empresa pública como um aliado, independente da gestão e do partido político que conduzia a gestão da cidade, isso favoreceu o desenvolvimento da política pública em si e continua sendo, isso chegou num ponto de todo um canal de conversa e comunicação entre essas partes que consegue demandar as melhores soluções para a cidade, após a criação de mais de 400 km deinfraestrutura cicloviária na gestão Haddad, houve na gestão seguinte Doria o estudo das conexões, tinha infraestruturas que não se conectavam, a soma total dava muitos quilômetros sem conexão, então teve uma discussão muito grande nesses últimos

anos sobre a construção dessas conexões que potencializaria a integração dessas áreas já instaladas ampliando mais o deslocamento do ciclista, está em um andamento bom, não é o suficiente. Sobre a utilização da ciclofaixa foi algo surpreendente, não vou lembrar o número exato, mas estava na casa de milhões a utilização da ciclofaixa de lazer por mês, tanto que o prefeito na época, o Gilberto Kassab, quando ele se deparou com esses resultados ele promoveu uma ampliação gigante da ciclofaixa com cerca de 100 km, começamos com 5 km, na gestão Haddad se focou na implantação de infraestruturas, mas tudo vem de uma lógica de acontecimentos em função da cickofaixa de lazer. É fundamental haver uma integração entre os governos de modo geral, empresas privadas e a área acadêmica que é um dos fatores mais importantes para defender determinadas políticas públicas para colocar uma visão mais técnica e elaborada daquilo que se está propondo, ela tira daquele lugar de reivindicação do pessoal mais engajado e coloca para o gestor público em um lugar mais confortável que justifica a implantação da política pública porque é o meio acadêmico que consegue fazer um levantamento de cruzamento de informações e demonstra os benefícios daquilo que está sendo proposto, teve uma participação importante do Prof. Paulo Saldiva da USP no sentido de preencher essas lacunas no campo da saúde pública daquilo que a bicicleta poderia promover sendo importante na construção do discurso e das justificativas, inclusive das regulamentações porque se coloca um preambulo na regulamentação considerando que e esses considerandos a parte acadêmica tem um papel fundamental para instrução disso, então quando se pega esses trabalhos, fica mais fácil criar a regulamentação, então vamos lá na parte do município na escola pública que deve promover um deslocamento mais ativo por parte dos seus alunos, enfim, a gente tem tanto a mobilidade a pé ou por bicicleta como sendo fundamentais para esse desenvolvimento no entorno das escolas só que a questão da segurança ela impacta muito na decisão do gestor público para fazer isso, nos últimos anos a gente trabalhou muito essa questão de envolver projetos que eram suportados também por universidades no sentido de promover seus deslocamentos de quem morava no entorno da escola, os deslocamentos a pé que tem projetos de deslocamentos em grupo, mas na parte da bicicleta demanda uma infraestrutura porque são crianças se deslocando e os pais não se sentem seguros em deixar seus filhos se deslocar por bicicleta, mas foram diversas iniciativas nesse sentido aqui em São Paulo de fazer deslocamento por bicicleta com grupos de crianças onde tinha um monitor que passava pelas casas pegando as crianças para se deslocar junto e na devolução das crianças também, só que ainda isso é muito fraco, precisa de mais fortalecimento, precisa de uma movimentação maior, um pouco mais de engajamento por parte da sociedade civil organizada no sentido de reivindicar isso porque como você deve saber e deve ter verificado, isso acontece muito na Colômbia nas escolas que estão um pouco mais distantes do centro, são regiões em que a cultura de utilização do automóvel está mais arraigada, ali há um cuidado especial no desenvolvimento de projetos desde a sinalização, eles fazem todo um esforço para deixar a condição mais adequada para esses deslocamentos, em 2017 começamos a fazer, não sei como está o andamento disso, mas o pessoal dentro da Companhia de Engenharia de Tráfego estava bem engajada nesse aspecto também, não sei como está o desenvolvimento disso, mas como disse, o foco das discussões da mídia estão no âmbito federal, fica difícil fazer esse acompanhamento e fica difícil você retroalimentar esse tipo de demanda porque você não tem um jornal estampando na primeira página, por exemplo, o caso dos patinetes elétricos, quando sai era cotidianamente essa discussão, mas também a discussão da bicicleta compartilhada *free*, aquela que não tinha estação, comentávamos esse tipo de discussão, depois se perdeu, agora só se discute a questão eleitoral no âmbito federal, isso é muito ruim para a cidade. Ao democratizar sinalizando uma via do espaço da rua com a ciclofaixa de lazer, você está mostrando para o público em geral, inclusive para os motoristas que o perfil daquela gestão tem o foco de desenvolver a mobilidade ativa e de que forma, oferecendo lazer para as pessoas, você não está tirando nada, na verdade você está oferecendo algo a mais que a cidade não tinha, chegou um momento que a ciclofaixa de lazer aqui em São Paulo era chamada de praia do paulistano porque o volume de pessoas era gigantesco, as pessoas passaram a comprar bicicleta, conheço diversas pessoas que começaram andando na ciclofaixa de lazer e viraram cicloativistas, investiram em equipamento, deixaram de utilizar automóvel, a gente teve também a sorte de, na época, o presidente do metro Sergio Avelleda depois em 2017 veio a ser o secretário de transportes da cidade, foi implantada a ciclovia do Rio Pinheiros, você percebia como a coisa estava latente, estava esperando alguma iniciativa, era uma demanda reprimida, mas não só, uma demanda potencial gigantesca desconhecida, reprimida a gente vai vendo no dia-a-dia na medida em que as pessoas vão se integrando no espaço público utilizando bicicletas, mas a demanda potencial é aquela que você não consegue prever, a gente não conseguiu prever a demanda de utilização da ciclovia da Faria Lima, a gente sabia que era bom, mas não sabia que, numa crise de abastecimento da cidade de São Paulo, aquilo se tornaria o que se tornou, foi a primeira ou segunda ciclovia mais utilizada no mundo naquele período, estava disputando com uma ciclovia da Europa, a utilização estava gigantesca, quando você se propõe a fazer e existe uma

conjunção favorável, o resultado é absurdo. Com a pandemia, houve um aumento na utilização da bicicleta, não sei precisar os números, como disse estou afastado da prefeitura, é natural até por esse período que houve uma crise de abastecimento que essas pessoas utilizassem maisa bicicleta, mas o que a gente teve de negativo nesse aspecto é que as pessoas se fecharam em casa, elastinham menos a necessidade de se deslocar, quem estava se deslocando na cidade, aí cabe alguns questionamentos, as pessoas estavam se deslocando de ônibus, quem tinha que trabalhar, não houve uma restrição na utilização do ônibus como houve uma política no meu entendimento fosse adequada com a realidade que estava sendo proposta, estava se propondo fechamento do comércio, mas os ônibus continuaram circulando não sei se da melhor forma, não sei se aquilo estava compatível, mas dada essa situação das pessoas ficarem em casa e não terem para onde ir porque o destino delas estava fechado, então não teve um crescimento tão grande do uso da bicicleta. A política pública de ciclofaixa de lazer está saindo de São Paulo se expandindo, mas depende muito do perfil do gestor, você pega Campinas hoje, o atual secretário de transportes é o Fernando de Caires, se for verificar está com uma série de iniciativas nosentido de fomentar o desenvolvimento dessas políticas, ele fez parte da minha equipe quando a gente feza regulamentação das bicicletas, ele tem outra visão mais moderna, um cara novo, você precisa ter essa conjunção de que falei ou bem você tem um pessoal engajado que vai bater na porta dos vereadores para cobrar e discutir como os cicloativistas organizados aqui em São Paulo fazem, tem a Ciclocidade que participa das reuniões, reivindicam que tenha participação da sociedade civil na tomada de decisões em relação a mobilidade, precisa ter um engajamento da sociedade, isso é fundamental e aí encontrar as peçascertas para que dentro do executivo essas políticas possam se desenvolver porque o próprio executivo demanda regulamentação da câmara dos vereadores, muitas das vezes o prefeito faz seus acordos com a câmara para poder viabilizar projetos de lei que beneficiam a cidade ou a gestão dele, então é importante que tenha essa atuação, a participação do meio acadêmico nesse sentido será benéfica porque pode ser apartir de um núcleo acadêmico trazer esse pessoal mais engajado e estruturar a forma de atuação deles para conseguir ter acesso aos gabinetes dos vereadores, as vezes até demandar na Assembleia Legislativa junto aos deputados estaduais porque muitos são regionais, teve um deputado eleito por Piracicaba tendonúmero de votos significativo, então vai reunindo forcas para o desenvolvimento da mobilidade ativa na cidade e como você disse, Piracicaba tem essa vocação nessa região, cheguei a ter contato com projetos muito interessantes com a proposta de parque linear. Sobre a formação do sujeito da mobilidade ativa, temos um arcabouço de condições a serem desenvolvidas, você já deve ter ouvido falar em urbanismo tático que é muito viável a ser implementado em uma determinada região da cidade quando se pretende apresentar uma política pública, a ciclofaixa de lazer tem desses conceitos de urbanismo tático, você começa com uma sinalização simples, cones, tem todo um estudo feito no caso da ciclofaixa de lazer, se você precisar, entra em contato com o departamento técnico e eles te passam todos os estudos que foramfeitos, então você consegue implantar, o urbanismo tático propõe o seguinte, faço uma sinalização simples com baixo custo e eventualmente com patrocinador que pode ser pontual, você oferece uma oportunidadede experiencia para o cidadão e a partir daí, vai surgir questionamentos como vai ter mais, isso aqui é muitobom e legal, aí você começa a desenvolver, a gente tem uma experiencia aqui em São Paulo próximo de onde estou com um projeto de Ruas Completas, tinha uma rua que praticamente não passava carro, não tinha praticamente calçada, maior fluxo de pessoas que saiam do metro e estação de trem que iam sentidoBerrini, as pessoas ocupavam a via, tinha um conflito absurdo ali porque passava muito mais gente por hora do que automóvel, então a gente conseguiu fazer um projeto de urbanismo tático com toda uma sinalização via pintura, ampliava o espaço de deslocamento do pedestre e bicicleta, reduzia drasticamente o espaço do veículo, preenchia o espaço com mobiliário urbano com plantas para tornar-se um ambiente agradável e com isso tem uma aceitação, se for fazer uma pesquisa, vai constatar que 80% das pessoas que passavam por ali, acharam que está melhor, essas pesquisas são muito importantes para o tomador de decisão, se apresentamos a eles para seguir nesse sentido porque da pesquisa que fizemos 80% achoufavorável com potencial de voto muito grande, é a linguagem do político, se você apresenta nesses moldes acaba por ter um engajamento do legislativo para viabilizar essas políticas. Nós tivemos um embate muito grande em determinada época em função da visão dos cicloativistas porque eles não queriam mais ciclofaixa de lazer, eles queriam infraestrutura, eles estavam satisfeitos com a ampliação na gestão Kassab da ampliação da ciclofaixa de lazer, o tempo é senhor da razão, com o tempo ficou provado que a ciclofaixade lazer foi o mais fomentador da mudança de hábito e aculturamento em relação ao uso da bicicleta, nisso a gente vem desenvolvendo cartilhas que, a partir do uso do viário não somente por automóveis, mas com foco na utilização de bicicletas e pelo pedestre, uma série de outras inovações e demandas importantes como o caso daquilo que você citou, redução do número de vagas de estacionamento gratuito ou de zona azul, enfim, o gratuito principalmente, o zona azul é

interessante, o estacionamento rotativo é interessantepara nós pelo seguinte, ampliando o número de vagas, através do aplicativo que temos tecnologia para isso, você consegue promover a utilização de *car sharing* elétrico compartilhados com vagas garantidas, ao invés de usar seu carro e parar numa vaga pública, mas você permite que um carro alugado elétrico possa parar em qualquer vaga que o aplicativo esteja indicando, fazer essa gestão do meio fio é importante porque você consegue verificar exatamente aonde você deseja que os carros parem e aonde quer que haja circulação de bicicletas e pedestres, dá para fazer modelos por computadores em função dos fluxos que existem, outra coisa importante, fomentar estacionamentos em parceria público-privada ao estimular bolsões de estacionamento tirando os carros da rua onde possa fazer integração com outros meios de transporte, pensar a mobilidade hoje requer essa visão mais holística pensando urbanisticamente a cidade, verificar quais são as melhores formas da população se apropriar do espaço e utilizar melhor o seu viário, a experiencia mais importante foi poder desenvolver essas políticas de regulamentações, pude desenvolver duas regulamentações importantes, seja a da ciclofaixa de lazer, seja do compartilhamento de bicicletas, depois na Câmara dos Vereadores ajudar a desenvolver as regulamentações dos aplicativos de transportee depois voltar para a secretaria de transportes assumir a secretaria executiva do CEMUVI responsável pela regulamentação dos aplicativos, ali inserir o sistema de compartilhamento da micromobilidade de modo geral, talvez não tenha muitas outras pessoas que tiveram a oportunidade de trabalhar a mobilidade.

DAWTON GAIA

Estamos fazendo o Plano Cicloviário da cidade de São Paulo para 2022, já fizemos o plano, agora estou fazendo um convenio de parceria público-privada com a COHAB que vai implantar parte do plano cicloviário, não é uma medida mitigadora, eles são obrigados em 20% dele utilizar em infraestrutura viária para mobilidade ativa, consegui fazer uma defesa com fundamentação técnica dizendo que ele poderia estar implantação a rede cicloviária de São Paulo que faz parte da meta através dessa parceria público-privada (PPP), deu certo e estamos fazendo, a COHAB fez uma licitação internacional e essa empresa ganhou, sóque no pacote dela tem que construir os prédios, os empreendimentos, são moradias populares, só que como não tem garagem e essas coisas, eles são obrigados a fazer uma benfeitoria vamos dizer assim para as pessoas irem até determinados pontos, então já que tem poucos estacionamentos, não é obrigado a fazer garagem como em prédios de médio e alto padrão, eles contratam um empresa para fazer o projeto de ciclovia, a CET que faz o funcional e eles fazem o projeto executivo e implantam a via até a primeira infraestrutura cicloviária ou a primeira estação de trem ou metro próximo do empreendimento, é bem legal, são moradias na periferia da cidade, é importante interligar essas ciclovias até o centro, estamos colocando 120 km de ciclovias só nesse pacote, os lugares que estou falando carecem de infraestrutura cicloviária, alguns são no extremo da zona leste, outros que não são tão extremo como a região do Ipiranga que já tem uma parte de infraestrutura cicloviária, mas estamos ampliando muito, estamos atravessando pontes, vamos colocar em quatro pontes através da parceria para se ter uma ideia, esse ano vamos fazer seis pontes para fazer a travessia dos rios Pinheiros e Tiete. Rapidamente vou falar um pouco da minha carreira, estou na CET há 43 anos, comecei como estagiário, ocupei vários cargos da CET, fui técnico, sou arquitetoformado com especialização em mobilidade urbana e segurança do transito, assumi o cargo de gerencia de planejamento da cidade durante dois anos, saí da gerencia e cheguei aqui na secretaria de mobilidade e transito, nesse momento que assumi o planejamento da cidade fui chamado para desenvolver o plano cicloviário na gestão do Bruno Covas, em um ano desenvolvemos um plano seguindo o PlanMob que usamos como estrutura, mas foi todo modificado dentro do que a gente poderia estar fazendo e neste planejamento a meta do prefeito eram 173 km a projeção passada e nós cumprimos a meta elaborando o plano, os projetos executivos e implantando o projeto definitivamente, na gestão passada implantamos 177 km de rede cicloviária que era a meta do quadriênio, para os próximos anos temos 300 km que estão programados para o quadriênio 2021-2024, não sei se você viu, dei uma entrevista junto com o prefeito narevista Veja, em 2022 temos 157 km para implantar, um desafio muito grande, não é fácil nesse período por conta da troca do prefeito e tudo que foi ocorrendo, terminou tendo dificuldade de fazer algumas coisas, claro que quando começou a gestão nova e período novo, você tem todo um planejamento estratégico com relação a movimentação de verba para poder destinar a esses planos, nesse momento estamos fazendo a defesa junto ao FUNDURB para buscar o recurso e implementar esse plano cicloviário dessa gestão dos 300 km, então esse é o próximo passo que vai ser dado pela prefeitura de São Paulo, 157 km para 2021- 2022 e 143 km para 2023-2024, quando falamos em 300 km, existe um sonho de querer implantar um pouco mais, o PlanMob é uma lei, no Plano Diretor Estratégico (PDE) até 2028 tem de ser implantado 1800 km de infraestrutura cicloviária na cidade de São Paulo, está lá no planejamento

da cidade como meta e nesse momento está sendo discutido o Plano Diretor da cidade e se tudo der certo, vamos reafirmar essa meta de implantar, o mundo inteiro está pensando em mobilidade ativa, uma das áreas que mais crescemhoje essa parte de bicicletas, é impressionante como cresce no mundo inteiro, venda, desenvolvimento, tipo de bicicletas, o que está acontecendo hoje é que estão pensando muito na bicicleta de pedal ativo, você pedalar para carregar o motor elétrico, o pedal ativo melhora o desempenho porque seu esforço é menor, não sei exatamente qual é a proporção, me disseram uma vez que é um para sete, o sétimo esforço que faria em uma bicicleta normal, fiz algumas experiencias com esse pedal ativo, realmente é espetacular,você sobe uma rampa como se estivesse no plano pedalando, então estou entendendo o seguinte, as experiencias que hoje tem sido feitas na cidade e as pessoas que tem andado de bicicleta, elas começama andar devagarzinho e não voltam mais, vou dar exemplo que aconteceu comigo, nessa história da pandemia a minha esposa estava trabalhando, tinha dois carros, vendemos um dos carros, a esposa começou a trabalhar novamente e eu decidi utilizar o transporte coletivo, moro na região de Jandira na Granja Viana, tem uma estação de trem próxima, vou de carro até a estação de trem, de lá pego um trem até a Barra Funda, eu trabalho no centro, de lá pego metro até a estação da Sé, hoje não consigo mais mever indo trabalhar de carro, quando você tem um transporte coletivo que te atende perfeitamente, não tem motivo nenhum você utilizar o veículo, essa que é a verdade, nesses estudos que viemos desenvolvendo,a pesquisa Origem-Destino de 2017 ficou claro que 50% dos deslocamentos das pessoas na cidade são feitos de veículos particulares, 50% da população hoje se movimenta com veículo particular até 3,5 km, essa distancia realmente é muito pouco sendo suficiente para se implementar uma rede capaz de atenderisso e tirar parte dessas pessoas que se deslocam de veículo para bicicleta, com certeza, muita gente vai na padaria hoje de carro, então porque estou falando com esse formato, o pedal ativo ele veio para ficar porque não é uma moto, não é uma bicicleta motorizada, você tem que pedalar, faz um pouco de exercícioe assim você consegue se deslocar, vou fazer 65 anos agora, até eu meio barrigudinho consigo pedalar 3,5 km com facilidade, essa que é a verdade, então qual é o próximo passo, vamos colocar assim para a gente entender do que estamos falando e onde ficou a minha estratégia como gerente de planejamento da CET,hoje sou coordenador geral do Plano Cicloviário da cidade de São Paulo, represento o secretário nesse aspecto, é um cargo instituído publicado no Diário Oficial, é um cargo oficial, uma autoridade na área de transporte por bicicleta e sou secretaria da Comissão de Transito e Transporte na cidade de São Paulo, então quando se fala em planejamento de 1800 km de rede cicloviária que não é fácil, precisa mudar essepensamento da pessoa que dirige, estou dizendo o seguinte, até 2024 está garantido que vamos chegar a1000 km, São Paulo hoje tem 699,2 km de rede cicloviária existente, se for no site da CET é esse número que está lá, estamos requalificando, acabei de fazer um Termo de Responsabilidade (TR) com o objetivo de recuperar 70 km dos que faltaram, nós implantamos 177 km e reformamos 325 km de ciclovias na redecicloviária existente, a rede de um modo geral está muito boa, o próximo passo é garantir que em todas as estações, Terminal de ônibus e estações de trem e metrô, tenha na proximidade uma rede cicloviária, então imagina, não é fácil, é o município e o estado tentando trabalhar junto para implementar um plano desse porte porque tenho de criar uma estrutura junto as estações para que as pessoas tenham a possibilidade de guardar suas bicicletas em um local seguro, cada estação de bicicleta tem que ter um bicicletário, somadas todas são 230 estações aproximadamente, quando se conta elas junto se transformando em umintermodal, dá cerca de 180 locais, por exemplo, em pinheiros você tem estação de trem, de ônibus e metro, uma estação intermodal, conto como um único local, se cada uma dessas estações em um raio de 3,5 kmfor elaborado um projeto norte-sul-leste-oeste, não vou pensar três km de cada lado, se eu pensar um km de cada lado chegando de norte-sul-leste-oeste para chegar nessa estação, para fechar a conta redonda em 200 estacoes aí, são 400 km só para ter uma ideia, estou falando esse número para fazer uma conta redonda, mas posso fazer isso com três a cinco km cada um chegando, então estamos elaborando o formato ideal para atingir essa estação, lógico se não for muito longe fica realmente difícil, estamos falando de duas questões, em primeiro lugar tenho a rede cicloviária da cidade de São Paulo, depois tenho que fazer uma rede capaz de se conectar a ponto de que em qualquer direção que for, tenha uma área segurapara pedalar, o segundo ponto é temos que ter redes cicloviarias capazes de sair do centro e ir até o extremo da periferia, são todas as pessoas que vão fazer isso, não, mas preciso oferecer essa possibilidade, se euquiser vir de bicicleta do extremo da zona leste e chegar no centro de São Paulo, tem que ter essa possibilidade, nesse momento por exemplo, vai ser implementada a última perna chegando ao centro que é entre a estação Tatuapé do metro e o centro da cidade, são 5,2 km de ciclovias que será implantados esse ano ainda, inclusive já foram contratados através de uma licitação, agora estamos desenvolvendo um projeto que sai do estádio do Itaquera do Corinthians hoje e vai até Guaianazes, nós estamos dizendo que a pessoa vai sair do centro da cidade e vai chegar em Guaianazes de bicicleta se ele quiser e nesse percurso, temos de ter interligações, se eu sair a 3 km dessas estações, estou no percurso, é só chegar

debicicleta na estação e tenho um metro ou entrar na rede cicloviária e chegar no centro de bicicleta, porqueestou falando isso, a nova condição será quando essa bicicleta com pedal ativo chegar porque a molecadahoje pedala, tem algumas pessoas com mais idade que também pedalam, mas quando você oferecer uma bicicleta capaz de levar até determinados pontos sem muito esforço e que você pedale com conforto, a sacada é essa, você não pega congestionamento, vai confortável e de lambuja faz um pouco de exercício saindo do sedentarismo, então é tudo de bom para a implementação de um plano desse porte, uma rede cicloviária capaz de atender a região central, uma rede cicloviária capaz de atender a ligação do centro a periferia da cidade, está sendo desenvolvida agora, o objetivo desse plano é exatamente esse, para se teruma ideia na radial leste estamos implantando na Joao Paulo que vai até a zona norte, estamos implantando um trecho que vai até a zona sul, acabamos de implantar Nossa Senhora do Sabará, Alberto Zagocs, vempara Nações Unidas, Medial Iunis e vai ligar no extremo sul da cidade, isso vai dar a possibilidade de chegar até Teotônio Vilela mais ao sul da cidade de São Paulo, quer dizer, hoje a prefeitura de fato pensa em fazeruma mobilidade ativa capaz de atingir os extremos da cidade, essa é a proposta dessa gestão, no plano demetas a prefeitura tem que atingir 80% das regiões das 32 subprefeituras instaladas sendo atendidas parachegar no centro de São Paulo, diria que é um plano arrojado e que nós temos certeza que vamos conseguir, o esforço nesse sentido está sendo pensado nessa direção e o próprio prefeito, acho mais importante, está focado pensando nessa direção, assim como pensava o Bruno Covas, o Ricardo Nunes está pensando nessa direção. Minha própria história dentro da empresa conta um pouco, fui 35 anos da área operacional, depois fui para uma área de sinalização, depois fui para o planejamento, saí e fui ser diretor de engenharia do DETRAN de Brasília, foi uma experiencia interessante, o que se pensa é o seguinte, hoje dentro do empresa CET tem uma área operacional que ela foi totalmente treinada e direcionada para pensar o transito de transporte de um modo geral, pensar o congestionamento para ser mais exato, então nós tínhamos como meta reduzir o tempo de percurso de veículos, isso foi durante muitotempo instituído sendo defendido dentro da própria empresa e na verdade assim, não podemos acabar com o congestionamento só que o que eu tenho certeza absoluta hoje que o resultado de que se não houver uma construção de uma rede de transporte de massa significativa, você não tem solução para São Paulo, continua vendendo carro, estava vendo ali, estão vendendo motos que é uma coisa absurda, com o preçoda gasolina está fazendo com que se venda muita moto, isso significa que terá muita gente morrendo por causa da moto, com a moto o para-choque é a testa né, posso falar isso com o maior tranquilidade, fui motociclista durante 40 anos, vendi a minha moto faz dois anos, tive todas as motos que você possa imaginar, pequena, média e grande, nos últimos dez anos tive uma Harley 1600, sei do que estou falando do perigo em andar de moto, o motorista não enxerga mesmo, muitas áreas com pontos cegos, as pessoas se envolvem em acidentes, ninguém quer atropelar um motociclista, quando o motociclista se sente mais arrojado sabendo dirigir, se ele não dirigir pelo outro, ele é um mal motociclista, ele tem que dirigir pelo motorista, tem que perceber o movimento do carro para poder antecipar ou aguardar o movimento do carro,então voltando aqui na pergunta, quando se pensa em desconstruir um pensamento de mais carros, existeum conflito interno que é claro, lembro perfeitamente quando fui chamado pela empresa, sempre tive um perfil arrojado, fiz vários projetos grandes que desenvolvi, participei de todos os grandes projetos dentro da empresa sendo coordenador de alguns deles e me chamaram para fazer o plano cicloviário já na segundafase, na gestão anterior do PT, eles implantaram 400 km de ciclofaixas e naquela época se planejou pensar chegar aos 1800 km, quando se pensa em desconstruir um pensamento, tem-se algumas possibilidades para poder fazer com que as pessoas usem menos o veículo, então uma possibilidade é ter um transportede massa capaz de atender essa demanda que não é fácil, qualquer país aqui do lado tem 400 km de metro que é o que transporta muita gente, São Paulo está 20 anos atrasado no transporte de massa, essa é a verdade, São Paulo tem a maior frota de ônibus do mundo, não sei se você sabe desse dado, já teve 15000 ônibus, agora a frota é de 12000 ônibus, estou falando de veículos oficiais contratados, tem muito mais que isso, são 15000 peruas de transporte escolar, então quando começa a se colocar números aqui em São Paulo são absurdos, tem poucos quilômetros de ciclovias, não posso criticar porque participei de tudo isso,sou partícipe de toda essa integração e planejamento daqui da cidade, poderia ter mais corredores de ônibus, poderia ter mais metro, tudo isso significa que tem de pegar recursos de algum lugar, tem-se priorizar o recurso, essa é a grande decisão de quem está lá nesse cargo político, o prefeito e as pessoas que ele coloca na assessoria, então é possível mudar esse pensamento fazendo com que as pessoas deixem o veículo e passem a andar de ônibus, é possível, para isso é preciso construir corredores capazes de reduzir o tempo de percurso e transportar as pessoas com segurança, quando construo um corredor deônibus que é diferente da faixa exclusiva que também é bom, mas o corredor de ônibus opera mais ou menos como um metrô sob pneus, o corredor de ônibus é realmente eficiente, quando se fala em eficiência nos referimos a dois dados, transportar em um tempo de percurso calculado, está numa reta e para nos pontos no

tempo estipulado, consigo estimar o tempo de paradas e estimar a quantidade de passageiros que deve transportar, coloca lá a quantidade de ônibus e consigo ficar próximo desse número, hoje eu acho que os ônibus transporta mais pessoas que o metrô, tamanha a quantidade de ônibus que se tem na cidadede São Paulo, me lembro quando resolvi lançar o desafio de colocar em alguns corredores importantes como a ciclofaixa da Rebouças que ninguém tinha colocado antes porque não havia conseguido devido umpensamento da prioridade do veículo sobre a bicicleta, eu disse nós vamos implantar uma faixa de bicicleta na Avenida Rebouças e vai dar certo, implantamos e rompemos um paradigma de colocar uma faixa de bicicleta naquela via, não foi fácil romper um paradigma desse porte, tivemos algumas pessoas sendo totalmente contrárias a esse projeto, mas no final foi implantada e está dando certo, está atendendo uma quantidade significativa de ciclistas, foi um projeto que deu certo, assim como o restante que temos de implantar na cidade de São Paulo, então sinto o seguinte, nesses últimos dois anos baixou muito a resistência quanto a implantação da infraestrutura cicloviária na cidade de São Paulo, tanto internamente dentro da empresa quanto do lado de fora porque uma coisa me surpreendeu, fizemos uma reunião com aAssociação Comercial lá na rua Apucarana e eles resolveram que queriam fazer uma ciclovia nessa rua, nós não conseguimos implantar a quatro anos atrás porque eles foram radicalmente contra e agora eles pediram para implantar porque estão percebendo o seguinte, o cliente que para na loja dele não é o cobrador dele, o cara para lá na frente da loja dele e vai trabalhar em outro lugar com o carro o dia inteiro na frente da loja atrapalhando ele, então é melhor ele ter uma fachada limpa com uma bicicleta passando na frente da loja dele, devagarzinho esse ciclista está se tornando um comprador também, está deixando de ser aquela molecadinha que andava de bicicleta para passar a ser pessoas que se deslocam de bicicletaem trechos mais curtos, mas estão se deslocando em bicicleta e passam a ser consumidores, então as experiencia aí fora já levaram a mudança de opinião, é um fato consumado que em alguns locais o comércio melhorou, me lembro quando fechou a Avenida Paulista, a Paulista Aberta, os comerciantes eramradicalmente contra, vê se eles querem que volte ao estágio anterior, porque eles melhoraram muito a venda no final de semana, aquilo virou um shopping a céu aberto, essa que é a verdade, então as pessoasvão em lazer, lá tem bons restaurantes, as pessoas compram e terminam se alimentando, ali se tornou umaregião de lazer, então as experiencias da mobilidade ativa tem dado certo em São Paulo, o que falta é que o poder público se posicione com relação a isso e quando falo poder público, não falo prefeito porque ele tem dado bastante apoio, hoje você tem alguns políticos que não permitem que se implante rede cicloviária em alguns pontos e eles realmente acabam sendo muito fortes, acho que os cicloativistas estão se organizando cada vez mais, estão sendo mais fortalecidos, mas falta maturidade da parte deles no posicionamento quanto a suas solicitações e da forma de reivindicação, mas estão aprendendo e crescendo muito, é a área que mais se organiza em termos de movimentação política da mobilidade ativa, sou secretário do comissão de transito e transporte, sou coordenador de cinco câmaras temáticas, bicicleta, mobilidade a pé, táxi, transporte escolar e de moto, cada uma dessas câmaras fazem reunião uma vez porsemana, uma reunião por mês, e cada vez estão se tornando mais técnicas e organizadas, isso termina sendo bom porque acabam ajudando a construir a cidade, a construir essas redes, você vê que agora está se pensando em um projeto de moto na 23 de maio, não sei se chegou a ver essa faixa azul, realmente tem dado certo, uma faixa para moto no meio da avenida e da forma como foi feito o projeto, a experiencia está sendo boa, o mais importante é o seguinte, dessa vez esse grupo que são muito organizados, essas associações de motociclistas estão organizados para fazer dar certo esse projeto, quando tem um cara andando acima da velocidade naquela faixa e eles percebem, eles vão em cima da pessoa fazendo uma fiscalização entre eles, tem tudo para dar certo um projeto como esse, quando você consegue alinhar um pensamento de toda uma classe em relação ao projeto que está sendo implantado. Hoje nós estamos implantando o Plano Cicloviário com alguns formatos diferentes, tenho hoje uma possibilidade de implantar 48 km de rede cicloviária através de uma concorrência pública, então elaborou um projeto, uma empresa ganhou, está implantando esses 48 km com contrato estabelecido um prazo de seis meses, esses 48 km estão garantidos porque passou em uma concorrência pública, tem essa parceria público-privada entre a SMT e a COHAB que está se formando, ano passado fizemos a experiencia, fiz umas defesas para demonstrar o que significa a bicicleta como meio de transporte entre esses prédios com moradias que estão sendo construídos e uma estação ou a rede cicloviária mais próxima, então esse é outra possibilidade, isso está indo muito bem, na verdade foi uma concorrência internacional na qual a COHAB participou, uma empresa foi a ganhadora e dentro do pacote tem que destinar 20% de infraestrutura de serviços, então a defesa que fizemos foi que essa infraestrutura poderia ser cicloviária, na gestão passada implantamos como experiencia 16 km através dessa parceria e estamos planejando fazer esse ano 120 km que está indo de vento e poupa, hoje fechei um convenio de minuta entre a SMT e a COHAB, o texto ainda não está fechadoporque estamos fechando as minutas para estabelecer o convenio, serão 74 estruturas que

serãoimplementadas a partir desse plano, fiz um exemplo de uma das estruturas, são doze lotes na cidade, seteestão ativos, eles tem fases né, tem o projeto do prédio, faz um estudo de acessibilidade dos moradores, tem uma fase que faz exigência dos projetos de mobilidade ativa, calçada, ciclovia e mobiliário, os facilitadores da mobilidade ativa para que a pessoa saia do prédio e chegue numa estação de trem ou metro, 20% de todo o investimento tem que ser nessa infraestrutura, esse é o segundo modo de implantar a rede cicloviária, o terceiro modo, hoje estamos com alguns polos geradores aqui na cidade, o polo gerador tem uma legislação que destina 5% dos recursos devem ser destinados a medidas mitigadores daquele empreendimento naquela região, vou dar um exemplo, quando foi implantado o W Torres aqui em São Paulo, não sei se você conhece esse prédio na Berrini na beira da marginal Pinheiros, eu que escrevi o texto da medida mitigadora na época, foi a primeira grande contrapartida no município de São Paulo, uma contrapartida de quase R$100.000.000 na época que eles destinaram só para a secretaria, alargamos a marginal em quase quatro km na época nas duas pistas, construímos um viaduto, uma alça da Juscelino Kubistchek até a marginal, foram várias medidas, semáforos, painel de mensagem, ou seja, foram R$ 98.000.000 de contrapartida exigidas pela legislação para que eles fizessem, os projetos funcionais foram desenvolvidos pela CET e o executivo de implantação feito por eles, então também deu certo, vamos dizerque é um terceiro formato para você implementar o plano cicloviário, é assim que estamos fazendo hoje, por exemplo, os três km de ciclovia da Enrique Schalman foi implantada por um polo gerador, a ciclovia da Domingos de Morais foi implantada por um polo gerador, foi uma ciclovia que elaborou e executou o projeto sem o poder público gastar um centavo que é o mais importante, o investimento define a legislação, lá na lei de polos geradores, o empreendedor é obrigado com até 5% do investimento dele tem de estar destinado a medida mitigadora, é de 1 a 5% na verdade, posso pedir semáforo, alargar pista, melhoria pavimento, sinalização horizontal, vertical e semafórica, quer dizer, qualquer equipamento que possa melhor mitigar oimpacto do investimento, eles são obrigados a fazer, isso é uma certidão de diretriz mesmo, ele é obrigadopor lei, ele não recebe o ABITZ se não implantar, antes da implantação eles não recebem o ABITZ, é um dos itens para poder abrir o empreendimento, é um bom caminho para as cidades que vão crescendo no interior, que os polos geradores possam contribuir, ele veio lá e colocou um prédio de 30 andares, tem lá 300 vagas na garagem, imagina o impacto daquele empreendimento naquele local, então você pega uma rua inteira com dez prédios, são 3000 veículos saindo no horário de pico naquele local, esses empreendimentos tem de ser obrigados a fornecer medidas mitigadores capazes de mitigar o prejuízo que está trazendo, a verdade é essa, isso está indo muito bem em São Paulo em termos de investimento, eu participei das duas experiencias, elaborei o texto com as minutas, no início teve questionamentos do Tribunal de Contas, Ministério Público, apanhei muito por causa disso, mas hoje está consolidado porque no início realmente é muito difícil, existe uma resistência muito grande do empreendedor de fazer esse investimento, hoje é a lei, passou na câmara é uma lei, se ele quiser fazer um empreendimento desses 5% tem que ser para medida mitigadora e é isso que termina fazendo a cidade, me lembro de um fato, para um deles eu queria pedir uma estação de trem, só que como era uma junção do município com o estado, terminou não dando certo na época porque realmente não é simples fazer esse casamento com todas as exigências e licenças que tem de providenciar e terminou não dando certo na época, depois outro grande empreendimento que foi um pouco mais para frente, o cara construiu a ponte Itapaiuna na marginal pinheiros sendo construída através de polo gerador, é possível, tem caminhos pela lei aqui em São Paulo capazes de resolver alguns problemas, é solução definitiva alargar pista para melhorar o transito, lógico que não é, solução definitiva todo mundo sabe, é o transporte de massa, o modelo que foi escolhido em São Paulo, na Marginal Pinheiros e Tiete chegou hoje a onze estradas, se em vez de estradas fossem trilhos, São Paulo não teria o congestionamento que tem hoje, na região metropolitana hoje são 39 municípios, se toda região metropolitana fosse abastecida de trem, você não teria tanto carro rodando hoje, por exemplo, moro em Jandira, estava indo trabalhar de carro todo dia, eu pegava estrada, a chegada dasestradas em São Paulo hoje são congestionadas porque o modelo escolhido foi esse, inclusive se paga pedágio, em vez de ser implementado uma estrada, fosse colocado um trilho chegando em São Paulo, as pessoas não chegavam de carro, chegariam de trem, então obrigatoriamente as pessoas teriam de andar de trem ou de metro aqui na cidade, ou seja, os volumes seriam menores, grande parte dos carros que chegam na cidade de São Paulo vem da região metropolitana com toda certeza, vou dizer para você sem medo de errar, se pegasse a Castelo Branco, colocasse um trem em um raio de 100 km da região metropolitana e fazer trem chegar a cada uma dessas estradas, ia reduzir 30% dos veículos chegando emSão Paulo com tranquilidade, a 100 km daqui não tem o porque a pessoa vir de carro e muita gente chegade carro ou ônibus fretado vindo dessas cidades, melhoraria muito o transito da cidade, agora estão implantando ciclovias nas estradas como a Bandeirantes, está lá uma garantia de segurança pelo acostamento, quando você diz que aquilo é do ciclista, passa a ser do ciclista e o motorista tem que respeitar, vai ter muita gente

desrespeitando, mas só que agora tem dono, é como você fazer uma rede cicloviária na cidade, naquela ciclovia ou ciclofaixa o carro não pode andar porque aquilo tem dono sendo da mobilidade ativa, patinete ou qualquer outro tipo de veículo de propulsão humana que vai poder andar naquele espaço feito para isso. Enquanto gerente de planejamento, organizei a câmara temática da bicicleta, é uma reunião oficial do poder público com a iniciativa privada, dividi a região de São Paulo em cinco partes, centro, norte, sul, leste e oeste, está instituído isso, uma vez por semana fazia reunião técnica com uma dessas regiões, ela é mais local né, tinha um grupo de pessoas que participavam dessa reuniãosemanalmente trazendo propostas, essa é uma pauta dada por eles, fiz esse formato, eles traziam a proposta com a pauta e nós discutíamos, isso me ajudou em muito a construir esse plano cicloviário, foi realmente construído com ajuda, eles são organizados a ponto de fazem estudos específicos de determinadas regiões, eles dão pronto para a gente, essas contribuições são muito significativas, são pessoas que pedalam há muito tempo, passam em determinados pontos, sabem que ali dá para fazer, temuma conexão pequena, o cara sabe do volume de bicicletas que passam por ali, alguns colocam por aquele aplicativo STRAVA, termina sendo legal essa participação, me aproximei mesmo, tinha essa história do poder público ficar distante deles, me aproximei bastante com o objetivo de construir a rede cicloviária junto com eles e que fosse consolidada e ratificada por eles que eu achava o mais importante nesse processo de construção do plano cicloviário. Um pouco antes de sair da CET tinha umas escolas que queriam fazerumas experiencias, sei que uma escola tem implantado isso, tem mais escola que deve estar fazendo isso,os cicloativistas organizados para fazer passeios com orientação com relação a segurança no transito combicicleta, o próximo passo é o poder público destinar um período específico para dar palestras nas escolas com o objetivo de orientar de fato essas instituições com relação a conscientização da mobilidade ativa, essa seria a terceira fase do plano, são muitas instituições de ensino que temos na cidade de São Paulo, mas que pelo menos as grandes instituições de ensino pudessem ter essa possibilidade de sensibilização, agora as universidades estão participando desse processo, a USP está implantando nos próximos quatro meses 36 km de rede cicloviária dentro do campus a mais na cidade de São Paulo que não estavam em nosso plano, vai entrar lógico, ele está fora do plano, você sabe que a universidade é uma prefeitura, fizeram um plano que foi aprovado e estão implantando. Sobre a democratização do espaço público, há um embate forte entre o comerciante e o cicloativista porque o comerciante ainda não está convencido de que aquilo é bom para ele, mas o que tem acontecido e isso tem sido bem legal, alguns grupos do cicloativismo, quandotenho um projeto para implantar em determinados locais, este grupo se organiza e vai falar com as associações comerciais daquela região, então é como um pré-anúncio da chegada da rede cicloviária naquela região e termina ajudando muito, por exemplo, implantei 20 km de rede cicloviária na região de alto pinheiros, eles não queriam de jeito nenhum que implantasse lá, eles organizados, fiz várias reuniões, mas ele me ajudaram em muito nessa organização ao apresentar as vantagens da rede cicloviária para eles, naregião do alto pinheiros os estudantes vão de bicicleta para as escolas, isso está aumentando cada vez mais, tudo bem que é uma região nobre, São Paulo tem uma região que se chama Jardim Helena, a gentechama aqui de Holanda brasileira, vale a pena você conhecer, grande parte da movimentação desse bairroé feita de bicicleta, lá implantamos uma rede cicloviária bem legal e foi ampliada agora recentemente com esse plano cicloviário porque é uma malha um pouco reticulada e plana, então tem todas as condições para as pessoas irem em bicicleta, em toda frente de comércio tem um paraciclo, isso é muito legal, aquele distrito funciona muito com bicicleta, o interessante é que as pessoas vão de bicicleta para a escola, mas tem muito adulto e pessoa de idade andando de bicicleta no bairro, é um pouco de ter que construir esse pensamento mesmo, é um processo lento, mas precisa que o poder público tenha coragem de desbravar dizendo que ali vai se implantar, que vamos permanecer com isso daqui e claro, precisa ser imposto, achoque não, tem que ser levado, colocado, discutido, tem que ser aberto e transparente para que as pessoas saibam do verdadeiro benefício que isso traz, são muitos benefícios que a bicicleta pode trazer de modo geral, estou falando de benefícios significativo em termos de saúde, a pessoa que anda de bicicleta vai termais saúde, se você falar de economia, a pessoa que anda de bicicleta não precisa pagar pedágio, não precisa por combustível no carro, gasolina a quase sete reais o litro, não precisa pagar impostos obrigatórios, então em termos de economia, você acaba fazendo com que as pessoas economizem bastante, então é uma outra economia, é a democratização do transporte e esse transporte for facilitador e traz saúde para a pessoa, quais outras vantagens você vai colocar, qual é o ponto importante desse modal, acho que é a saúde, mas é lazer, economia, tem muitas vantagens que levam a ser usuário de bicicleta, quer dizer, difícil ver uma pessoa que anda muito de bicicleta obesa, até tem, mas é difícil a pessoa que pedala todo dia ter uma vida sedentária e engordar, tenho vários exemplos, minha filha é tem um estúdio de pilates, dá aula aqui em São Paulo atendendo como fisioterapeuta, tem o exemplo de uma pessoa queperdeu 26 kg só andando de bicicleta, ou seja, tem vários exemplos que levam a nós do poder público, euespecialmente, acredito que a bicicleta traz

benefícios para a saúde coletiva e se a pessoa não fica doente, não vai para o hospital, então é vantagem do poder público que não tem que colocar gente doente no hospital, então o SUS chega naquela faixa de bicicleta construída, tenho uma faixa de dez metros de largura, dois metros passam a ser da bicicleta, aquela faixa enquanto passando carro a cada cinco anos tenho que fazer o recape naquela faixa, essa daqui dificilmente em dez anos não vou precisar fazer manutenção daquilo ali, então é economia para o poder público na questão do pavimento, tem muitas outras vantagens. A pandemia é um tema importante, o que aconteceu, muita gente em outros países fizeram propostas de faixas de bicicleta provisórias, aqui em São Paulo tomamos a decisão de fazer faixa permanente, não me lembro de ver nenhum país nessa fase, nós implantamos 170 km de rede cicloviária, não teve a ciclofaixa provisória, mas uma ciclofaixa permanente e não vou mais atrás. Sobre as ações educativas, agora vai ter o maio amarelo e nós estamos programando acoes com o objetivo de educar o ciclista com relação a segurança, as acoes que desenvolvemos para melhorar a segurança viária, então o grande desenvolvedor do pensamento ciclista daquela pessoa que não anda de bicicleta é a ciclofaixa de lazer, coloco a ciclofaixa de lazer como uma experiencia que dá certo, ela antecede a ciclofaixa definitiva, então o objetivo é esse, acabamos de implantar uma ciclofaixa de lazer na avenida Corifeu de Azevedo Marques e Vital Brasil, já estamos programando a implantação de ciclofaixa definitiva, qual a diferença entre a ciclofaixa de lazer e a ciclofaixa permanente, como ela é feita aos finais de semana quando o volume do tráfego é menor, consigo fazer uma área maior segregada quando a família pode andar junto lado a lado e quando o pai e a mãe anda junto com o filho de bicicleta, eles educam o filho da bicicleta ser uma boa solução para fazer determinados percursos, o que eles tem hoje é medo por vários motivos, segurança pública e segurança da própria criança pedalando na ciclofaixa, reconheço que as ciclofaixas de lazer em São Paulo poderiam ser mais confortáveis, mas não é simples devido a diversidade de atores que participam desse espaço público, são comerciantes, motoristas de carro, moto e ônibus, tenho a bicicleta e o pedestre, quando junta todos esses atores no mesmo espaço, não podemos deixar de pensar em todos eles, devagar cada um deles vai assumindo seu espaço, o pensamento é estamos trabalhando para a ampliação da ciclofaixa de lazer, estamos fazendo um projeto, ninguém sabe, estamos fazendo um trabalho legal com o objetivo de dobrar a quilometragem da ciclofaixa de lazer, é um projeto grande que exige parceria, não é o poder público que banca, quem banca isso é o parceiro, no nosso caso é a Uber que tem um contrato de 114 km de ciclofaixa de lazer em São Paulo e o que nós precisamos é parceiro, nós temos espaços planejados para ampliar, mas precisamos de parceiros, o poder público não consegue bancar tudo isso, primeiro que a CET o número de funcionários não consegue mais atender a demanda, essa que é a verdade, precisaria ter concurso para aumentar a quantidade de pessoas para trabalhar no transito, tem aí várias possibilidade, a guarda municipal poderia ter assumido parte da rede viária da cidade de São Paulo, se for treinada vai ser capaz de fazer o serviço que a gente faz, é do município, anda armada, o que eles não querem fazer é empurrar carro, a CET tem essa característica de fazer fluir o transito e para isso não pode deixar nenhum veículo quebrado na rua, tem toda uma estrutura montada para retirar qualquer interferência que possa atrapalhar o transito, tem uma estrutura montada para retirar imediatamente esses veículos, acidentes, essas obras que ocorrem, o pensamento é retirar rapidamente qualquer interferência que surja no meio do transito, por isso que a CET deu certo em São Paulo, ela opera hoje 870 km de corredor de sistema viário e nesses corredores, tem rotas específicas com viaturas e agentes de transito para remover interferências operacionalizando o transito da cidade de São Paulo, o termo de cooperação da secretaria com a Uber são de R$ 10.000.000, São Paulo opera 870 km de corredores, tem 2000 funcionários operando esse sistema, a CET tem 4000 funcionários, metade administrativo, o engenheiro que faz projeto não é operacional, é administrativo, é engenheiro, a parte técnica e operacional dá 4000 funcionários, é muito pouco, a Cidade do México que é parecida com São Paulo tem 18.000 funcionários, precisa pensar um modelo diferente de operar essa cidade, custa caro, é lógico que se paga. Tive muitas experiencias interessantes, a primeira experiencia foi quando projetamos o Vale do Anhangabaú que não era um túnel, era um vale, é uma passagem de nível superior e nós implantamos uma passagem de nível inferior que é o túnel do Anhangabaú, estou falando em 1989-90, a experiencia de ver desde o início da obra até transformar em um boulevard em cima passando o transito embaixo, foi uma transformação significativa da cidade, participei da elaboração e execução dos piscinões, porque assim, na área operacional tinha muitas experiencias, quando chovia a cidade parava, continua parando, mas hoje para menos, foram feitos piscinões que resolveram muitos problemas significativos de enchentes que tinham na cidade diminuíram bastante, com relação a experiencia dos polos geradores W Torres que foi uma implementação significativa, através dos polos geradores, implantamos muitos projetos ao longo das marginais sem o poder público gastar dinheiro, tudo através de medidas mitigadoras, o poder público agindo sobre o particular exigindo dele que ele providenciasse, que obrigasse esse empreendedor a tomar as providencias das medidas mitigadoras

dos problemas que estaria causando na cidade de São Paulo, ele traz benefícios para a economia como empregos, mas ao mesmo tempo vem mitigando, acho que essa vivencia, essa experiencia de exigir do empreendedor que ele arque com parte do problema que vai gerar é único no país, não é fácil de implementar, eu sei porque participei desde o início disso, tem que passar por câmara dos vereadores que estão comprometidos com um monte de grupos específicos que acabam não deixando passar essa legislação nas cidades, mas com toda certeza o benefício é significativo, o outro que vou voltar a participar agora é o planejamento da cidade, o plano diretor que está sendo rediscutido agora em São Paulo e fazer parte de um plano da cidade como um todo é muito bom porque com a minhavisão operacional, conheço a cidade muito bem com problemas específicos de várias áreas, tanto da áreade transito como da área de transporte, isso permite trazer a experiencia de olhar a cidade de um sobrevoo assim e falar olha, precisamos melhorar essa cidade de vários aspectos, precisamos melhorar o verde dessa cidade, precisamos ter calçadas mais generosas, deixei pronto um trabalho que foi feito na minha gestão, isso foi muito legal, ainda não foi publicado, vai ser publicado agora, é uma rede de pedestres na cidade de São Paulo, foi feito um trabalho espetacular, foram feitos estudos constatando que algumas calçadas necessitam ser ampliadas, não vai ser fácil, por exemplo, tem uma calçada de um metro que, nomínimo, precisa ter 2,20 metros devido ao volume de pedestres que passam aqui e nós vamos ter que tiraro carro, eu sei porque estava tentando fazer agora voltar a sexta sem carro na área central, antes tinha a experiencia do sexta sem carro, tinha um trecho da área central em uma sexta-feira por mês que não entrava carrosó que precisa tomar cuidado para ter equilíbrio, se não tiver um plano de ocupação, fica abandonado e os mendigos e drogados assumem aqueles espaços, achar o equilíbrio é difícil.

MARIA MALATESTA

Minha vida profissional com mobilidade ativa começou praticamente logo depois que me formei, estagiava na recém criada Companhia de Engenharia e Tráfego (CET), uma empresa de capital misto da Prefeitura de São Paulo tendo por finalidade administrar o transito da cidade, no ano de 1980 e começo de 1981, o preço do barril do petróleo subiu muito, o que gerou escasseamento, na época os postos de gasolina fechavam cedo, fechavam as sextas-feiras as 20 horas e nos finais de semana e abriam na segunda-feira as oito horas da manhã, era uma forma das pessoas racionarem o uso da gasolina, alguns países na época começaram a investir na bicicleta, isso na Europa, especialmente Holanda onde há toda uma história, depois isso aí você pesquisa e eles estavam implantando uma rede cicloviária e aí na época, apesar da gente trabalhar na prefeitura, muitas diretrizes de trabalho vinham do governo federal porque vivíamos emuma ditadura, muita coisa vinha do governo federal e na época houve o lançamento de uns manuais de planejamento cicloviário, antigo GEIPOT, depois você pesquisa o que é o GEIPOT ligado ao Ministério dosTransportes, eles vieram fazer uma espécie de capacitação com a gente para aprendermos a conhecer e dominar o assunto de infraestrutura cicloviária e na época fiz parte da equipe da CET que projetou a primeira ciclovia de São Paulo datado de dezembro de 1980, isso você vai achar no Boletim Técnico 50 ou também em um dos capítulos da minha tese de doutorado, então essa foi a primeira vez que tive contato com o usoda bicicleta como deslocamento, na época apesar da Holanda usar como transporte, aqui estava muito ligado ao lazer, tanto que o primeiro projeto de ciclovia que fizemos foi ligar dois parques, mas o plano cicloviario não que foi baseado na abertura do município no uso de bicicletas na época, daí para frente eu já em outras circunstancias coordenei os outros planos cicloviarios, tudo isso você vai achar no Boletim Técnico 50. Quanto a sua segunda pergunta, não concordo que a mobilidade motorizada influencia a promoção de modos alternativos de mobilidade urbana, não acho que isso influencie, o que acho são constatações, são os impactos causados pela mobilidade motorizada individual no ambiente de várias formas que não vou detalhar porque você deve saber e não vou chover no molhado, mas mobilidade ativa, transporte coletivo e por trilhos são transportes sustentáveis que garantem o futuro da cidade. Quanto a terceira pergunta sobre a importância da articulação da gestão pública com a iniciativa privada, a ciclofaixa de lazer na forma como foi concebida ela é uma intervenção cara porque temos uma lei de cidade limpa que você não pode deixar faixas na cidade e a ciclofaixa de lazer pelo fato de ela ser operacional, ela é montava e desmontada todos os dias que é operada, então isso faz com que tenha um custo elevado para ser arcado somente com recursos do poder público, então sim precisou dos recursos humanos e materiais da iniciativa privada para bancar. Na sua quarta pergunta, a legislação normativa é o Código de Transito, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a Lei Brasileira de Inclusão, o Estatuto da Cidade, olha, pelo menos no período que participei, não houve uma participação cidadã na implantação das ciclofaixas de lazer, a rede de ciclofaixas de lazer pelo menos enquanto estive na CET destacando que sai de lá em 2013, ela foi formatada dentro das esferas de poder público, era uma articulação entre a Secretaria de Esportes e Lazer e a Secretaria Municipal de

Transportes, nunca houve uma demanda até porque a ciclofaixa operacional de lazer foi criada aqui em São Paulo, não existia em nenhum lugar do mundo, ela tem um papel importante, mas foi bolada no âmbito da prefeitura e dentro da CET que era a área que eu coordenava de PlanejamentoCicloviário com a área operacional. A tua sexta pergunta não entendi direito das instituições educativas influenciarem, não sei em que sentido você está falando, por exemplo, uma escola infantil ou de primeiro e segundo grau, ela pode demandar a implantação de um projeto de segurança para fazer travessia ou acesso dos alunos, então ela está interferindo. A ciclofaixa operacional de lazer enquanto democratizaçãodos espaços públicos é uma operação que não época a gente não sabia intervenção de urbanismo tático em que você altera a configuração do uso de espaço público de mobilidade, então uma faixa de transito destinada a veículos na maioria motorizados, fica destinada a outros tipos de veículos como bicicleta definida no código, é um espaço de uso democrático, qualquer pessoa pode passar em uma faixa de transito de uso específico deste veículo. A oitava pergunta não tenho condição de lhe responder porque quando começou a pandemia, já tinha saído da CET há muito tempo e não sabia como estava a situação da ciclofaixa operacional de lazer. Essa pergunta sobre o controle ético é complicada, mas imagino que podeocorrer esse controle ético com campanhas educativas na mídia ou em intervenções locais que faz com que as pessoas demonstrem atitudes mais éticas de atendimento ao que manda a lei. Em relação a uma experiencia marcante do que você está estudando que é a ciclofaixa de lazer, na época o cicloativismo onde a ciclofaixa de lazer foi proposta, não foi um atendimento a reivindicação de cicloativista porque elesnão queriam a ciclofaixa de lazer, queriam uma rede cicloviária definitiva porque eles usam a bicicleta todo dia, não só domingo e feriado e como eu falei, todo o desenvolvimento da ideia não foi uma coisa que veioda sociedade, foi uma demanda de atendimento técnico feito dentro do âmbito do poder público da prefeitura sem a participação social que não deu palpite nenhum e quando a gente foi mostrar a primeira proposta de ligar o Parque Ibirapuera com o Parque do Povo, houve uma reunião na Secretaria de Esportese Lazer, houve um protesto veemente dos cicloativistas que não era aquilo que eles queriam, que aquilo era uma bobagem e não precisava, etc, só que depois de implantada em funcionamento e depois do crescimento do uso da bicicleta, os próprios cicloativistas mudaram de opinião, quem protestava, por exemplo, a Renata Falzoni que é uma figura marcante do cicloativismo, foi uma que relatou, li uma declaração dela em um jornal, que depois da ciclofaixa de lazer, ela quando estava em bicicleta, começoua se sentir mais respeitada pelos motoristas porque a ciclofaixa de lazer tinha uma função pedagógica de ensinar para as pessoas que estavam dentro dos veículos que a bicicleta é um veículo também com direito a utilizar o espaço público de mobilidade da rua e que lugar de bicicleta não era parque, bicicleta é um veículo mesmo estando em uma situação de lazer e essa segurança mencionada, não foi só ela que falou, outros cicloativistas representantes dessa comunidade falaram que se sentiam mais visualizados pelos carros, isso teve um efeito prático e visível porque o número de acidentes de bicicleta de 2008 para agosto de 2009 quando começou a ciclofaixa de lazer sofreu uma queda em torno de 20%, um número razoável ea tendencia da época que ainda não havia uma rede cicloviária substancial como há hoje, foi de queda nonúmero de óbitos com ciclistas, claro que depois a situação mudou com a gestão Haddad, com o crescimento da rede cicloviária, deste programa que continuou e agora as pessoas usam bicicleta que tem sido utilizada para outras finalidades como entregas e logística na presença de cicloentregadores, aumentou o número de acidentes, isso não tem relação com o aparecimento da ciclofaixa de lazer e tem o Boletim Técnico 50 e a minha Tese de Doutorado.

NABIL BONDUKI

O Minhocão na verdade desde os anos 90 tem a luta para reduzir o fluxo de automóvel e no mandato da Luiza Erundina foi o primeiro decreto que interrompia o tráfico de automóveis no Minhocão a noite fruto daluta de um movimento inicialmente dos moradores do entorno, mas depois o Minhocão foi sendo resignificado como espaço de ocupação para as pessoas, todo o movimento chamado Baixo Centro que buscou trabalhar com a ideia da ocupação cultural do Minhocão, o Baixo Augusta, que mostra a relação cultura e cidade, a retomada do carnaval de rua, então tem várias ações e processos que são de luta da sociedade por uma cidade que seja menos do automóvel, mas são todas lutas pontuais, não sei se você ficou sabendo, mas o movimento que teve em 2009 que foi uma reivindicação do bairro Higienópolis contraa abertura de uma estação de metrô que é um bairro de classe média-alta, alguns moradores de uma associação não queria estação de metrô, o metro cancelou a estação de metrô que teria na Avenida Angélica e aí houve toda uma mobilização da sociedade contra a supressão dessa estação que estava noprojeto original, foi feito o churrasco da gente diferenciada porque o argumento que estava sendo utilizadopor esse movimento elitista de que iria levar pessoas diferenciadas para a região, no fundo iria gerar maiorpresença de pessoas de baixa renda no bairro,

não existe em São Paulo explicitamente gente que defendeo automóvel, eu ia chegar exatamente nisso para você, existe um senso comum com uma cultura fortemente estabelecida na cidade que tem audiência forte principalmente que elege os vereadores, mas não é um movimento explicito, na verdade é uma cultura arraigada fortemente estabelecida que tem muitosdefensores, mas que não necessariamente está organizada como um movimento, por exemplo, tem pesquisa sobre o Minhocão, você deve ter visto lá no Plano Diretor Estratégico que está proposto a supressão do tráfico de automóveis como objetivo do Plano Diretor e que uma lei específica vai dizer se ele será transformado em parque, ou seja, em área de lazer ou se será demolido, então existe em São Paulo dois movimentos, um movimento pela demolição do Minhocão e outro para transformação em praça, não existe um movimento pela manutenção do que ele é hoje, mas uma pesquisa que foi feita, 55% da população defendia que ele continuasse como está hoje, 25% defendia que virasse parque e 18% que fosse demolido, então a maioria das pessoas falava para mantê-lo como uma via expressa para o automóvel, mas não tem nenhum movimento de pessoas organizadas defendendo isso, então é muito mais um sensocomum e que tem formadores de opinião para isso, por exemplo, todo motorista de táxi é contra suprimir vias para fazer ciclovias ou fazer uma rua aberta ou para fechar uma rua para o carnaval, claro que os taxistas não formam um movimento para o automóvel, mas eles são formadores de opinião forte porque eles conversam com muita gente, o automóvel sempre teve prioridade em São Paulo desde os anos 20 passou a ser o dono das ruas, mas também não aparece explicitamente, por exemplo, no debate do planodiretor você não vê o representante da indústria de automóveis ou do cartel do petróleo, não vão participar de um processo participativo do plano diretor, mas esses interesses estão presentes na própria cultura da cidade, uma coisa interessante na minha história pessoal, quando o prefeito Haddad me convidou para ser o Secretário de Cultura pouco depois da aprovação do Plano Diretor no dia 31 de julho de 2014, amanhã vai estar fazendo sete anos, no final do ano ele me convidou para ser secretário de cultura, ele disse, teveuma oportunidade aí, o secretário em exercício foi convidado para ser ministro da cultura, quero que você seja secretário de cultura porque nosso plano diretor é muito cultural e a cultura é tão transformadora comoa política, para implantar os objetivos do plano diretor, a gente precisa mudar a cultura da cidade, tem pouco a ver com essa história entrelaçada porquê, de alguma maneira, a minha atuação no plano diretor tenha sido como vereador e relator do plano diretor, a minha atividade acadêmica é ligada ao planejamento buscando compreender as diversas formas de funcionar a cidade, claro que tinha certa trajetória na cultura, mas foi muito a partir do plano diretor e da mudança da cultura urbana da cidade que acabei virando secretário de cultura, a relação entre o executivo e o legislativo porque minha atuação no legislativo foi muito ligada a política pública, eu era o vereador que, ao contrário da maioria dos vereadores cuja atuação é de receber as pessoas e tentar atender reivindicação, ser o representante da reivindicação das pessoas,eu de alguma maneira fui um vereador que trabalhava com a formulação de políticas, as leis foram uma maneira para que essas propostas de política pública fossem implementadas, aliás uma das maiores frustrações dos urbanistas é terem muitas ideias e não conseguir vê-las aplicadas, por exemplo, no caso do Ruas Abertas foi uma coisa importante porque de uma proposta urbanística, aquilo virou um projeto delei que depois virou uma política pública e isso foi transformadora da cidade, quando vou na Paulista Aberta, quando vou no Minhocão, não sei se você viu recentemente, virou a praia paulistana e a paulista também,isso é uma política pública que veio a partir de uma lei que, por sua vez foi fruto de um processo político, as leis não são invenções de uma pessoa, as leis são parte de um processo político, então o Minhocão embora eu tenha introduzido os dispositivos no plano diretor e também que seja um dos autores do Parquedo Minhocão, ele é resultado de um processo político amplo de movimentos sociais, de coletivos, de uma parte da população da cidade e de uma parte dos urbanistas que defendem, as Ruas Abertas não é uma ideia minha autoral, é um processo político de propostas urbanísticas de pensar a cidade que tem inclusive muitos defensores internacionais, o Jan Gehl das cidades para pessoas, não é uma invenção nossa, é um processo que levou a criação de uma proposta desse tipo. O debate de retirada de estacionamentos de bens privados em vias públicas foi muito difícil na verdade porque a resistência de alguns setores foi muito grande, principalmente do comércio, como te falei, o automóvel aparece defendido não diretamente pelo motorista que, em São Paulo não estão organizados como movimento urbano, claro que os motoristas de uma maneira geral ficavam irritados com a supressão de um suposto direito que ele tinha de usar a rua, o automóvel foi comendo calcadas, muito comum antigamente você alargar a rua reduzindo a calcada, vocêsuprimir uma praça para virar um nó de sistema viário, muitas ruas continuam assim, em algumas praças virou um canteirinho, por exemplo, a Praça Portugal em São Paulo, você vai procura-la que está no cruzamento das Avenidas Rebouças com a Brasil virou um canteirinho mínimo porque toda praça virou sistema viário para dar mais fluxo para o automóvel, então no caso das ciclovias, o comércio foi o grande opositor porque você estava suprimindo vagas de estacionamento na frente das lojas e o comércio entendiaque acaba sendo uma

forma de tirar a atratividade da loja, o pensamento era de que, se na frente da loja não tiver estacionamento, ninguém virá comprar aqui, vai no shopping que tem estacionamento, então os comerciantes foram os grandes adversários da ciclovia e obviamente também teve vereadores, teve uma certa opinião pública que se manifesta através dos radialistas nos programas de rádio, nos carros são lugares que tem grande audiência do rádio, se as pessoas ficam paradas no transito, ficam ouvindo rádio, tem vereadores que são radialistas, são pessoas que divulgam e formam opinião, então o radialista foram opinião do motorista que acaba influenciando o radialista, veja que não foi um movimento anti-ciclovia, mastinha muita oposição pulverizada na cidade, então é o vereador que tem relação com os comerciantes da Lapa porque são sua base de apoio, vão lá na Tribuna da Câmara contra a ciclovia, por um lado tem movimento contra, um dos grandes movimentos fortes a favor das ciclovias nesse período são oscicloativistas que lutavam pela segurança do uso da bicicleta, para a democratização da via pública, por regras de transito que, de certa forma, reduzisse a presença da forca do automóvel na via pública, ali teveum confronto de duas visões sobre a cidade e aí teve uma coragem grande do prefeito que, num certo momento, falo isso em um artigo que escrevo, quando o Haddad assume em 2012, em seu próprio programa de governo tem uma certa ambiguidade porque, por um lado tem essa visão que defendo, fui coordenador do programa de governo na área de desenvolvimento urbano do Haddad, mas por outro lado, tinha todo um outro conjunto de interesses presentes dentro da sua campanha, por exemplo, várias empreiteiras que atuavam e atuam no Brasil fazendo obras públicas e muitas dessas obras públicas são viárias, elas também estavam presentes na campanha, por exemplo, levando a ideia de fazer intervenções de grandes obras públicas ligadas a mobilidade e, de alguma maneira, o Arco do Futuro foi uma solução de programa de governo que articulou as duas coisas, por um lado a visão que estará presente no plano diretor e a visão de fazer grandes operações-intervenções urbanas na cidade, isso o plano de governo e oarco do futuro expressava a presença dessas duas visões da cidade, o Haddad vinha do governo do Lula,aonde as empreiteiras tinham um papel importante, elas buscaram de uma certa maneira também fazer com que isso se concretizasse aqui em São Paulo, por exemplo, levaram o Haddad para o Rio de Janeiro conhecer o Porto Maravilha, uma revitalização da orla, que retiraram o Minhocão que era a Perimetral e fizeram um túnel e em cima do túnel, fizeram uma via onde está presente essa ideia da cidade para pessoas, um boulevard com transporte sobre trilhos BRT, de alguma maneira esse projeto tinha as duas visões combinadas, você suprime um aparato viário que é típico da cidade dos carros, Minhocão horroroso que deteriora o espaço público para dar agilidade ao automóvel, o suprime mas continua com a cidade do automóvel fazendo uma grande obra viária que é um túnel, no caso justifica uma grande obra viária com dinheiro público, Porto Maravilha é o exemplo de uma obra de parceria público-privada onde a gestão é privada, que dá continuidade de alguma maneira modernizado a grande influência que empreiteiras de obras públicas tiveram nas nossas cidades para a implantação de vias expressas, implantação de avenidas, desapropriações, desde o Plano Prestes Maia dos anos 30, essa visão predominou nas cidades, o Porto Maravilha faz parte de uma continuidade disso, aqui em São Paulo tem um exemplo que está diretamenterelacionado, no governo Kassab (2008-2012), quando foi feito o projeto de transformação na Operação Urbana Água Espraiada criando um túnel de três quilômetros em um trecho onde estava previsto uma avenida de superfície e um túnel curto apenas no final da avenida que chegava na Rodovia Imigrantes, aí foi feito um projeto, as empreiteiras que capitanearam de transformação dessa avenida em um túnel e fazer um parque linear em cima do túnel removendo as favelas, então tem a ver com essa mesma lógica, isso estava presente no governo Haddad e aí o que acontece, no primeiro ano de governo, quando essas coisas estavam sendo debatidas, inclusive o plano diretor, temos as chamadas Jornadas de junho de 2013, em cima da questão do aumento do bilhete da passagem de ônibus, foi uma grande crise política e logo em seguida teremos a crise econômica onde a prefeitura teve perda de receitas muito grande, seja porque não pode aumentar a passagem de ônibus, seja porque a proposta de aumento do IPTU não acontece, seja porque a capacidade de financiamento do governo federal, São Paulo chegou atrasada no PAC, Porto Maravilha no Rio de Janeiro teve forte participação do governo federal que doou as terras públicas para o projeto, a Caixa Econômica comprou todos os CEPACS que são os certificados de potencial construtivo definanciamento, quer dizer, na verdade a obra do túnel do Porto Maravilha foi financiada pelo governo federal nesse período da bonança dos anos 2010 quando o Brasil estava crescendo 5% ao ano em média, estávamos numa condição financeira boa e o governo federal investindo em obras com participação dessas empreiteiras, agora em 2014 estava se configurando a baixa capacidade do governo federal de ampliar osinvestimentos, então quando o Lula convenceu o Haddad a ser prefeito era na perspectiva que São Paulo teria recursos do governo federal para fazer grandes obras e intervenções com esse modelo, em São Paulo poder ter recursos para fazer grandes obras, então se configurava a cidade ter recursos para fazer investimento e poder repensar a cidade, as minhas discussões com o Haddad era de que tínhamos que mudar o modelo de desenvolvimento

urbano da cidade, essas coisas estavam combinadas, então o governotinha um grande programa de corredores de ônibus com 150 quilômetros só que ele trabalhava com a ideia de que se alargaria as ruas, os corredores de ônibus, fazer calçadas largas, fazer ciclovias, então é uma grande intervenção urbana onde estaria presente a ideia de cidades para pessoas como resultado de uma grande obra pública, tanto que ele manda para a câmara em 2013 de um novo traçado para as vias que também foi uma coisa que causou reação contrária porque redefinia uma série de vias que eram redefinidas sendo objeto de uma grande intervenção urbana, teve reação dos desapropriados, quando esse projeto chegou na câmara, a previsão era de 20.000 desapropriados, eu falei com ele, você está maluco, isso vai virar um movimento contrário enorme, o projeto que tinha muitos corredores de ônibus eram grandes obras viárias, por exemplo, com mergulhões, você fazer o corredor de ônibus com passagem de nível, o que de certa forma daria mais agilidade, ampliaria a velocidade dos ônibus, mas que eram grandes obras públicas, então perde recursos com a questão das passagens, perde recurso com o IPTU que se esperava uma valorização, a possibilidade de ter grandes investimentos do governo federal na cidade se reduz e isso de certa forma, ocorre um curto circuito com essa ideia e foi exatamente nesse período, entre o segundo semestre de 2013 e o primeiro semestre de 2014, que se dá o processo de discussão do plano diretor na câmara, foi nesse momento que o Haddad começa a perceber que ele vai ter os recursos que esperava para fazer essas intervenções, então o processo de várias outras intervenções ligadas a questão urbana da mobilidade no espaço público, elas acontecem nesse momento onde ele continua com a proposta de mudar o modelo de desenvolvimento urbano que era minha proposta e de vários outros movimentos que tinham na cidade, mas reduzindo a possibilidade de se fazer com grandes obras estruturadoras viárias de intervenção urbana, por um lado tínhamos discutido o Arco do Tiete que era um projeto de parceria com o setor privado e por outro lado, discutindo o plano diretor que incluía o Arco Tiete como uma proposta de uma grande área de intervenção urbana, mas que também vai introduzir todo um pensamento sobre retirada de carros das ruas, redução de velocidade, ciclovia, valorização do espaço público, aí o Haddad aposta em intervenções de baixo custo que ajudam a implementar esse projeto urbano, muito mais simples, então começam a ter críticas como, o Haddad em vez de fazer um corredor de ônibus, está pintando um faixa narua como exclusiva de ônibus e nesse momento por exemplo que ele cancela a ordem de serviço para o início desse túnel da água espraiada que, posteriormente foi uma dádiva ele não ter feito isso porque era uma obra de várias empreiteiras que, inclusive estavam envolvidas na Lava Jato, na verdade toda essa atuação que desmascarou a relação entre poder público e empreiteiras, estava disseminada em todos os governos municipais, estaduais e do federal, embora o foco tinha sido criminalizar o governo federal, o Lula,culminando com o impeachment da Dilma, mas esse mecanismo estava presente em todos os níveis de governo, aqui em São Paulo com o Kassab, essa obra do túnel que o Haddad cancela e não dá continuidade, está nesse contexto, diria que a Lava Jato e essas grandes obras e empreiteiras também foram vítimas da Lava Jato e, no limite, foram vítimas do golpe contra os governos do PT, para dar o golpe, se avançou nas investigações da Lava Jato que, por sua vez atacou as empreiteiras que, por sua vez atacou um certo modelo de relacionamento entre o setor público e o setor privado e que um pouco acabou atacando esse modelo de grandes obras, que se combinou a crítica aos grandes investimentos do Estado, não digoque esse modelo foi morto por esse processo porque hoje ele retorna sob o modelo de Parcerias Público- Privadas com maior protagonismo do setor privado e menos protagonismo do poder público, então continua a pressão por fazer grandes intervenções sobre essa mesma organização, mas voltando ao processo de São Paulo, Haddad se convence que pode fazer muitas coisas com poucos recursos, pode fazer o plano de ciclovias simplesmente pintando um faixa na rua, que pode fazer uma faixa de ônibus sem precisar fazer uma grande intervenção, que pode investir em valorizar o espaço público e com isso mudar a lógica da cidade sem precisar de bilhões de reais que era a situação da prefeitura que estava endividada e estrangulada em seu orçamento, com falta de financiamento, que depois de 2014 começa a criseeconômica, nos anos 2015-16 de recessão e queda de arrecadação, nesse momento o Brasil perdeu aproximadamente 8% do PIB entre o final de 2014 até 2017, então é nesse contexto que abre espaço para essas propostas, aí ele vai receber oposição, a primeira coisa foi a redução de velocidade que faz parte damesma lógica, aumentar a segurança das vias, tudo isso faz parte de um mesmo contexto de uma transformação da cidade que se faz com pouco investimento, assim foi com a ampliação do horário de fechamento do minhocão, a Paulista Aberta, as ciclovias, as faixas de ônibus, o uso das vias para cultura, aí uma outra vertente que vem na mesma linha que é a vertente da cultura e do uso do espaço público para a cultura, que permite que a gente possa então fechar as ruas para o carnaval de rua que foi um grande momento de fechamento de ruas na cidade inteira, só que isso já vinha de antes no governo Kassab com a virada cultural quando se fechou o centro da cidade, então veja que tudo isso se combina com uma proposta de cidade, então as Ruas Abertas não é uma proposta isolada de fechar uma via, mas faz parte da construção de um novo modelo de

cidade mais voltado para as pessoas retirando o protagonismo do automóvel nas ruas e fazer com que dessa maneira, a gente pudesse implantar uma nova transformação na cidade, isso foi do quadro general. Agora, falando do Ruas Abertas eu apresentei o projeto em 2013 vários projetos de lei que eram projetos separados, mas que estavam dentro desse conceito, por exemplo, tinha ônibus 24 horas, tinha o Ruas 24 horas, tinha os parklets que faz parte da mesma lógica, em vez de tirar uma vaga de automóvel para ter um espaço de convivência no meio fio, esses três projetos estavam vinculados a essa ideia de mudar o modelo de mobilidade e de ocupação do espaço público, isso ficou tramitando na câmara, aí entrei na discussão do plano diretor onde isso foi colocado de uma maneira genérica como grandes diretrizes, não fui eu que fiz, fui o relator, dei coerência para aquele projeto dentro de uma visão, mas isso veio de uma visão que estava na secretaria de transporte aqui do município que foi importante para poder viabilizar isso, se tivesse na secretaria de transporte um defensor do automóvel por exemplo, seria muito mais difícil implantar isso, mas o Tatto assumiu uma visão de defesa do transporte coletivo, assumiu esse projeto de uma certa maneira, então isso está no plano diretor que foi aprovado em 2014 e começou a ser implantado, aí quando o Haddad percebe em 2015 que isso pode ser a grande marca dele essas ideias e propostas, foi nesse mesmo momento entre 2013 e 2014 que estávamos fazendo o substitutivo do plano diretor na câmara, aí então ele começa a fazer as faixas de ônibus, as ciclovias, aí vou para a secretaria de cultura no começo de 2015, lembro muito bem, está voltando na minha cabeça, no plano das ciclovias incluído no Plano de Mobilidade Urbana, é feito o projeto da Paulista que começa em 2014, eu ainda estava na câmara quando esse projeto, eu era membro da Comissão de Política Urbana e quando começou a ser discutido a proposta de fazer a ciclovia no canteiro central, vários vereadores criticavam o Haddad que sofreu muita oposição, o Ministério Público abriu um processo contra, o Andrea Matarazzo dizia que a ciclovia estava mudando a Paulista indo contra o patrimônio, estava em 2014 e eu defendia isso na câmara, em 2015 ele banca isso de fazer com oposição, parte da rejeição dele vem da coragem de fazer isso, ele percebe que, com a falta de outros recursos para fazer obras mais estruturais é a grande alternativa que acabou tendo, em 2015 na inauguração da ciclovia na Paulista que foi uma obra importante, aí também várias outras coisas estavam acontecendo, lembro que naquele dia foi inaugurada a ciclovia da Paulista, mas foi também inaugurado o Mirante da 9 de Julho, não sei se você conhece, era um espaço que estava abandonado atrás do MASP, que foi concedido para um privado e fazer um espaço público, é um bar, mas também é um mirante, é um lugar de ver a cidade que fica ali do lado da Paulista e do outro lado na Praça dos Arcos que é no final da Paulista também foi feita uma intervenção de criar um espaço público, uma ação de valorização do espaço público, lembro no começo de 2015, quando a obra da ciclovia estava em andamento essas coisas estávamos discutindo e o Haddad sempre me chamava para discutir esses projetos, embora muitas vezes não tivesse a ver diretamente com cultura, mas indiretamente sim por estar mudando a cultura da cidade e ele via que a cultura poderia ser um grande estimulador dessas mudanças, então a inauguração da Paulista foi um grande evento cultural que nós programamos, tinha a inauguração desses espaços públicos com forte presença cultural e, ao mesmo tempo, foi decidido que no dia da inauguração da ciclovia da Paulista, ia se fechar o transito da Paulista e fazer nela vários eventos culturais que era uma maneira de atrair várias pessoas para a inauguração da obra da ciclovia, lembro perfeitamente de estar andando ali na Paulista, eu, o Haddad e o Tato que era o secretario de mobilidade que foi quem fez a execução da obra, estava andando ali com muita gente, acontecendo um monte de coisas na Paulista e aí o Haddad vira para mim e diz bom, isso poderia ser todo domingo, ai eu falei, mas esse é o meu projeto de lei que está em tramitação na câmara, ele disse, ah é mesmo, aí ele vira para o Tato e pergunta, você acha que é possível fechar a Paulista todos os domingos, claro, podemos fechar como fechamos hoje, aí começa a discussão do fechamento da Paulista, aí teve toda uma resistência dos moradores que tinham garagens que abriam para a Paulista, daí teve audiência pública, o Ministério Público tinha um dispositivo que a Paulista poderia ser fechada apenas três vezes ao ano por conta que ela é uma rota de ambulâncias, então essa era a desculpa, na verdade já existia um movimento para isso, não é o meu projeto de lei que vinha de uma luta que já existia, na época tinha alguns movimentos de mobilidade a pé como o Sampapé, tinha vários movimentos que surgiram nesse período de defesa do espaço público, do pedestre, do cicloativismo, várias entidades que estavam nesse período atuando com forca, aí o que aconteceu, teve as audiências públicas sobre esses movimentos que também atuaram nessas audiências públicas e isso se acabou consolidando, então logo em seguida eu falei para o Haddad que ainda não estava aprovado esses projetos do começo do mandato, não deveria fazer isso somente na Paulista, se deveria fazer em toda a cidade, aí o Haddad cria um grupo de estudos para fazer com que isso fosse feita uma em cada sub-prefeitura e aí quando eu volto para a câmara em abril de 2016 até completar o meu mandato, fiz um substitutivo desses projetos de lei que aí aproveitando essa experiência prática do parklet que já estava sendo implantado na cidade e da Paulista Aberta, reformulei o projeto e ele foi aprovado em dezembro de 2016 de certa

forma, transformando essa política pública que jáestava em execução numa lei aprovada. Eu acho que é inevitável que isso aconteça esse processo, acho que o governo Haddad foi fundamental para isso, e do plano diretor, eu diria que esse aspecto foi o que mais se consolidou, dessa nova proposta de mudança do padrão de desenvolvimento urbano da cidade porque se consolidou de tal forma que o Dória inicialmente falou que ia reverter a Paulista Aberta, mas aí ele acabou indo lá fim de semana e viu que não tinha como, se falava muito em mudar e reverter a questão das ciclovias, o movimento cicloativista atrapalhou, o Dória não conseguiu reverter as ciclovias e a coisa foi andando e andando, o Covas foi obrigado a fazer uma requalificação das ciclovias e fazer um projeto de ampliação das ciclovias, o Minhocão se consolidou como espaço para as pessoas, mesmo que ainda tenha automóvel, ele está fechado das oito horas da noite na sexta até as sete horas da manhã na segunda-feira,agora ele virou uma área de lazer, por exemplo, o Ruas Abertas que era para ser um em cada sub-prefeituraé um programa que está capengando, mas acho que a semente está plantada e vai frutificar, esse processoé irreversível, tem muitas outras coisas do plano diretor, por exemplo, tem a questão das calcadas nos eixos do transporte coletivo que precisam ser alargadas de três a cinco metros, tem a fachada ativa que faz parte dessa mesma lógica, então entendo que temos uma enorme quantidade de ações que vão tender a se consolidar, agora depende da questão política, depende da forca dos movimentos, depende da mídia, quando te falei que não tem um movimento que defende o automóvel, mas isso também é mortal para o automóvel não ter um movimento, nenhum governante em São Paulo fala que é contra o transporte coletivo,nenhum governante pode falar que é contra a ciclovia ou contra a bicicleta, se ele falar que o projeto dele é aumentar o espaço para o automóvel, ele vai ser muito criticado, eles tem essas atitudes, mas estão envergonhadas, por exemplo, falei de algumas ações que começaram no governo Kassab, mas ao mesmo tempo no governo Serra do estado, foi feito alargamento da marginal do tiete, achei importante dizer que, aquela obra feita em 2008, está dentro da mesma lógica tradicional de grandes investimentos no viário da cidade e foram feitas grandes intervenções, uma obra de um bilhão e meio que criou três faixas para automóveis na marginal do tiete e com viadutos e tal, faz parte desse lobby das empreiteiras que estava falando para você, com o governo do estado com apoio da prefeitura, foram suprimidas mais de 1000 árvores com apoio do secretário de verde e meio ambiente que era o Eduardo Jorge que se coloca como grande defensor do meio ambiente, vi ele defendendo o alargamento da marginal, nosso discurso diria quevocê não iria melhorar o transito, mas isso fazia parte de um modelo equivocado de cidade, mas veja que tinha reações e pode voltar esse modelo, não acho que está consolidado, mas está com muita forca e com o enfraquecimento político dessas empreiteiras foi importante para que essa visão pudesse se ampliar, isso não quer dizer que não possa voltar, é um processo em andamento, mas no interior apesar da discussão estar em estágio distinto, vão surgir movimentos no interior do estado precisamente do pessoal universitárioe de uma classe média mais progressista e vai se espalhar mais, importante trabalho seu para isso.

SERGIO AVELLEDA

Tenho 51 anos, sou advogado, ingressei nesse mundo da mobilidade urbana quando fui trabalhar como gerente jurídico no metro de São Paulo, fiquei trabalhando durante cinco anos como gerente jurídico vivenciando as questões de mobilidade sob uma perspectiva jurídica, aí em 2007 fui nomeado diretor administrativo do metro, em 2008 fui nomeado presidente da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos(CPTM), em 2011 presidi o metro de São Paulo, fiquei lá até 2012, daí fui trabalhar no setor privado, fui trabalhar no metrô do Rio de Janeiro, fui trabalhar com uma empresa brasileira no México para trabalhar com mobilidade urbana até que voltei para São Paulo e fui nomeado em 2017 Secretário de Mobilidade e Transportes da cidade de São Paulo, depois fui ser diretor global de uma instituição não-governamental nos EUA chamada *World Research Institutes* (WRI), além de profissionalmente ter esse vínculo com a mobilidade urbana, desde 2009 uso a bicicleta cotidianamente, quando presidi a CPTM a gente construiu aciclovia do rio Pinheiros, foi a primeira ciclovia estruturada da cidade de São Paulo e ali por várias razoes me fez surgir a curiosidade e o prazer em andar de bicicleta, não tenho carro há oito anos, tento andar de bicicleta em quase todos os meus deslocamentos, gosto da bicicleta. Sobre a percepção do risco levada ao debate público, você vivenciar a possibilidade de usar a bicicleta como meio de deslocamento e não somente como ferramenta de lazer, ter que disputar o espaço da cidade, ela te dá uma visão privilegiada da necessidade de políticas públicas voltada a bicicleta. Na verdade, a rede viária de São Paulo está desenhada para os automóveis, mas basicamente ela depende do automóvel porque as distancias são muito longas, costumo dizer que quando uma cidade tem problema de mobilidade urbana, transito congestionado, linhas de trens e metrô lotadas, pouco acesso, não é exatamente um problema de mobilidade urbana, isso vem a ser uma consequência de um problema de planejamento urbano,

quando decidimos concentrar as atividades que geram emprego e renda numa área pequena da cidade e levar aspessoas para morar cada vez mais longe, esse comportamento acaba por criar os diversos problemas de mobilidade urbana, então a grande razão da cidade de São Paulo ser motorizada, quer seja o transporte seja feito por motocicleta, automóvel, ônibus ou metrô, é porque as distancias são muito grandes, então se quisermos contribuir para aumentar a mobilidade ativa, nós precisamos reduzir as distancias, precisamos criar mais zonas mistas, mais áreas que misturem comércio, emprego, renda, serviço e residências, usos mistos de diferentes classes sociais no mesmo bairro, ao invés de ter um bairro de somente gente rica, sea gente tivesse junto classe média e o pessoal mais carente, esse pessoal carente que vai trabalhar na área rica não precisava viajar tanto, poderia fazer esses trajetos a pé ou de bicicleta, então a primeira açãoé trabalhar para a criação de zonas mistas e novas centralidades econômicas, enquanto isso não acontece, a cidade tem sim que implantar uma rede de ciclovias e ciclofaixas, uma estrutura cicloviária que faça comque as pessoas pedalem, isso é muito simples de se ver, ninguém pedalava na Paulista, ninguém não, uma meia dúzia de gatos pingados se aventuravam pedalar na Paulista dez anos atrás, eu era um deles, moro aqui do lado, hoje no horário de pico você tem engarrafamento de bicicletas na avenida paulista porque tem a ciclovia, se não tivesse a ciclovia, continuaria sendo uma meia dúzia de gatos pingados, agora política para bicicleta não é somente ciclovia que é um elemento, a estrutura fundamental, mas precisa ter a obrigatoriedade de paraciclos, de bicicletários, a instalação de vestiários para que as pessoas possam se trocar e até tomar um banho quando chegam ao trabalho, você precisa ter toda uma cultura voltada para abicicleta, em relação a caminhada, precisa melhorar as calçadas estimulando seu uso com mobiliário urbano que acolha as pessoas, que permita as pessoas descansar e permanecer, enfim, um conjunto de políticas para favorecer a mobilidade ativa. Faz aproximadamente doze ou treze anos que começaram as ciclofaixas de lazer, acho que foi em 2009, ela veio primeiro como se ocupa um espaço que não causa grande irritação nas cidades porque é de domingo, quando você toma um espaço que não gera grande resistência, segundo você estimula as pessoas a pedalarem descobrindo que as distancia são curtas porque uma sensação que o carro sempre dá para a gente é que tudo é muito longe, com essa estrutura das ciclofaixas de lazer, estimula a usar e experimentar que é possível chegar nos lugares de bicicleta e aquele ciclista que está ali começa a prestar atenção quando ele virar motorista na segunda-feira que a bicicleta é um elemento que tem de ser protegido, talvez as ciclofaixas de lazer já poderiam ter se convertido em ciclovias como a Paulista se converteu, a ciclofaixa de lazer surge antes da ciclovia na Paulista que vem ocupar um espaço permanente que era só de domingo, a gente poderia já estar avançando hoje em todosos tramos da ciclofaixa de lazer terem virado ciclovia, algumas viraram, a avenida Liberdade é uma ciclovia, a Berrini é uma ciclovia, mas ela tem virtudes enormes, tem um mérito imenso de ter tirado um monte de gente aos domingos de casa para pedalar. Acho que se a gente fizesse uma pesquisa de campo para entrevistar pessoas que andam de bicicleta durante a semana, a gente ia encontrar pessoas que começaram a pedalar na ciclofaixa de lazer. Penso que na cidade de São Paulo, dentro do poder público há uma discussão sobre bicicleta, mas em cidades menores é mais fácil fazer a implantação, você tem menos disputa de espaço do que você tem nas grandes metrópoles, ao mesmo tempo, são cidades mais conservadoras, você tem uma barreira cultural maior, mas ela precisa se espraiar, algumas cidades estão avançando, as vezes pedalo entre São José dos Campos e Guaratinguetá, vejo que ali em Taubaté e Pindamonhangaba tem infraestrutura cicloviária. A articulação entre o setor público e o setor privado é sempre bem-vinda devido a capacidade de potencializar os objetivos, vou dar o exemplo da ciclovia do rio Pinheiros, nós fizemos lá na CPTM com muita dificuldade, voluntarismo e luta, quando a CPTM resolver conceder para a Farah Serviços, a ciclovia virou uma coisa completamente diferente multiplicando por dezo número de usuários de criar atratividade que o setor privado tem, então é sempre bem-vinda essa articulação, nem sempre é fácil, a ciclovia do rio Pinheiros é mais fácil de ter a articulação com o setor privado porque ali você consegue gerar renda para o setor privado investir, as demais ciclovias da cidade não é fácil você conseguir uma atratividade, mas ao mesmo tempo, o shopping Iguatemi que proibia a entrada de bicicleta, implantou um bicicletário exemplar, lá você pode usar sem necessariamente fazer compras no shopping, você vai lá naquela região, deixa sua bicicleta com segurança e tranquilidade e faz o que precisar fazer ao redor, então essa articulação é muito importante. Nós inauguramos a primeira ciclofaixa de lazer fora do centro expandido lá em Itaquera, não me lembro exatamente o nome da avenida, ela terminava na estação Itaquera do metrô, não foi difícil, nós trocamos uma trecho que não estava funcionando direito, não me lembro onde era pela implantação dessa faixa, o parceiro que na época era o Bradesco Seguros não viu nenhum problema em fazer isso, não tivemos nenhuma resistência deles em fazer isso na periferia e implantamos um trecho grande de ciclofaixa de lazer aos domingos, não sei se continua ativa depois que trocou de patrocinador, o setor público precisa convencer o parceiro a colocar recursos e na época, não era uma coisa que nós poderíamos dar ordem, é um Termo de

Cooperação, então é tudo muito negociado que baliza os investimentos e a capacidade da política pública. Hoje se tem um arcabouço normativo no Brasil desde o Estatuto da Cidade, o Estatuto da Metrópole, a Política Nacional de Mobilidade Urbana e as leis municipais que são os Planos de Mobilidade Urbana, todas essas leis tem a obrigação de atender a sustentabilidade e democratização da mobilidade ativa, então hoje se tem um conjunto de normas que determinam o incentivo a mobilidade ativa sustentável seja prioridade na gestão das cidades. A vontade política é a principal questão, o carro ainda é o centro das políticas públicas e as pessoas, principalmente os políticos, tem muito temor de mexer com o automóvel porque a sociedade enxerga o automóvel como a própria extensão do corpo humano, quando você limita o uso do automóvel, muitas pessoas veem isso como uma limitação de uma liberdade essencial quase divina, parece que a gente já nasceu sobre rodas as vezes, a natureza humana é conectada a rodas motorizadas, então é muito difícil especialmente os prefeitos implantarem políticas públicas que retirem espaço do automóvel, normalmente as ciclovias vem onde elas não tomam espaço do automóvel e quando elas vem tirando espaço do automóvel a resistência é muito grande, comerciantes e moradores que reclamam, eu vivi isso de perto quando era secretário aqui em São Paulo, então tem mesmo uma cultura carrocêntrica muito forte, a indústria automobilística foi muito hábil em não vender um produto, ela vende uma ideia, um estilo de vida, com isso políticas que não contemplem o automóvel ou que diminuam o espaço do automóvel são sempre criticadas, agora ao longo do tempo os prefeitos que tem a coragem de fazer essa implantação são reconhecidos e tratados como bons exemplos, vou dar o maior exemplo, o Jaime Lerner em Curitiba que, na década de 70 quando a gente não estava falando dessas coisas, ele implantou o BRT, canaleta exclusiva do transporte público tirando espaço dos automóveis, implantou ruas para pedestres impedindo a circulação de automóveis e é reconhecido como um dos maiores prefeitos de Curitiba e do mundo, esse é o estadista, ele enfrenta a resistência quando sabe que está fazendo o correto. A participação popular não se dá somente nas eleições, qualquer política pública para ter sucesso, preciso ter planejamento, boa execução e engajamento social, se essa política pública não tiver engajamento social não se pereniza, pode ser destruída por quem vier depois de você, então é preciso que a sociedade se aproprie daquela política e defenda, aqui em São Paulo na gestão do Bruno Covas, o plano de expansão das ciclovias foi elaborado com larga participação popular em audiências públicas, foram feitas audiências públicas em todas as prefeituras regionais colhendo sugestões para as ciclovias, quando você foi implantar as ciclovias já estavam legitimadas por essa discussão, a resistência foi muito menor, sou defensor e advogo que qualquer política pública tenha forte engajamento social. Esse é um fenômeno de mudanças de paradigmas culturais, não é automático como toda mudança cultural, então oferecer infraestrutura é um passo importante nesse processo, só vai poder convencer as pessoas a andar de bicicleta se elas tiverem espaços seguros para isso, segundo, é desestimular o uso do automóvel, é tanto estímulo para o uso do automóvel, tanta propaganda, o status social você chegar em um lugar com automóvel e para vencer isso você precisa desestimular o uso do automóvel, rodizio, cobrar pelo uso do automóvel é outra forma, restringir áreas da cidade, nós criamos quando fui secretário a sexta sem carro, a última sexta-feira de cada mês, em duas ruas ali do centro carro particular não podia entrar, então é uma forma de estimular, aquele dia não pode ir de carro, tem que ir de outro jeito, aí ela vai descobrindo e experimentando, é estímulo de um lado com oferta de infraestrutura e desestímulo de outro lado criando restrições para o uso do automóvel. Sobre a transformação pedagógica do cognitivo motorizado, São Paulo já teve um programa de distribuição de bicicleta nas escolas, acho que é um instrumento muito bom para estimular as crianças a usar a bicicleta, ter um programa de valorização do uso da bicicleta, tem prefeituras que dão dia de descanso em razão de dias acumulados se você foi de bicicleta ou a pé para o trabalho, esse é um estímulo pedagógico importante. São sempre medidas marginais, desestimular o uso do automóvel em uma sociedade que o necessita para o trabalho sendo preponderante gerador de riqueza, então por isso desse momento do tempo de lazer, as vezes do um dia por mês, sempre resignado a esse tempo, o que percebemos ser o possível, esses estímulos de mudança de cultura agem no limitar do alternativo, é algo residual, vivemos em uma sociedade carrocentrica, a sociedade não precisa do carro para trabalhar, ela pode trabalhar de transporte público, a pé, em bicicleta, há alternativas, as pessoas precisam ser estimuladas a usar essas alternativas com melhor oferta de transporte público, melhor oferta de infraestrutura para mobilidade ativa e restrições ao uso do automóvel, isso precisa ser feito até para salvar o planeta, não dá para todas as pessoas andarem de carro. Sobre a produção de dados no campo da mobilidade urbana, é fundamental, política pública se faz baseada em evidencias, produção de evidencias se faz com pesquisa e método, você não produz evidencia com método empírico, a evidencia você precisa de metodologia científica para produzir, então o conhecimento científico produzido através de método é fundamental para inspirar políticas públicas e mesmo no setor privado, ir em direção naquilo que está demonstrado que é a redução do consumo de energia, redução da sinistralidade do transito, inclusão social e uma mobilidade mais

democrática, esse tripé, poder público, setor privado e entidades de pesquisa são fundamentais para mover e dar legitimidade as políticas públicas. Vou te dar um exemplo, quando fui morar na Cidade do México, fui matricular a minha filha no colégio, aí a moça deu o preço da mensalidade, do uniforme e do transporte escolar, aí ela somou tudo, eu disse, não falei para a senhora que preciso de transporte escolar, ela falou como assim, eu disse pode ser que eu não queira, ela disse não tem opção, aqui na Cidade do México todas as crianças tem que chegar em ônibus escolar para diminuir congestionamento e engarrafamento e aumentar a segurança das crianças, achei aquela medida fenomenal, recentemente fui a Moema na porta do Mobli, uma fila gigantesca ocupando espaço público interrompendo uma faixa de rolamento da rua por completo para as crianças chegarem, os pais saírem e irem buscar, então esse é um mecanismo de usar as escolas e a educação, você fazer esse debate nas escolas do quanto o carro é ineficiente, do quanto ele ocupa um espaço desnecessário, do quanto de energia ele consome para levar uma pessoa de 70 kg você precisa levar uma tonelada junto contigo, é fundamental para formar cidadãos que não sejam dependentes do automóvel. Primeiro é retirar ao máximo o número de vagas de estacionamento porque o carro parado é o uso mais ineficiente na rua e menos economicamente rentável, se você transformar em um *parklet* e transformar em mesas, gera muito mais renda para a cidade do que o estacionamento, agora onde precisa ter estacionamento não pode custar barato porque o estacionar o carro na rua é uma apropriação de um bem público de uso comum, isso jamais deveria ser graça e barato, essa é uma forma de desestimular o uso do automóvel e gerar renda para investir na promoção da mobilidade ativa ou financiar o transporte público, inclusive um deputado do Novo sugeriu a cobrança de estacionamento de carros na universidade, isso estimularia que as pessoas não fossem de carro para a universidade. Ampliar as calçadas, tem um programa chamado Ruas Abertas que recomendo pesquisar desenvolvido pela WRI, você vai ver que é um programa para democratizar o espaço público, amplia o espaço para as pessoas em detrimento do uso do automóvel, eliminar vaga de estacionamento, implantar ciclovias e ciclofaixas de lazer, ampliar calçadas, construir bulevares, colocar parklets para que as pessoas possam permanecer são ações que representam democratização do espaço público. A pandemia trouxe uma crise sem precedentes no financiamento do transporte público no mundo todo com a perda de usuários que até hoje não voltou ao normal e nem vai voltar, então ela está obrigando as cidades a discutir o modelo de financiamento do transporte público, segundo, uma outra transformação foi a logística urbana, como passamos a depender do delivery, passamos a ter ocupação do espaço público por carros dedicados a entrega de produtos na via urbana, esse é um novo componente que gera uma impedância grande no gerenciamento do espaço público, o conceito de carga urbana, a logística urbana é a distribuição de bens e produtos na cidade, como você faz para ter sabonete no supermercado do seu bairro na hora que você precisa com preço adequado, você precisa criar espaços para que esse bem chegue, como fazemos para viabilizar entregas dos pedidos de produtos em 24 horas cheguem, isso custa uma fortuna em termos de carbono e dinheiro, se todos nós comprarmos produtos para chegar em 24 horas, sai um furgão do depósito para entregar as coisas e não há tempo para consolidar as cargas, então esse é um novo uso do espaço urbano que está agravado, mas ao mesmo tempo, sentimos que as pessoas desejam conviver em espaços abertos, então temos a oportunidade de reflorescermos as ruas em praças públicas, poucas cidades no mundo aproveitaram essa oportunidade no tempo de restrição, agora para fazer isso tem que enfrentar a resistência que tinha antes. Para maior controle ético da convivência viária, deve haver muita fiscalização, em primeiro ligar tem que fiscalizar e penalizar quem viola a lei de transito que não pode ser tolerada, um comandante de avião não viola os procedimentos porque ele vai ser punido severamente, tem uma cultura de segurança, segundo, precisamos transformar a formação dos motoristas, no curso para formação de motoristas tenha uma ou duas horas de caminhada como pedestre na cidade acompanhado por um instrutor para ver o que acontece quando não respeita a faixa de pedestre ou o semáforo, quando usa o celular e também como ciclista se tiver habilidade para pedalar, deveria ser convidado para pedalar durante duas ou três horas no programa para essa pessoa entender a posição do outro, mas o mecanismo mais eficiente é desenhar as ruas para que a fatalidade não aconteça, reduzir a velocidade redesenhando as ruas para favorecer o pedestre e o ciclista e depois fiscalizar fortemente com legislação rígida. Tenho uma convicção que a agenda da mobilidade ativa é a agenda da sustentabilidade, da democracia, da inclusão social, da diminuição da desgraça que é o transito, cidade é o espaço da convivência e o automóvel não favorece a convivência, o automóvel cria muitas dificuldades para a convivência, ele divorcia o contato entre as pessoas, sou um ativista da causa da mobilidade ativa inteiramente convencido do acerto, quando você visita cidades que já tomaram essa decisão no passado e valorizam a mobilidade ativa, se vê cidades mais democráticas e inclusivas onde as pessoas são mais felizes, um novo ciclo econômico desprovido de carbono, caminhar e pedalar diminui as desigualdades.

SOLANGE MENZEL

Fui atleta e técnica de natação durante muitos anos, depois recebi um convite dentro da Secretaria de Esportes onde desenvolvi a natação para trabalhar com eventos e nessa temática, fui convidada para trabalhar com o Walter Feldman, nós trouxemos o primeiro *Bike Tour*, a proposta do evento era a seguinte,os portugueses que trouxeram esse evento e lá a temática era pelas drogas, então usa sua energia para pedalar, aqui no Brasil a temática das drogas não pegou muito bem, mas sim a do movimento, em Portugalessa iniciativa era feita pelo instituto das drogas e aqui no Brasil foi feito por nós da secretaria de esportes, como era o evento, os portugueses trouxeram no primeiro evento 5000 bicicletas ofertadas para a população, você pagava na época R$ 200 pela inscrição, a inscrição além do número de peito, a camiseta,vinha um capacete, mochila com *camel back* de hidratação e uma bicicleta, na primeira versão com todas as trombadas atendemos 5000 pessoas, esse evento foi desenvolvido durante mais três anos, no penúltimo ano e último ano da gestão Kassab, nós atendemos 8000 ciclistas, então qual o primeiro impacto disso, primeiro, acreditar que os portugueses iam entregar o que realmente prometeram, segundo, a Globo era agrande patrocinadora do evento, a mídia forte, ela queria saber, dou 5000 bicicletas para a população, aonde eles vão andar, aí começamos a pensar nisso, onde essa população com bicicleta nova, fora aquelas milhões de bicicletas encalhadas nas garagens, onde esse pessoal vai andar, aí o Walter Feldman desenterrou essa lei dele da ciclofaixa de lazer, foi aí que começou em paralelo ao evento, em paralelo a responsabilidade que a Globo nos incutia, estamos dando bicicleta, aonde que o cara vai andar, na rua, no viário, aí o senhor Walter resgatou a ideia da ciclofaixa de lazer, começou, teve o evento em janeiro de 2008, continuou o trabalho, em agosto de 2008 teve o primeiro trecho da ciclofaixa de lazer que compreendia entre o Parque das Bicicletas onde é a sede da Secretaria de Esportes, até o portão oito do Parque do Ibirapuera, era uma linha reta de três quilômetros, mas para chegar a isso, as barreiras que você está enfrentando, imagina uma metrópole como São Paulo, primeiro você tirou uma faixa do carro para dar a bicicleta, depois começaram estudos, vai pela direita ou esquerda, por onde vai, vimos que indo pela faixa da esquerda teria menos intervenções de garagens, de ruas, pequenas entradas, essas coisas, nós fomos pela faixa da esquerda, como vai fazer isso, por uma sinalização, então esse trecho de dois quilômetros e meio, não chegava a três quilômetros, a quantidade de efetivo da CET, da Polícia Militar, de *staffs*, porquetínhamos medo, precisava sinalizar isso muito bem, aí começou a dará aquele negócio era um limão, tirar uma faixa do carro, reclamação da população, porque aí você tirou as conversões da esquerda, teve um impacto muito grande, mas tivemos um impacto negativo dos cicloativistas porque ele queria que a ciclofaixa fosse feita na faixa da direita, que aquilo não iria ajudar no processo cicloviário da cidade, eles começaram a encher a paciência, isso culminou numa reunião do gabinete do secretário de Esportes, do diretor da CET e dos cicloativistas e eles quase se mataram, o que aconteceu, a população começou a aderir porque você saia de um parque e ia para outro, um parque que era de bicicleta para outro parque que tinha espaço para andar de bicicletas, então se começou a pensar e a roda começou a girar, então vamos fazer até o Parque do Povo, então já era uns 6 km a mais, então começou um estudo sobre o trajeto,aí foi pela Juscelino Kubistchek no primeiro trecho até o Parque do Povo, também aquele viés político bem complicado, a partir daí os cicloativistas deixaram de bater tanto e começaram a ver que a população começou a aderir, o Bradesco fazia campanha, entregava bicicleta no *bike tour*, depois acionava no final do evento em 2009 se ativou a ciclofaixa porque quando o cara chegava do evento na USP, para o eventose fechava a Ponte Estaiada e a Marginal Pinheiros que eram ícones, você fechava a marginal e os ciclistasmexiam com os motoristas, taí, se tivesse pedalando com a gente não estaria nesse transito, as pessoas começaram a interagir, foi a primeira vez que fechamos a marginal expressa para um evento, então você imagina esse evento com 5000 bicicletas saiu da marginal expressa, cruzou a normal e subiu a ponte da cidade universitária desviando o transito de marginal, você deve ter uma noção do transito da marginal tudo para uma rua dentro, então foi um transito que chegou no eixo Imigrantes-Anchieta, mas você tinha uma mídia positiva forte da Globo que, nesse ponto ajudou muito, aí o evento foi estendendo e aí o prefeito começou a ver que a ciclofaixa começou a fazer sucesso, então do limão fizemos uma limonada, o que era para ser 15 km ao final da gestão Kassab chegou a 90 km e começamos a perceber que muita gente começou a aderir, aqui na cidade surgiram muitos ciclistas desse movimento, então o cara começou a pedalar 3, 5, 8, 10, 20, 90, quando ele pedalou 90 km já tinha mudado a bicicleta, comprado um capacete melhor, trocou o sistema de marchas deixando a bicicleta melhor em qualidade, então já não era a bicicleta do evento que era de baixo custo, uma bicicleta que atendia para roda 3 km no máximo, aí você vai ver um bando de ciclistas invadindo as estradas como a Bandeirantes porque eles começaram a pedalar na ciclofaixa todo final de semana, quando você pedala 90 km no final de semana, você vai querer abrir um espaço maior, quando entrou a gestão do prefeito Haddad, como é um costume da prefeitura e do poder público, ele

quer matar o que deu certo na outra gestão, ele tentou matar a ciclofaixa de lazer, houve um episódio engraçado que o cara saiu da garagem, a ciclofaixa começou das 7:00 as 14:00 horas, depois passou das 7:00 às 16:00 horas e quando começamos a implementar no centro da cidade, nunca tinha visto isso, o rapaz levou a placa errada, em vez das 16 levou das 14, então se estou pintando 14 e ali está 16 vou pintar 16 também, não deu 10 minutos para os cicloativistas nas redes sociais reclamando da CET,da prefeitura e de todo mundo porque estavam tirando duas horas da ciclofaixa de lazer, ué, não eram vocês que estavam reclamando, na realidade foi um erro, o cara saiu com a máscara errada para pintar o asfalto, isso estava no centro, eram 120 km, agora deve estar por 140 km de ciclofaixa de lazer pela cidade,o principal eixo é o que faz Lineu de Paula Machado, Parque Villa Lobos, Jockey Clube, Parque do Povo, ali você vai pegar o eixo do Parque das Bicicletas até o Parque do Ibirapuera bem cheio e as pessoas aprenderam a pedalar, aí começou na gestão Haddad, essa foi a conversa interna nossa, o secretário de Transportes Jilmar Tato resolveu, já que não posso terminar com a limonada e o limão, aproveitando o modelo das ciclofaixas, ele abriu as ciclovias, então passamos a ter uma política de ciclofaixas de lazer e uma política de ciclovias, que hoje você vê bem espalhadas na cidade de São Paulo e agora vi a intenção da CET ampliar mais 50 km nesse início de gestão do Ricardo Nunes, também foi a primeira experiencia público-privada, quem pagava a conta do staff e de toda a estrutura era a Bradesco Seguros na época, hoje é a UBER. O que acontece, você pega um Walter Feldman que era amicíssimo do prefeito, então é uma pessoa extremamente influente com o prefeito, hoje por exemplo na minha atual situação isso talvez não tivesse acontecido, foi uma conjunção de fatores que abriu espaço para essa política pública na cidade, você tem um secretário que é amigo do prefeito, traz um evento que vai dar bicicleta e aí, o que vamos fazer, vamos fazer ciclofaixa de lazer, no início para essa roda girar foi uma força política, você tinha um cara que tinha essa visão, tinha feito uma lei que nunca tinha sido usada para esse fim, então começa-se dentro da CET dar voz aos grupos que trabalham com outros modais de mobilidade, no caso, o pedestrianismo e o ciclismo, então você vai ver o pessoal do pedestrianismo que cuida das calçadas e o pessoal que cuida das ciclovias e ciclorrotas, hoje de calçadas não evoluímos muito, mas acho que de ciclovias evoluímos bastante, com o fomento acaba tendo mais ciclistas, aqui tem o eixo da ciclovia da Faria Lima que pega as grandes empresas e escritórios, gente de terno e gravata pedalando, coisas que você só via em Amsterdã por exemplo, as mulheres de saia todas arrumadas pedalando, que aqui você tem o perfil do ciclista que tem de estar com a bermuda de ciclismo, o capacete de ciclista, não, você vai ver a bicicleta do Itaú fazendo sucesso, também veio essa campanha do Itaú que tinha dado errado no Rio de Janeiro, quando tentaram colocar esse empréstimo de bicicleta no Rio de Janeiro, eles tiveram a degradação, elesroubaram as bicicletas, aí ele suspendeu e voltou com o Luciano Huck com o Itaú, ele associa o Itaú fazendo uma campanha Rio-São Paulo, o Bradesco também, apesar da ciclofaixa, tentou fazer um sistema de empréstimo de bicicleta que não foi para frente, ficou com dez estações contra 200 do Itaú, todo esse movimento começou a entrar nessa engrenagem, então hoje se vê muito mais ciclistas na rua sendo um modal que pode ser usado com a gasolina a R$ 7,00 e o preço do transporte público a R$ 4,40 aqui na cidade, você vai ver principalmente nas periferias, aqui tem o Jardim Eliana que é na zona sul como o lugar que mais se anda de bicicleta, o pessoal sai do Jardim Eliana de bicicleta e vai até a estação de trem Jurubatuba, eles não consideram atividade física, consideram meio de transporte e dali se vê um imenso bicicletário onde eles vão para o trabalho, há pessoas que vão pedalando para o trabalho, aí se pensou emum primeiro modo de colocar banheiros e vestiários, algumas empresas tem, hoje com o fomento se tem, por exemplo, o Shopping Eldorado, antes tinha um espaço para bicicletas colocar junto com as motos, hoje tem espaço para bicicleta com armário, lugar para carregar bicicleta elétrica totalmente estilizado longe das bicicletas com ar-condicionado e uma série de condição que não tinha anteriormente, o Shopping Iguatemi melhorou muito, então os grandes shopping como o JK, agora tem espaço para bicicleta separado do espaço de moto, antigamente era tudo junto, você tinha as motos e um espaço pequeno para bicicleta, hoje tem-se um grande espaço para bicicleta e um grande espaço para moto, principalmente nos shoppings que ficam no eixo da ciclofaixa de lazer, você teve um fomento do comércio, então imagina que se passa de carro não consegue parar, mas de bicicleta você consegue parar, por exemplo, ali no eixo da L. Pelegrino que é saindo do Parque do Ibirapuera indo em direção ao Parque do Povo, você tem o pé no parque que só atendia corredor, hoje atende corredor e ciclismo, a frutaria abriu uma segunda unidade e de domingo é disputadíssimo, tanto o suporte da bike quanto o próprio restaurante, as pessoas vão para o restaurante debike, tomam o café-da-manha de bike e continuam o passeio depois, você teve esse fomento não somenteda parte cicloviária, do comércio, mas também das oficinas que consertavam bicicletas que eram largadasas traças, hoje o cara tem um volume que não consegue dar conta da demanda, contratou mais funcionários e não consegue dar conta da demanda, isso nós estamos falando dos últimos dez anos, desde a introdução até agora, tinha um rapaz que vendia coco na feira de domingo, ele tinha um carrinho para vender coco, ele conseguiu uma tenda devido ao

volume que vendia principalmente no verão, imagina você estar pedalando e encontra um coco verde gelado, fazia fila, de uma barraquinha passou a ter uma tenda porque precisava atender não somente o público da feira como dos ciclistas que passavam em frente ao seu espaço. Essa articulação foi feita primeiramente pelo Walter Feldman que tem esse papel muito importante porque ele conhecia o pessoal da agencia do Bradesco e conhecia o pessoal do Bradesco, ele fez a proposta e o Bradesco comprou a ideia na época, era pequeno trecho com pequeno investimento e aí isso foi ampliando até o Bradesco sair três anos atrás, teve o problema da pandemia, ele saiu e o Bruno Covas conseguiu que a UBER assumisse a gestão, sempre fez parte do cronograma que não tivesse dinheiro público e sim da iniciativa privada, foi a primeira parceria público-privada (PPP), é público porque nós construímos o modelo e privado no financiamento e licenciamento, foi um custo, os jurídicos tiveram que conversar para chegar a um acordo de como fazer isso daí, como colocar a iniciativa privada para fazer, também temos o problema da Cidade Limpa, como seria a exposição de marca do Bradesco dentro desse circuito, então é o primeiro projeto que não é pago pelo poder público e sim pela iniciativa privada, o poder público fez a gestão e desenhou os modelos, mas a iniciativa privada que paga a conta. Não vou conseguir definir para ti, mas existe uma legislação, consigo te dar a parte prática disso, você tem uma população que através da mídia, é mídia, que falou que para você ser bonito e gostoso, você tem que ter um carro, e para a mulher te olhar bem, estou falando no modo marketing, você tinha que ter um carrão, não basta ter um carro, tem que ser um carrão, então aqui se vê a discrepância, entra em uma comunidade como Heliópolis, em cada meio barraco tem um carro, com o preço da gasolina do jeito que está, a manutenção do carro do jeito que está, mas o cara tem um carro, porque ele tem um carro, porque a mídia fala para ele que, se for para você ser gente, tem que ter um carro, não sei se você já testou, eu não tenho carro desde 2005, quando você vai preencher questionário socioeconômico, quantas geladeiras, máquina de lavar, televisões, quantos carros, zero, hoje é um pouco mais fácil porque essa nova geração que está completando 18 anos agora esses anos, vem se deixando independente do carro tanto que os jovens hoje não ficam na fissura de completar 18 anos para tirar carta, porque hoje você tem metro, Uber, 99, aplicativos, você tem transporte público, bicicleta e carona, antigamente você tirava 18 anos, tirava carta e o sonho de consumo era ganhar um carro para ir na faculdade e sair com as meninas, tinha essa mídia falando contigo do carro, nós deixamos o transporte ferroviário que era maravilhoso para colocar o transporte rodoviário na década de 60, os caminhões na rua porque aquilo era progresso, se vendeu uma ideia que hoje está sendo descontruída, não precisa ter carro para ser gente, aliás onde eu moro carro me atrapalha porque consigo chegar, mas não consigo estacionar, mas chego a pé, de Uber, de bicicleta, no meu prédio são vários apartamentos que não tem carro, o que ajudou, você tem uma política pública que tinha de ser feita, mas nunca fez porque a cabeça dos seus dirigentes estavam voltadas para o carro, tinha lei para fazer ciclofaixa de lazer, mas porque não fez, porque quem estava comandando via o carro, como é que eu tiro uma faixa de carro e coloco uma faixa de bicicleta, ah, mas não tem ciclista, foi uma briga, você começa a rodar isso e com isso vai criando um hábito, passa a fazer parte do cotidiano das pessoas encontrar a ciclofaixa de lazer e encontrar o seu desvio, encontrar as pessoas pedalando, até pedalar e começar a andar, eu particularmente como professora de educação física acho que a ciclofaixa ajuda a treinar porque você não levanta da cama e vira ciclista-cicloativista da noite para o dia, você começa percorrendo pequenas distancias, vai a padaria, ao supermercado até percorrer 10, 20, 30, 40, 50, 90 km, não é da noite para o dia que você faz isso, houve uma guerra entre as pessoas a favor e outras contra, uma guerra para convencer a população de que aquilo era legal, então apanha, tivemos excelente apoio da mídia que, na época era a Globo, que falava a favor, não sei se você já teve essa experiencia, você tem uma coisa que pode ser negativa, mas o repórter abre o jornal da manhã, sensacional, 5000 ciclistas invadiram a marginal mudando o conceito da cidade fazendo com que São Paulo avance, olha que maravilha, então você vai meter o pau e a principal emissora na época está falando que o negócio é bom, aí abre o jornal Estadão e está ali, uma tacinha da Copa São Paulo de Futebol Júnior e meia página dos ciclistas invadindo a marginal, a mídia consegue esse trabalho junto e aquele cara que falou mal que estava contra, começa a pensar, olha, você não tem lugar para pedalar na sua casa ou no prédio, você pode pedalar na ciclofaixa de lazer, pode ir no parque incentivar o seu filho a sair, a Caloi na época estava falindo, não conseguia vender mais bicicleta para girar, hoje você pega a Caloi do que vende bicicleta, na pandemia todo mundo comprou bicicleta, acabou as bicicleta do mercado aqui em São Paulo, porque as pessoas para fazer alguma atividade pedalavam, a minha visão de dentro do sistema público, você tem um gestor que comprou uma briga, uniu com a imprensa e a iniciativa privada e aí fez a roda rodar, se fossemos começar hoje do jeito que está não sei se sairia. Faixa de pano, é uma faixa que mostra que a via está interditada de tal horário para a ciclofaixa de lazer, desvio quero chegar no hospital Alvorada, siga os desvios para chegar, vários cruzamentos estão sinalizados, outros estão fechados, então há uma sinalização como qualquer evento que feche o viário, a exigência do poder público para a iniciativa privada é que

coloque as faixas indicativas de desvio e de que a ciclofaixa de lazer será ativada de domingo das 7 as 16h. O que acontece com o poder público, nós da Secretaria de Esportes levantamos a roda partindo daqui, aí você vem de uma gestão queo secretário de esportes nem queria ouvir falar da ciclofaixa de lazer, então ele empurrou com a barriga, asecretaria de transportes teve que absorver até porque tinha um grupo de cicloviários que trabalhava e estudava a bicicleta junto com a iniciativa privada, então nós começamos, mas não está com a gente comogestão, sou uma remanescente desse projeto, como sou funcionária de carreira, eu continuo, trago a história de tudo que foi implantado, dessa transição entre Bradesco Seguros e Uber por conta do históricode ter participado desde a primeira fase da ciclofaixa de lazer na implantação do primeiro trecho,acompanhei 120 km, depois da gestão Haddad dei uma afastada, mas sempre quando tem dúvida consulta,o grande erro da prefeitura é que deixa de ter coisas documentadas para ter na memória dos funcionários,então aposenta e vai embora, essa memória some, falta descrever o que realmente aconteceu, é o que estou te contando, tem aquela coisa do prefeito mandou, não, tinha uma demanda, o que estou contando são bastidores, começou em um evento e uma reunião básica da Globo, vai dar 5000 bicicletas, mas os caras vão se matar nesse transito, o que nós vamos fazer, se resgatou a lei, vamos colocar a ciclofaixa delazer tanto que o bike tour foi em janeiro e a ciclofaixa foi lançada em agosto e aí você imagina que foi um esquema de guerra porque tem os cicloativistas são ciclochatos, tudo que você fala é não, não é assim, lembro do filho da Tomi Otaki desenhou aquela ciclovia da marginal Pinheiros e ele foi apresentar o projeto e o Daniel Guth chamou todos os cicloativistas, chegou um momento que o dono do projeto não sabia maisdo projeto dele de tantas pessoas dando pitaco, foram muitas opiniões atropeladas, lembro uma hora da apresentação que ele olhava o projeto dele, olhava para as pessoas e não sabia mais o que ele estava falando, então os bastidores foram bem tensos, mas o projeto na cabeça do Walter tinha que sair, tinha dinheiro e estrutura, o prefeito foi para cima do secretário de transportes na época, mandou para a CET que como você fala, trabalha com carro e agora vai trabalhar com bicicletas, ressuscitou o diretor de operações que cuida de carros com o grupo que cuidava de bicicletas e aí começou, começou a ciclofaixanesse lado dessa rua, duas semanas depois teve que mudar, teve vários ajustes porque você colocou pensando em um comportamento, a população se comportou de outro jeito, existia uma audiência pública na subprefeitura, no Butantã que passa ali na Lineu de Paula Machado onde você apresentava, hoje tem oCONSEG, apresentava para a população a proposta, ouvia as reclamações, teve ciclovia na época do Haddad que passava em frente de lojas, teve que jogar para o canteiro central porque era seção de lucrosdo comércio, então teve muitos embates, mas estava firme a proposta, o gestor que propôs segurou a bronca, principalmente nas três primeiras semanas da implantação Parque das Bicicletas – Parque do Ibirapuera para ver a pancadaria como que foi, ele segurou e depois consegui convencer o prefeito para ampliar, quando começou a ampliar, passou a ter mais espaços, imagina tinha 3 km passou a ter 12 km, quero ir do parque do Ibirapuera até o parque do povo pedalar, não preciso pegar ônibus, não tem metro, não preciso pegar taxi nem preciso ir de carro, chega lá não tem como estacionar, aí então vou de bicicletaconsigo passear, paro minha bicicleta dar uma descansada, tomo uma água de coco no café da manhã, almoço, pego a minha bike e volto pela ciclofaixa de lazer no final, ficou uma coisa legal depois de três a quatro anos você observar o transito aonde tinha ciclofaixa de lazer, então era engraçado que o motorista estava domesticado, aquela faixa era da bicicleta, já estava pintada de vermelho, a sinalização do nosso sistema cicloviário é vermelho pelo código de transito e os motoristas durante a semana ocupavam a faixada direita e a última faixa a ser ocupada era da ciclofaixa de lazer no final de semana da esquerda, um comportamento engraçado do motorista, você via formando transito na faixa da direita e da esquerda ficando livre, aí lógico com o volume de carros eles iam acabar ocupando, mas começou a existir um respeito por aquela faixa em nossa observação, a gente comentava nas reuniões, olha parece que as pessoas respeitam o espaço da ciclofaixa de lazer, então quando introduziu a ciclovia chiaram um pouco, mas hoje está bem mais aceito até porque hoje se tem com a pandemia, teve as entregas de comida por aplicativos utilizando o transporte por bicicleta. Sobre os números de frequentadores, precisava levantar esses dados, as últimas pesquisas não sei se estão pagando para fazer esse tipo de pesquisa, o Bradescofazia, entre 50.000 a 100.000 pessoas por evento, mas assim, 10.000 pessoas com bicicleta já é muita gente, a prefeitura em alguns pontos engrandece os números, mas 10.000 pessoas com bicicleta já é muita gente porque ocupa mais espaço que as pessoas, muita gente que vai pedalar nos parques usa a ciclofaixa de lazer e as ciclovias, aí era uma briga minha quando montou a ciclovia da Paulista que mantivesse a ciclofaixa de lazer até porque era a menina dos olhos do patrocinador e o que a gente viu, fechou a Avenida Paulista para o lazer, precisava cercear as bicicletas até porque você está olhando um show estando distraído, mas tem o cone avisando que aquela parte é da bicicleta, segurança para a bicicleta e para o pedestre, tem os monitores que ajudam na travessia, então aos domingos existe a ciclovia no canteiro central mais a ciclofaixa de lazer na faixa da esquerda com as duas se coexistindo. Lembro

da gente fazer algumas pesquisas, tinha algumas pesquisas, ativamos os grupos de ciclismo, tínhamos uma proposta de ir a Bogotá e fazer umas viagens a outros países para conhecer outras iniciativas e trocar experiencias, mas de maneira geral essa iniciativa foi cerceada onde acabou não vingando, tiveram conversas trocando ideias, ouvimos outras experiencias, alguns membros só foram para olhar, por exemplo, estive no Chile de férias e fotografei a ciclofaixa de lazer deles, observei o que se fazia, era parecida com a nossa, o que faz parte do hábito, você trabalha na área com o olhar técnico, você está no local, vê o negócio montado, surge a curiosidade de trazer esse material, mas não vi nenhuma ação durante esse período de aprendizado, a não ser do pessoal que já tinha essa demanda da CET, que corria atrás para ver, mas olha, vamos montar um grupo para fazer viagens a outros lugares, tinha uma demanda, mas não aconteceu de um grupo Intersecretarial sair do Brasil para ver outras experiencias. Depois da implantação e que a população se acostumou com a ciclofaixa de lazer, hoje faz parte do dia-a-dia, eles perguntam, porque não foi montada nesse domingo, brigou, aconteceu alguma coisa, porque esse trecho não foi montado, hoje existe essa curiosidade, você sabe o horário da montagem da ciclofaixa de lazer, mas ainda não está acionada, agora sim, são 7 horas da manhã, quero ir para a corrida, faço muito isso, pego a ciclofaixa de lazer aos domingos, estou indo para o Ibirapuera correr, moro aqui na Rebouças, subo a Rebouças pela ciclovia, entro na ciclofaixa de lazer e vou até o Parque do Ibirapuera, é muito prático, assim como para mim, para várias pessoas, nas corridas tem bicicletário para acomodar essa galera que vai pedalando. Na pandemia, teve que mandar as pessoas ficarem dentro de casa, parou de funcionar a ciclofaixa de lazer e assim que teve o primeiro sinal de liberação de vacina, de que poderia voltar, até antes dos parques a ciclofaixa de lazer voltou, hoje se vê que a atividade física é um grande componente para melhora da imunidade, então fazer com que as pessoas pedalem, respirem, se locomovam, se movimentem, a ciclofaixa de lazer é um grande aliado. Não acredito que você levante da cama, olha para os espelho e diz, vou ser um ciclista, até tem os comerciais que a menina olha para a bicicleta com o pneu murcho e diz, começo amanhã, mas você vai para a ciclofaixa de lazer, chama os seus amigos e parentes, geralmente o pedal é masculino, isso tem pesquisa, muito engraçado, a gente descobre durante a pesquisa que a mulher vai para acompanhar o marido ou namorado, apesar de existir grupos de mulheres para pedalar, mas a grande proporção ela sai para acompanhar, então começa por trechos pequenos, está segregado e seguro, você se sente seguro para pedalar naquele espaço, nesses anos todos me lembro de dois acidentes, um o ciclista com celular, foi beber água, perdeu a direção e saiu da ciclofaixa de lazer, saiu do espaço segregado e bateu no carro, a partir daí você começa a pedalar, mas você está treinando sua musculatura, vai vendo a bicicleta, vai interagindo com outras pessoas, olha, coloca o selim de determinada maneira, pedala com uma bermuda que tenha almofada para não doer, aí você começa a passear, vi amigos meus que não imaginava, disse que já tinha pedalado 90 km e que iria começar a pegar estrada e hoje pega a Bandeirantes nos finais de semana com os amigos, mas começou com uma bicicleta simples que ganhou do bike tour pedalando 10 km no máximo e hoje tem uma bicicleta equipada. Precisava fazer uma nova pesquisa dentro desse expoente feminino, quando fiz a pesquisa anos atrás, uma do Ibope e outra do nosso departamento da secretaria de esportes e deu o mesmo resultado, 60% das mulheres que pedalavam era para acompanhar o namorado. A diferença social da cidade, sempre falei disso, vamos caracterizar, um garoto daqui da zona sul que tem mais recursos, ele ganha do pai uma bicicleta que põe a rodinha que é terrível, capacete, joelheira, cotoveleira e ele pedala sem equilíbrio porque fica no computador a semana inteira, pedala balançando, aí você pega o menino que pedala ali da zona oeste da Quatira e vi isso também em Cidade Tiradentes, o pai compra uma bicicleta para a família toda, se você tem 20 anos pedala na Barra Forte aro 26, se tem oito anos é na mesma bicicleta, qual a diferença, com 20 anos você senta no selim, com oito anos você pedala em pé, então a experiencia motora desse menino que pedala na periferia com uma bicicleta grande e pesada, ele encara, a musculatura dele trinca, ele consegue fazer, era muito legal de ver essa diferença de vivencia motora das crianças, aqui que o pai dava toda as condições, mas ela não tem experiencia motora suficiente porque o pai compra a bicicleta do tamanho e na periferia o moleque andando com uma bicicleta que é da família toda, então a experiencia da ciclofaixa de lazer me fez observar o tipo de ciclista que consumia a ciclofaixa dependendo da zona da cidade. É muito complexo levar a frente essa política pública em uma cidade que virou um caminho de rato, mas o cara tem que usar a bicicleta e são modais que não levamos em consideração que é o a pé, o cara não tem dinheiro nem para comprar uma bicicleta, ele anda muitos quilômetros a pé para chegar ao transporte público ou ir ao trabalho e ele vai de bicicleta, por exemplo, o vigia trabalhava aqui na secretaria de esporte em Moema e morava no Jardim Ângela, 17 km para ir, ele fazia 10 km correndo, tanto na ida quanto na volta, aí ele alcançava o transporte público para pagar uma condução apenas ou para ir em um transporte nem tão apertado ou as vezes fazia os 17 km correndo, esse cara faz atividade física, coisa que você está pedindo, 60% da população é sedentária, preciso da política pública, a secretaria de saúde, aliás secretaria da doença, secretaria

da saúde é a minha né que é esporte, precisa que a população vá andar de bicicleta, vá caminhar, vá para o parque, porque ela é sedentária, você vê o cara entra na garagem, dá a volta no quarteirão para comprar um maço de cigarro na padaria, fica rodando para ver se consegue estacionar, mas não consegue ir a pé,os mais novos nem tanto, vejo muitas pessoas novas que não querem ter carro, tem um amigo dono de empresa que diz que o filho tem 21 anos e ainda não tirou carteira de motorista, aí ele ganhou o carro e o pai na pandemia teve uma série de problemas na empresa, está usando o carro do filho e nem se preocupa se vai ter ou não, acho que daqui para frente você cria um jovem mais consciente do consumo de automóvel e vai usar as alternativas. Na ciclofaixa de lazer, pedimos para o tetraplégico que use cadeira elétrica e semovimento com o sopro que evite porque a condução da cadeira dele, o medo é ele sair do cercado da ciclofaixa de lazer, os outros vao andar de hand bike na ciclofaixa de lazer. Nos últimos cinco anos, houveuma mudança de secretários muito grande, o cara precisa sentar na cadeira e entender a secretaria de esportes, por exemplo, o Walter Feldman ficou seis anos na secretaria de esportes passando as duas gestões do Kassab, ele ficou afastado um tempo, voltou como secretário das subprefeituras e depois foi para a secretaria de esportes, em São Paulo ela é considerada a secretaria da felicidade, por exemplo subprefeitura tem enchente, cai barraco, abre buraco no asfalto, sei lá, tem problema na feira, então é um cargo que sempre está tratando de problema, a assistência social tem morador de rua, caiu prédio tem quecolocar as pessoas no lugar, sempre tem problemas, na secretaria de esportes não, chegou janeiro e não fez nada, tudo bem, em janeiro a secretaria de esportes fez um evento com bike tour para 5000 pessoas, sensacional, se não fizer nada, não tem problema, se não fizer nada não vou abalar o dia-a-dia da cidade,mas se fizer alguma coisa, será ótimo, aí na primeira página do jornal a secretaria de esportes fechando amarginal pinheiros que é pista expressa de carro, lotou de bicicletas, aí falou do transito que bateu na Imigrantes, não, a mídia comprou a ideia da marginal cheia de bicicletas, o senhor Feldman saiu da subprefeitura puto, depois de uma semana na secretaria de esportes, uma pessoa inteligente, opa, lembrode uma fala do prefeito Kassab que é uma pessoa engraçada e ele falava assim para o Feldman, ele tinhabike tour patrocinado pela Globo, então n entrevistas e tinha a Copa São Paulo de Futebol Juniores que também bomba em janeiro aqui, então ele dava entrevista direto, aí a fala do Kassab ele disse, olha Walter você está famoso ein, chega aqui a Globo está te entrevistando sobre bicicleta, somente felicidade, o repórter para mim pergunta quando você vai tapar buraco ou vai resolver a enchente ali, comigo é só porrada, com você só alegria, aí o senhor Walter disse que a Secretaria de Esportes é da felicidade porqueo próprio prefeito tem essa visão, para nós ali é só coisa boa e para ele como gestor de uma cidade como São Paulo em janeiro devido a temporada de chuvas são muitas enchentes e muitas subprefeituras com problemas, aí ele passou a gostar da secretaria e passou a fazer coisas pela secretaria, ele introduziu vários programas melhorando muito a gestão da secretaria sob sua responsabilidade, mas ainda hoje os secretários que passam e que tem essa visão melhor, eles gostariam de voltar, nos últimos cinco anos, cada ano teve um secretário diferente, assim eles não consegue conhecer a fundo a secretaria, tem 46 unidades fixas, 200 UDM fora uma série de problemas, ele não consegue conhecer, quando ele começa a conhecer ele sai, tive dois secretários que saíram e ficaram na fila do prefeito que, se ele quisesse retorná-los a secretaria, eles retornariam. Pertenço ao grupo *Exercise Medicine*, um braço do *American College and Sports Medicine* que fala que o exercício é o remédio, um grupo voltado para os profissionais da saúde,inclusive o médico, hoje trabalhando nesse grupo vê-se a dificuldade do médico fazer atividade física e receitar atividade física, por exemplo, conversando com o médico geriatra falando de demência, qual o remédio, o que vai retardar é a atividade física, não existe remédio para o Alzheimer, assim como temos costume do carro, temos o costume de sair do médico com uma receita de remédio, se o médico não passar uma receita, ele não presta, mas o médico não passa atividade física, brigamos para que eles receitem atividade física, o que precisa para recuperar o idoso, precisa trabalhar o equilíbrio e coordenação, trabalhar o cognitivo com atividade física melhor do que com remédio, é um trabalho que estamos fazendo dentro desse grupo interdisciplinar de saúde, educação, meio ambiente e esporte aonde buscamos valorizar a atividade física e ensinar os médicos a receitarem atividade física.

THIAGO DE SÁ

Preciso saber do projeto para ver se me qualifico porque não estou mais baseado em São Paulo, produzi muita evidencia sobre São Paulo, da sua apresentação, penso que você está conseguindo encontrar as pessoas certas, seja a nível sul-americano, é a Red de Ciclovías Recreativas de las Americas (Red-CRA),se a ciclovia começa ou não na Colombia, é uma questão a ser discutida, no artigo que publiquei na RevistaBrasileira de Atividade Física e Saúde que, dependendo do desenho que você assume para esse tipo de programa, isso já acontecia no Brasil desde a década de 50

porque o que acontece é o seguinte, dentro desse balaio de ciclovia recreativa, tem muitos desenhos de programas diferentes, você tem a ciclovia recreativa colombiana que é fechar muitos km contínuos de rua inteira ou pelo menos uma via dela para asavenidas de duas vias, você tem o modelo de *park run* que alguns modelos incluem esse tipo de programaque também é um modelo de promoção baseado em parques tanto para corrida como para bicicleta e alguns desses programas de *park run* conectam os parques, eles só fazem as linhas para conectar os parques, por exemplo, no Brasil você tem três desenhos diferentes, um desenho mais parecido que o da Colômbia que fecha a rua toda, vários quilômetros, é contínuo e de uso diverso para caminhada, bicicleta, criança e cachorro associado ou não a serviços, então tem cidades que vão colocar cabelereiro, assistência social, veterinária, conserto de bicicleta, você tem o modelo da ciclofaixa de lazer que só encontrei no Brasil até hoje, que é esse modelo, não sei se você teve a oportunidade de conhecer São Paulo, você não fechauma rua inteira, você fecha as vezes uma faixa da rua que é continua, ela é longa, mas ela é muito voltada para bicicleta, não é de uso misto, que é um modelo diferente da ciclovia recreativa da Colômbia, o mesmodesenho da Colômbia você vai encontrar no Rio de Janeiro onde eles fecham a orla, a Avenida PresidenteVargas, Flamengo e Botafogo, você fecha tudo ou o modelo da Paulista Aberta, que é igual ao modelo colombiano, então você tem esses dois desenhos, o da ciclofaixa de lazer muito voltado para a bicicleta que é um pedaço da rua contínuo, o desenho que vamos chamar de ciclovias recreativas que é o desenho colombiano, da paulista aberta em São Paulo e do flamengo e botafogo no Rio de Janeiro só para dar os exemplos e você tem o terceiro desenho que é o mais antigo de todos que é o desenho da Ruas de Lazer,um desenho que nasce no Brasil na década de 50 do fechamento de uma ou duas quadras, uma política que presume a indução, o movimento e gerenciamento da rua de lazer pelos vizinhos, você precisa ter doisterços das assinaturas, em alguns lugares é 50% dos moradores, o poder público dá os cavaletes e os brinquedos, mas no final do dia quem vai gerir aquilo são os vizinhos a partir de uma organização ou associação informal, enfim, só para te dizer que é isso, dentro desse guarda-chuva de ciclovias recreativas,você tem pelo menos três ou quatro desenhos que servem a propósitos distintos, que são mais ou menos fortes naquele lugar, claro que importa uma cronologia das coisas, a história te ajuda a entender como essas coisas evoluíram, até por isso propusemos lá atrás e chegou a conversar com o poder público essaideia da teia de lazer, aproveitar o que cada um desses desenhos tem de melhor, no caso do município deSão Paulo e outros municípios do Brasil já existe a coexistência de dois programas com desenhos diferentes, então o ruas de lazer são essas pequenas ilhas, de bloco em bloco, de quadra em quadra espalhados pela cidade como o desenho da ciclofaixa de lazer com o desenho da ciclovia recreativa só que totalmente descoordenado, totalmente sem conexão um com o outro, inclusive do ponto de vista da governança e do financiamento, um vai estar sob a responsabilidade da Secretaria Municipal de Esportes,o outro vai estar sob a responsabilidade da Secretaria de Transportes e CET e o outro sob a UBER, não háuma integração e coordenação entre eles, não há uma mesma fonte de financiamento, se constituíram como programas, não como políticas, que mais ou menos tentam cumprir a mesma função, que subaproveitam suas potencialidades e limitações ao não se conversarem. O que chama a atenção do modelo de Bogotá é essa integração que ocorre a partir da criação em 1995 do Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD) a partir de iniciativa do prefeito da época Antanas Mockus e vários outros programas que se desmembram da ciclovia bogotana, o que chama a atenção é que há um desejo da cidadania sendo um patrimônio cultural imaterial da cidade com o fechamento, as pessoas as 7 horas da manha já tomam as vias e o quanto essa iniciativa gerou outros programas para a promoção do uso da bicicleta, tudo bem, promover a mobilidade ativa como skate, patins e outros, mas se já é tão difícil andar na via pública de bicicleta, imagina patins e skates, inclusive entrevistei uma moça de Cali que é da rede epromove o patins, em Cali tem 5000 patinadores, saem as noites para pedalar e a Colômbia se congregoumuito a bicicleta sendo o carro chefe da promoção da mobilidade ativa, também de uma certa maneira caracterizar o conceito que está em vias de construção, é o que tenho percebido, acho até mais interessante que, quando você diz que esse conceito foi criado na década de 70 na Colômbia, essa narrativa construída a partir da Colômbia, inclusive a partir dos governos nacionais e locais, isso passou a ser um patrimônio cultural e uma política que o país exporta, cada país tem suas fortalezas, a Holanda tem na bicicleta um carro chefe, um símbolo e uma imagem, a Colômbia tem as ciclovias recreativas, agora o que seria interessante observar é em que medida esses diferentes desenhos poderiam se complementar porque posso te dar algumas limitações do modelo colombiano, do ponto de vista do desenho do projeto, o fechamento linear de uma grande quilometragem de vias as vezes não é possível em muitas cidades seja porque o transito é muito grande e vai haver muita resistência política, seja também porque o desenho do próprio tecido urbano não permite, então como é que você vai fazer grandes fechamentos de vias numa favela, você não faz porque não tem como, e no caso específico da Colômbia você vai ver que todas essasciclovias estão nas baixadas dos vales que são as partes planas das cidades e que é

justamente onde mora a população mais rica, então há limitações nesse tipo de modelo que poderia ser complementado pelo modelo de ruas de lazer, de ilhas de lazer, em lugares onde esse fechamento linear de muitos quilômetrosnão é possível, como por exemplo, as encostas de Medellín ou as favelas do Brasil. Existe um outro aspecto e percebi que você está interessado na governança e na gestão política em torno do tema que é o seguinte, embora todos esses desenhos ressignificam o espaço público e permitam uma vivencia experiencia que ocotidiano da cidade não oferece que é o da pessoa pegar sua bicicleta, pegar seu patins, levar seu cachorro e dar uma volta no meio da rua que é transformador porque a cidade ensina e é lá fora que a gente aprende a conviver com ela, do ponto de vista da gestão pública, tanto a ciclofaixa de lazer quanto a ciclovia recreativa colombiana depende, tem uma centralidade do governo para sua gestão, financiamento, manutenção e sustentabilidade pela complexidade, independente da fonte de financiamento, o programa vai depender de uma organização central da gestão, seja privado até pelo próprio governo que terceiriza ou concessiona porque a rua segue sendo pública, inclusive precisa de um mecanismo de transferência como a autorização, mas de qualquer forma você precisa de uma gestão central pela complexidade porque vai precisar mobilizar a organização do transito, segurança, saúde, meio ambiente e outros órgãos oficiais correspondente, no caso das ruas de lazer não, não sei o quanto você está familiarizado com esse modelo, enquanto o modelo colombiano, chileno ou da ciclofaixa de lazer favorece a criação de parcerias público- privadas, o modelo de ruas de lazer favorece parcerias de público-pessoas sendo mais participativo, são os vizinhos e moradores daquele bloco-quadra que vão decidir conjuntamente se querem ou não fechar a rua em determinado dia para todo mundo brincar e se divertir, aí o programa está montado de um jeito que o governo deixa de ser um gestor central e passa a ser um facilitador, então o governo, no caso a prefeitura e secretaria de esporte que vai receber esse abaixo-assinado, no caso de São Paulo até pouco tempo atráseram dois terços dos moradores que vai acionar a CET para fazer uma análise de tráfico para ver se é possível fechar, a CET vai e faz e aí vai acionar a secretaria de esportes para que a secretaria de esportesde o pacote de coisas, bola, golzinho, cavalete, mas no final do dia quem decide os rumos do programa são os moradores, você percebe, porque se eles quiserem fazer uma festa de aniversário naquele dia, eles podem fazer, se eles quiserem fazer um torneio de futebol com a molecada do bairro, eles podem fazer, enquanto esses modelos maiores e mais centralizados não oferecem a cogestão, a participação da comunidade, do cidadão na gestão direta do programa, os dois programas devem existir de maneira complementar é que como ciclismo urbano, é esse primeiro momento da pessoa utilizar a bicicleta, enquanto uma via que é ocupada de maneira hegemônica pelo transporte motorizado é pouco convidativapara esse uso e o quanto essa politica pública colabora para o uso de bicicleta no cotidiano, a exemplo de Bogotá, cidade do continente americano que tem 7% dos deslocamentos diários em bicicleta, em São Paulo tem 2% penso que a ciclofaixa de lazer e a ciclovia recreativa colabora para que a pessoa possa usar bicicleta de maneira segura e cômoda naquele momento de execução do programa, claro tem a questão do relevo, São Paulo uma cidade entre vales e Bogotá no altiplano, Medellín tem esse programa, mas a assistência é muito menor, tenho pensado na promoção da mobilidade ativa, o discurso da mobilidade ativaem São Paulo está centrado na infraestrutura com a realização de ciclofaixa e ciclovia, isso significa tirar estacionamento de automóveis e pouco pensa que na américa latina, a bicicleta está centrada no tempo delazer, não como brinquedo ou instrumento de mobilidade, o interessante da Colômbia ao contrário do Brasil não existe a tradição de pais ensinarem os filhos a andar de bicicleta quando estão mais novos, isso foi uma coisa que me surpreendeu, é um país que tem uma cultura ciclística esportiva muito forte, não acontece isso do Brasil, em um momento dos cinco aos oito anos de idade onde seus pais vão te ensinar a andar debicicleta, estou de pleno acordo contigo, a ideia é ter sistemas complementares porque o que eu acho importante pensar, a que serve e a quem serve esses programas, a questão da mobilidade ativa é muito importante, só que o modelo de ciclofaixa de lazer, esse do Bradesco daqui de São Paulo, ele não vai servir para essa criança de seis anos de idade que está aprendendo a andar de bicicleta, vai servir apenas para o adulto motorista que possivelmente pode ser um ciclista, mas também como Jaime Ortiz colocou, quando o movimento cicloativista tenta ser hegemônico, começa a surgir a violência contra si mesmo, como por exemplo, ocorreu com a Marina, não, a bicicleta está no informal, o que estou falando é para além disso, a mobilidade ativa por bicicleta é um aspecto importante, mas a pergunta que precisamos fazer é a seguinte,esses diferentes modelos de programa, e só estou falando da bicicleta, servem ao propósito de ampliar a mobilidade ativa na cidade, não necessariamente, porque o modelo colombiano que fecha a rua toda permite que o pai e a mãe peguem uma criança de cinco anos com segurança ensine a andar de bicicleta nesse espaço da via pública fechada para eles, o modelo da ciclofaixa de lazer não porque é um modelo estreito, um monte de bicicleta rápido passando ao mesmo tempo, então um pai e uma mãe responsável não vai colocar a criança ali porque não está desenhado para isso, agora é o último ponto que eu queria chegar, essas são políticas de reocupação e ressignificação do espaço público, de

devolução do espaço público para a sociedade não somente para a bicicleta, imagine o seguinte, você precisa pensar em um programa e em um conjunto de programas que permite que aquele senhor acamado, que não consegue mais levantar da cama dele, possa tomar um sol, que a família possa pegar a cama dele de rodinhas e levarpara o meio da rua para ele tomar um sol e posso te dizer vários outros usos possíveis que nesse exemplolimite que acabei de dar, só quem pode se beneficiar disso é quem mora do lado do centro porque o senhor que mora na periferia não vai ter acesso a uma rua aberta para que possa tomar um sol, então devemos ampliar a perspectiva do porque estamos abrindo essas ruas para as pessoas, não somente para a bicicleta, não somente para a caminhada, não somente para a mobilidade, é para tudo, para a criança brincar, é para a oferta de serviços, é para o idoso e a idosa que não foram mais capazes de sair para a rua porque a calçada é uma merda e porque eles não andam mais, é para fazer festa, é para todo mundo, não somentepara quem tem o privilégio de morar onde é plano, inclusive eu ouvi da coordenadora da *Calle Activa* de Rosário na Argentina onde ela fala da questão da melhor idade, próximo as ruas que são realizadas o programa, há um sanatório e os familiares aos domingos retiram eles porque lá eles fecham a costanera do Rio Paraná, aonde tem a calle activa eles conseguem tirar os idosos para realizar esse passeio na cadeira de rodas porque o foco é a pessoa com mobilidade reduzida e o quanto pode usufruir da via pública, mas aí você não acha que a lógica teria de ser o contrário, é legal que por um acaso tenha um sanatório perto da calle activa, mas a logica desses programas centralizados não deveria ser o contrário, vamos abrir as ruas aonde tem sanatório e os outros 17 sanatórios de Rosário, por isso do argumento da comunidade envolvendo a cidadania na participação da construção do programa e de fazer um planejamento que é o caminho inversão, não é fazer rua de lazer, ciclovia recreativa ou ciclofaixa de lazer onde é mais conveniente, é fazer onde é mais importante do ponto de vista da comunidade, não estou dizendo que é um ou outro, você matou a charada, mas assim esses programas contém um desenho limitado, é a teia de lazer, agregar os dois modelos, e o último elemento que ainda não disse e que está no texto é o seguinte, então se você pensar em uma cidade de encontros como vai dizer a Jane Jacobs e outros autores, uma cidade só existe enquanto espaço de encontros e interações, senão não faz sentido, não faria sentido então você combinar, você mapeia e identifica lugares que tem muitos idosos e crianças,um local onde tem muitas pessoas com poucos aparelhos de lazer próximos e aí você constrói células e ilhas de proteção a partir da abertura das ruas para que essas pessoas possam se reapropriar do espaço público, mas ao mesmo tempo, você não quer que essas ilhas existam por si, você pode construir caminhos entre elas para que as pessoas se encontrem, aí entra o governo, você pode ter um modelo misto aonde as ilhas são autogeridas e as conexões são geridas de forma centralizada, meio que esse modelo colombiano vamos chamar assim, claro o papel do Estado gerindo e financiando o sistema como um todo,parte dele pode ser por parceria público-privada porque a empresa como Itaú ou Bradesco vão sempre querer estar aonde se tem mais gente e gente de maior poder aquisitivo porque para eles é uma ação de marketing, é legítimo, não há nada de errado nisso, agora o poder público não pode se contentar com isso, para os lugares onde não há o interesse da iniciativa privada é preciso, ou as vezes o governo pode fazer uma contra partida, te dou as partes mais suculentas desde que você me ajude a pagar a conta nas partes menos interessantes do ponto de vista do marketing, mas interessantes do ponto de vista social, porque isso acontece com a arrecadação de marketing do IDRD, inclusive a coordenadora da ciclovia bogotana disse que, junto com o Transmilenio, as únicas secretarias de marketing no Distrito Central de Bogotá e recebem recursos financeiros do privado, lá a ciclovia não fica apenas na parte central da cidade, ela chegana periferia, claro, não da maneira como se deveria das ruas de lazer, mas tem abrangência no 50km2 da região metropolitana de Bogotá, dentro desse modelo colombiano é o que de mais avançado existe e é maravilhoso, ainda assim poderia ser melhorado se pudesse criar essas ilhas e pudesse ter uma participação mais efetiva da sociedade na sua gestão, o que a gente estava conversando antes, estou tentando entender a racionalidade da coisa, estou defendendo o modelo colombiano pensando em São Paulo e o quanto essa política ocorrer em São Paulo, poderia acontecer em outras cidades do estado de São Paulo, sou de Piracicaba, tenho defendido com uma vereadora de implantar na rua do porto, mas aí voltamos, é um espaço de elite da cidade, daí consigo perceber que a lógica do brasileiro é da bicicleta como brinquedo, inclusive no manual de ciclovia recreativa fala do primeiro aspecto de implantação é a vontade política e o quanto as ciclovias em São Paulo foi por vontade política do prefeito, olha agora com o PSDB, não consegue avançar, mas também não consegue tirar o que já foi colocado como a Paulista Aberta que é uma conquista, agora nós não precisamos escolher um modelo, esse modelo de fechar a rua do porto é pobre porque é reproduzir a mesma coisa, fechar a Paulista e ponto, você precisa pensar em um sistema e esse sistema enquanto desenho seria um sistema de teia em que você tem nós e linhas que se conectam sob o princípio da cidade do encontro e da troca e a gestão disso é do poder público e em partecom a iniciativa privada e em parte com as próprias pessoas, no desenvolvimento desse sistema em teia, a escala da cidade

importa muito, então o que serve para São Paulo pode não servir para Piracicaba, pode ser que Piracicaba se satisfaça com as ilhas porque já é uma cidade de uma escala menor, é possível fazer uma conexão sem que necessariamente você precise fechar a via e aí você alivia a resistência política entorno da implantação de um sistema como esse, então pensando em um planejamento começaria com as ilhas, com as ruas de lazer numa cidade da escala de Piracicaba e depois trabalharia para conectá-las, você pode criar uma ideia de bairros de lazer em que você fecha, por exemplo uma quadra, você fecha duas a três quadras ali em um canto de cada bairro e depois vai conectando eles, inclusive a pobreza desse modelo da rua do porto é que todos vão chegar de carro, daí tem que atravessar a cidade com a família, se você tem isso em cada bairro, se você tem ilhas de lazer territorializadas por bairro, evita isso que você está dizendo, talvez terá menos resistência, vai haver menos objeção de fechar duas ou três quadras em cada bairro no domingo do que haver de fechar uma grande avenida de Piracicaba ao domingo, as ruas de lazer estão imersas no Decreto Ruas Abertas, não sei, se que esse programa existe algumas décadas e na última vez que vi, seguia sob a responsabilidade da SEME, uma última coisa que queria te dizer, dá uma olhada no meu research gate, vou te mandar dois links de artigos meus, um artigo sobre o sistema de aluguel de bicicleta, te ajuda porque conta um pouco dos bastidores de como a política pública foi organizada, um correlato de como a política pública de ciclovia é organizada e o segundo um pouco mais teórico sobre o direito a cidade e a transição de mobilidade humana utilizando São Paulo como exemplo.

VANESSA TORDINO

Sou publicitária de formação, em 2009 a agencia que eu trabalhava conquistamos a conta da Caloi e na época a primeira coisa que a gente pensou das pessoas de minha geração é a campanha “Não esquece aminha Caloi”, ter uma conta dessa vamos resgatar, fizemos uma pesquisa com crianças de seis a onze anos na época e aí a grande surpresa, uma das crianças a gente perguntou o que é a caloi e ela é chocolate, aquela era uma geração perdida para a bicicleta, uma geração videogame indoor, não tinha mais o hábito de pedalar na rua, quanto mais uma bicicleta enferrujando numa casa da praia ou você colocando no carro para ir até o parque, aí por outro lado nos demos conta de que somos quase uma última geração de pais para poder resgatar esse hábito para os seus filhos, então vamos pensar em um projeto para resgatar ruas de lazer que já não tinha mais na época, o passeio da primavera que era muito famoso aqui em São Paulo na 23 de maio, vamos misturar isso, fazer passeios ciclísticos, fechar uma rua no final de semana para que esses pais pedalem com seus filhos na cidade, assim nasceu a ideia, para viabilizar a autorização de fechar a rua e passeio ciclístico, a gente vai em subprefeitura e aí indicaram a Secretaria de Esporte e Lazer (SEME), lá foi a grande virada, na época era o Walter Feldman o grande responsável por isso e ele ficou encantado pelo projeto, olha, tenho um projeto de lei de 20 anos na época para ter uma ciclovia ligando parques, então vamos juntar tudo isso porque tem tudo a ver, a gente tira as pessoas dos parques que já estavam começando a ficar lotados porque quem pedalava era só dentro de parque e aí fazemos uma estrutura para ligar parques, primeiro pensamos em três parques próximos, o Ibirapuera, das Bicicletas e o Villa Lobos que dava cinco quilômetros de extensão, ida e volta dez quilômetros, vamos começar por aí, vocês tem patrocinador, vamos atrás, na época a Caloi entrou como pequena apoiadora, mas era um valor mais alto de estrutura, então precisávamos de mais apoiadores, captamos o apoio da Bradesco Seguros e o projeto aconteceu, durou dez anos com esse único apoiador e hoje continua com a Uber, pessoalmente foi aí que comecei, fiquei dez anos no projeto, me apaixonei por esse resgate da cidade, me apaixonei por ter uma marca apoiando um projeto para as pessoas, não somente a venda pela venda, inclusive me despertou uma série de questões com a publicidade em si e o quanto podemos utilizar as marcas para projetos com pessoas para não depender somente do poder público porque como dizia o Walter Feldman na época, se não fosse a iniciativa privada porque teve resistências para isso, talvez ainda estivesse no papel esse projeto e a partir de uma vivencia para o lazer em sua grande maioria para motoristas durante a semana que vivenciaram esse papel aos finais de semana, teve um sucesso do projeto que, em uma outra gestão anos depois, apostou na infraestrutura cicloviária, então a ciclofaixa de lazer passou a ser essa porta de entrada para uma estrutura fixa. Foi uma case especialmente porque na época a gente tinha a lei da Cidade Limpa, então foi um desafio conseguir aprovar, era um investimento e como contra partida, o patrocinador queria as marcas nas ruas só que estávamos com a lei da cidade limpa, foi feito um estudo com várias etapas de negociação para determinar onde estaria a contra partida no viário a partir desse projeto e que foi outra coisa pioneira também, na época era a Regina Monteiro, foram várias reuniões para chegarmos nesse consenso de ter a contra partida e, ao mesmo tempo, respeitar a lei da cidade limpa, então foi um case, não tinha outdoor, não tinha quase nenhuma opção de mobiliário urbano na cidade porque no começo foi muito mais dura as regras para a lei da cidade limpa, hoje está mais tranquilo, na época

era tudo com olhos de lince, o sucesso principalmente dos cinco primeiros quilômetros de público lotando, era muita gente, tínhamos congestionamento de bicicleta nas ruas que era uma coisa bacana, rapidamente foi expandindo para outros parques, daí foi para o Villa Lobos e até chegar no final de dez anos de projeto, de cinco quilômetros para quase 120 quilômetros que é o que mantém até hoje. Por exemplo, os serviços, que foi a própria maneira que a Caloi entrou como apoiadora, a gente começou a verque as bicicletas estavam a tanto tempo nas garagens empoeiradas que teve um case um dia que chegouuma bicicleta com um cabo de vassoura no guidão, era uma pessoa mais humilde, mas ela queria tanto pedalar que ela foi com aquela bicicleta e chegamos à conclusão que precisamos urgente de manutenção, eram bicicletas sem freio que quase não tinham condições de rodar e começamos a ficar com receio, tínhamos o receio de atropelamento, algo mais grave de acidente, mas começamos a ficar com receio de acidentes pequenos numa bicicleta que não tem freio por exemplo, daí surgiu o SOS Biking, a gente chegou a conclusão que precisávamos de mecânicos num ponto fixo, depois mecânicos circulando e foi outro sucesso o SOS Biking, aí as pessoas ficavam perguntando quanto era, respondíamos que não era nada, era um serviço, algumas pessoas ofereciam água de coco, queriam dar gorjeta porque era outra coisa muito interessante, serviço você paga, então você ter um serviço gratuito era outra coisa que as pessoas ficavamsurpresas e era outro sucesso, era só elogio o tempo inteiro nesse sentido e mais para o final, outro case que aconteceu, a gente teve a sorte de encontrar o Bike Tour SP que, na época era muito início o projeto dos irmãos Moral, um dia pedalando encontrei com eles pedalando com um grupo apresentando o MASP, eu disse o que é isso, eles tinham uns coletes amarelos, eles disseram que estavam começando um projeto de museu a céu aberto com a bicicleta, apresentar os pontos turísticos, isso é incrível, começamos a trazertambém o Bike Tour SP para as pessoas conhecerem a cidade, tínhamos a rota do centro antigo, tinha a rota paulista no final, hoje eles tem o centro velho, a faria lima, eles continuam hoje com outros apoiadores e foi eleito várias vezes o melhor passeio gratuito de São Paulo ganhando do zoológico que sempre ganha em primeiro lugar porque as pessoas passaram a viver e conhecer a cidade com o olhar da bicicleta, isso tudo passamos a trazer a partir de vivencias e experiencias com os usuários aos finais de semana. A ocupação do espaço público com geração de renda, em tese eram quatro finais de semana por mês quando não tinha feriado com uma ajuda de custo considerável para muitas pessoas que era com um complemento de renda importante e para muitos até como fonte de renda, isso também com todo o staff da operação e isso contribuiu para ajudar muitas pessoas. A meu ver, é o resultado da imobilidade porque como temos uma história de anos de incentivo ao transporte individual, as cidades estão construídas para isso, na nossa época falando em publicidade então é o carro como desejo e conforto devido a péssima condição de transporte público também te obriga quase a ir para o carro porque você sofre tanto com espera que você fica sem opção, agora o que acontece hoje em dia principalmente com essa nova geração de jovens, o carro perdeu um pouco a questão do status, hoje o jovem prefere ter uma experiencia do que completar 18 anos para comprar um carro, então com a facilidade ainda na questão da espera do tempo de imobilidadeque é muito mais tempo que ele fica ali com a facilidade dos carros compartilhados, é mais barato pagar pelo percurso do que ter um carro porque vou ter um custo maior com ele, não somente de aquisição do carro, manutenção, custo da gasolina hoje, então esse cenário levou as pessoas a outras alternativas mais econômicas como o carro compartilhado, o próprio transporte público tem um pouco mais de opção, corredor de ônibus, expansão lenta da linha do metro no contexto de São Paulo do intermodal, hoje o maior bicicletário da américa latina na estação de trem porque as pessoas usam a bicicleta até Mauá, ali você pega um trem que consegue vir para o centro, essas alternativas fazem você repensar o uso do carro e sem contar a conscientização ambiental, vou procurar um transporte saudável se eu chego no mesmo tempo, as vezes as pessoas se dão conta que não é tão diferente assim o tempo, muitas vezes o transporte público ou intermodal ele é mais rápido do que você ficar parado no carro no transito. As bicicletas triplicaram as vendas na época e continua sendo um sucesso de vendas, recentemente na pandemia estava difícil comprar bicicleta, tem muita gente de olho nisso, pega um retrato disso, moro aqui no centro de SãoPaulo, uma coisa que percebi é que antes nem tinha bicicletário nos prédios, hoje em dia participei onde moro são duas torres com 240 condôminos, implementamos um bicicletário, a questão era que não poderia deixar bicicleta na vaga do carro, então vai ter um bicicletário, ficou bem planejado, conclusão, hoje está lotado, já está liberado bicicleta na vaga de carro porque na pandemia muita gente comprou bicicleta, comas ciclovias que tem aqui, com o parque minhocão que tem aqui no entorno, é muito interessante perceberque está aumentando e é um caminho sem volta e quanto mais pessoas estão ocupando a rua com bicicleta, outras pessoas você influencia gerando mais segurança tendo pessoas pedalando na rua, tem a cidade mais humana, vai incentivar a pessoa que está no carro vendo tanta bicicleta na rua que vai querer ter umabicicleta um dia também, ela é uma corrente. O maior desafio com a iniciativa privada assim como captação de venda do projeto foi a questão da contra partida, a partir do momento que conseguimos mostrar na época um projeto

pioneiro, que você está investindo em um serviço, era uma seguradora que tem a ver com bem-estar e saúde, fazia sentido o apoio para aquele projeto, quando a iniciativa privada percebe que você tem um patrocinador, tenho, o que você precisa, preciso das autorizações do viário, preciso dos órgãos de transito do CET estabelecendo quais são as melhores vias, o treinamento dos monitores e do staff, então a prefeitura entrou com esse *know how* e com essa parte de autorizações sem a necessidade do dinheiro público que tornou possível o Termo de Cooperação, então é menos burocrático e fácil de fazer acontecer, da mesma maneira para a prefeitura, do poder público, tem o estímulo a uma atividade de lazer gratuita para as pessoas, a causa fazia muito sentido para ambas as partes, então com a autorização e apoio da CET, de todo o poder público, a iniciativa privada fica mais segura para investir em um projeto como esse,é um caminho importante porque tem a soma de interesse para um bem maior, não é só responsabilidadede um ou de outro em prol das pessoas. Hoje está um pouco mais nítido isso, se a gente pensar isso lá em2009, não tem um retorno imediato, a publicidade hoje, ainda mais com o digital, você consegue mensuraresse retorno, mas as grandes marcas já tinham a consciência do valor institucional desse investimento porque você não tem o retorno na hora, mas você tem um retorno para a marca porque é um serviço gratuito, estimula o lazer saudável, a convivência com a família, a descoberta da sua cidade, as pesquisa são muito positivas e isso acaba voltando, não com um mensuração rápida, mas a longo prazo consegue avaliar todo esse retorno positivo para a saúde da marca. Tem um ponto interessante, primeiro, entra a importância do envolvimento do poder público, quando vai estudar, qual é a base, Código de Trânsito Brasileiro, a bicicleta pode estar na rua porque é considerada um veículo, então você começa a resgatar leis que já estavam, mas as pessoas desconheciam, por exemplo, ciclofaixa operacional, como surge esse nome, existia a ciclofaixa operacional, mas esse termo não era popularmente conhecido tanto que em 2009, a gente viu pelo google, foi a primeira pesquisa de ciclofaixa em 2009 após a implementação do projeto porque até então, em um transito de feriado, você tinha aquela faixa operacional para subir na contramão dos carros, é uma faixa operacional, esse termo era conhecido pelo CET, mas quando você traz ciclofaixa operacional, você criou um novo termo que hoje está presente na política de mobilidade urbana, então quando tem o interesse do poder público, a gente vai achando esses caminhos e normas, até possibilidade de contornar uma norma para ser atualizada em prol de um bem maior, esse caminho foi interessante de ter o CET junto viabilizando dentro da lei oficializando a bicicleta como veículo, estipular que ela está a direita tendo que respeitar a sinalização, então até o trabalho de educação dos voluntários fizemos em cima disso, o respeito a sinalização semafórica, bicicleta respeita junto com o carro, a prioridade é o pedestre, você começa a resgatar esses conceitos básicos, isso a gente fala, mas não vive na prática nitidamente. Aciclofaixa operacional de lazer só está depois de dez anos acontecendo ainda em São Paulo com diferentes patrocinadores porque é um sucesso de público, se você pensar no sucesso de público ninguém tira porqueela está estabelecida, criou-se o hábito de pedalar aos finais de semana com segurança, então seja a operacional como a fixa que é o sonho ter toda essa estrutura para as pessoas usarem, essa participação é fundamental, outra coisa que vimos nessa questão de cidadania, as pessoas olham no olho, quando você está na bicicleta você fala um bom dia, um boa tarde, você vê quem está do lado, é todo mundo igual, é um conceito de igualdade que a gente perde quando estamos no transporte privativo, você não olha o seu entorno, com a bicicleta tem-se o resgate, muitas crianças, eram famílias pedalando, então os carros param respeitando mais, uma coisa que vimos claramente com pesquisa é que 86% dos motoristas passaram a respeitar mais os ciclistas depois da ciclofaixa de lazer porque você tem uma troca de papéis, começou a viver o papel do outro no domingo e quando você vê ele numa segunda-feira, automaticamente se vê naquele papel, então você está numa posição de igualdade, não importa se estou em um carro durante a semana porque enxergo o ciclista, posso ser ele no final de semana, aí está o conceito de cidadania, de espaço público, de todo mundo igual, de respeito as regras, porque parar na faixa, porque tem um pedestre passando, a gente viveu essa experiencia, a ciclofaixa possibilitou muita gente viver isso, foi gratificante ter esses resultados. Víamos muitos patinetes, skates, patins, até as pessoas correndo, entrava em outras questões, recebíamos monitoramento de redes sociais de ciclistas dizendo que tem corredor na pista, tempatinete na pista, é engraçado isso, orientávamos responder que o objetivo era a convivência entre os modais motorizados porque afinal de contas não tem área de lazer para todo mundo então vamos respeitar a harmonia porque imagina ter uma pati-faixa, uma skate faixa, é complexo, então apesar da ciclovia ou ciclofaixa privilegiar e regulamentar as bicicletas, sempre estimulávamos a convivência porque no lazer ainda mais com criança, tinha mais criança com patinete do que com bicicleta, como se faz em uma situação dessas, nós desenvolvemos por conta disso uns pirulitos em cima do cone com mensagens de segurança que foi outra coisa que conseguimos aprovar na Lei Cidade Limpa com mensagens educativas para conscientizar as pessoas disso, tem crianças na faixa, todas as rodinhas, para estimular a convivência entre as pessoas. A minha experiencia está nas novas gerações que tem o poder de transformação,

desde a conscientização de participação dos pais como educadores na formação do cidadão mesmo, desde o trajeto da escola porque você tem um trajeto escolar, tem o deslocamento casa-escola-casa, o tempo que você fica parado, o embarque e desembarque na escola é sempre um fator complicado, as questões de segurança no entorno dessa rota escolar, da quantidade de transporte público disponível para isso, a questão do entorno, se você se sente seguro para ir a pé ou de bicicleta acaba por prestar mais atenção no entorno, no olho no olho, levar a temática importância da mobilidade urbana do transporte sustentável e sua importância para a saúde, tudo isso pode virar matéria, quando pensamos no nosso entorno como o tempo de deslocamento ou a topografia do lugar por exemplo, para entender quais são essas distancias dasua casa até a escola, do ponto de ônibus até a escola, pegar uma temática de história, quais prédios ou instituições ou o que se tem de história nesse entorno, cidadania, artes, pode-se resgatar muitas matérias pensando atividades lúdicas com isso, hoje em dia tem vários coletivos que fazem um trabalho significativo com escola justamente para levar essa temática dentro da sala de aula, atualmente estou em um projeto de mãe de escola com privilégio de ter mãe de escola a Suzana Nogueira na escola do meu filho porque estamos em uma região central que tem ciclovia e aconteceu naturalmente as crianças irem de bicicleta para a escola, é uma escola onde nasceu o carona a pé, que as crianças vão a pé para a escola, essa escola já tem esse conceito entre seus alunos e esses alunos do carona a pé cresceram e eles não querem ir mais a pé, querem ir de bicicleta e patinete, estamos fazendo um trabalho com a escola e com os pais para conversar sobre as melhores rotas, como se locomover com segurança, quais equipamentos podem ser utilizados, como conhecer o entorno e traze-lo para perto, para banca de jornal, para a padaria da esquina, para todo mundo ter ciência dessa rota escolar porque estamos falando de crianças de seis a dezanos, então todo o entorno deve estar preocupado com essa locomoção das crianças até escola e aí de novo você vive uma experiencia de cidadania ali porque quando passa um bonde de quatro crianças indo para a escola, todo mundo para, sorriem, querem cuidar, novamente começamos a ter a questão da igualdade de enxergar o outro e não de estar dentro de um casulo que é o carro, a escola tem um papel deeducação, conscientização e transformação fundamental, sair um pouco dos espaços indoor estimulando mais para chegar até o setor público, começa a ter uma demanda maior de pessoas a pé ou de bicicleta, então o que começamos a notar, precisamos de faixa de travessia, de sinalização semafórica, levamos muito tempo para conseguir uma faixa de pedestres a mais porque tem um transito grande de crianças narua da escola que está localizada no meio de um quarteirão grande e ninguém anda até as duas pontas para poder atravessar, então é um monte de crianças atravessando no meio da rua e a gente com muito custo conseguiu isso, então aí você acaba chegando no setor público por conta dessa demanda para colocar uma faixa de travessia maior, para aumentar o tempo da sinalização semafórica e no caso da rotaescola, o que ainda vamos pedir, está acontecendo agora nesse momento, é uma rota com diminuição davelocidade, aumentar a sinalização de solo com devagar escola porque isso tem que ter, mas acaba que se você não pede e não tem a demanda, isso não vira uma prioridade, então rota escolar tem que ser prioridade e aí quanto mais tem segurança porque tem a faixa, o semáforo, mais gente indo, mais pessoas ocupam e esse movimento vai espalhando para outras escolas e tende a aumentar. A primeira experienciaque percebi de democratização do espaço público com a ciclofaixa de lazer foi na visita técnica que fomosfazer da primeira rota, lembro que estava a Renata Falzoni, foi interessante porque lembro que tinha Polícia fazendo nossa segurança, como assim, temos aqui vários ciclistas durante a semana fazendo uma visita técnica para andar de bicicleta e a gente disse, porque a gente não pode, a rua é de todos, porque só o automóvel, esse é o primeiro choque, não, posso estar aqui de bicicleta, porque não posso, a rua é pública de todo mundo, foi o primeiro choque, a gente pode estar aqui, os passeios de bicicleta noturno que tinham,a bicicletada eram algo quase que ilegais, não precisa ser uma contravenção, posso estar aqui, isso foi interessante ter o apoio da Polícia, da CET, para fazermos essa sinalização do viário e a partir do momentoque ocupamos com esse projeto, tinha momentos da faixa vermelha, mesmo escrito domingos e feriados das 7 às 14 horas e pelo sucesso de público aumentou o horário até as 16 horas, tinha casos durante a semana que os carros não entravam na faixa vermelha mesmo estando escrito ali domingo, quer dizer, você está acostumado com a sinalização que os motoristas não entravam e tinham ciclistas utilizando durante a semana que se transformou em ciclovia invertendo a ordem e foi muito interessante essa conquista, posso estar aqui, é assim que ela contribuiu. No início do período, estou falando de dados do começo da implantação da ciclofaixa, 85% eram homens, público masculino de esporte sozinho ou em grupos, conforme fomos expandindo, foi atraindo mais famílias e aí no contexto família vinham muitas mulheres com os filhos, então começamos a ter demanda, até pelo SOS Biking, para arrumar e colocar cadeirinha, isso foi uma coisa nítida que eram as mães que iam nesse contexto de família, depois no contexto de amigos tinha mais mulheres também, mas sentimos muito ver as mulheres nesse contexto família. Na pandemia, acompanhei de maneira indireta porque já não estava mais no projeto, mas a ciclofaixa de lazer foi

uma das primeiras atividades a voltar durante a pandemia, então mesmo quando estava mais no início fechada, foi autorizada, gerou até polemica com algumas pessoas questionando, mas não, é ao ar livre, use máscara, evite pedalar em grupos, então foi uma das primeiras coisas a voltar, o queachei muito interessante porque aí as pessoas começaram a sair mais de bicicleta e não saiam de carro, mesmo durante a semana as pessoas saindo mais de bicicleta, saindo mais a pé, mas para curtas distancias, não precisava pegar o carro para longas distancias, ela deu essa liberdade nesse contexto de saúde pública numa pandemia, mas você está ali sozinho com máscara no ar livre sem problema nenhum. É um conjunto de fatores, me lembra muito o Roberto da Matta que ele falou no livro Fé em Deus e pé na tábua "No transito que medimos o grau de civilidade de um povo", voltando para a educação, como estávamos falando de escola, conceito simples de conscientização, que o espaço público é de todos, precisamos resgatar esse princípio básico de civilidade, a gentileza, o respeito as regras, é cultural o brasileiro dentro do carro posso tudo a meu favor, não vejo o outro, quando resgatarmos esse princípio básico de respeitar o outro, o maior protege o menor, respeitar a faixa, o amarelo é para atenção, não é acelera, então começa a voltar esse básico de educação mesmo, acredito nas escolas em uma nova geração, é mais fácil ensinar para as novas gerações do que desconstruir para quem vem de outra geração, além disso a conscientização da vida, então a gente vê o que significa o desrespeito a regra é risco de vida, a maioria dos acidentes são causados por desrespeito as regras, mais de 54% a última pesquisa que acompanhei, não para no vermelho, corre acima da velocidade, não respeita o pedestre, a maioria dos acidentes são assim porque o brasileiro não respeita, então essa conscientização pela vida é muito importante e por fim a fiscalização, se não tem a fiscalização não se conscientiza, por exemplo, um assunto atual é o cinto de segurança no banco traseiro, criar o hábito do uso do cinto de segurança começou por hábito, 80% das pessoas tem o hábito de colocar o cinto de segurança logo que entra no carro na frente só que atrás é menos de 50%, aí teve um acidente de ex-BBB que colocou o assunto em pauta, converso comos Ubers, as pessoas estão entrando e colocando o cinto, a conscientização sobre o risco de você pode morrer se não utilizar o cinto, então esse risco de acidente evitável junto com a multa pode ser mais eficaz, tem gente que vai colocar com medo de tomar multa, mas muita gente vai colocar pela segurança mesmo, é um conjunto de ações de educação, conscientização e fiscalização. A criação da ciclofaixa de lazer incentivou a criação do Movimento Conviva porque a gente começou a acompanhar e ver essa questão deque as pessoas começaram a pedalar mais nos finais de semana e perceber o outro durante a semana, secolocar no lugar do outro, provocou uma transformação, ouvimos vários ciclistas e cicloativistas, lembro da Aline Cavalcanti que falou para mim, a ciclofaixa de lazer mudou a minha vida porque sou muito mais respeitada hoje, isso lá no começo, então isso me marcou muito estimular uma campanha de convivência mais harmoniosa entre motoristas, ciclistas e pedestres, o próprio concorrente a Porto Segurostinha a campanha da gentileza, o quanto isso também pega sabe e conscientizar sobre que somos todas pessoas, antes de ser um motorista, sou uma pessoa, antes de ser um ciclista sou uma pessoa, o movimento conviva mudou tanto essa minha consciência que eu até abri a mão vendendo o meu carro em2005, na época morava do lado dessa agencia que eu morava, o projeto nasceu em 2009 e nunca mais quis ter um carro, é muito mais a cidade a pé, de bicicleta e de transporte público, eu olho o outro, eu percebo o outro, não estou sozinha no meu mundo, agora é *hippie chic* e isso me despertou tanto a troca de papéis, essa tolerância no transito e na vida, fico questionando agora com o nós mesmos ciclistas, façoparte do coletivo Ciclocentro voluntariamente e falo muito sobre isso, o pedestre está muito acuado com oscicloentregadores, com os carros, com as motos e aí como é do ser humano, o ciclista não pode reproduzir o que a gente luta tanto contra os carros junto com o pedestre, então tenho medo com o filho pequeno paraatravessar a rua, olha se não tem ciclista, moto, carro, acho que vem o contexto da cidadania para nós também enquanto pessoas, é o básico do maior proteger o menor, lá o pedestre é rei, ele tem que ser o número um, o ciclista tem que dar exemplo, depois vem a moto, o carro, ônibus e caminhão, se todo mundovoltar ao básico desse respeito da pessoa pedestre seria tudo mais fácil, as vezes uma pizzaria, entrega em 15 minutos eu não peço porque é uma cadeia, você quer uma entrega rápida para o cara chegar correndo, atrasa a cozinha a culpa é dele, aí você liga para reclamar que está demorando, eles saem correndo como loucos porque tem que fazer um monte de entregas durante o dia para ter o mínimo de sobrevivência, penso diferente, é uma educação para a conscientização ciclista.

WALTER FELDMAN

Sou médico de formação, me formei na Escola Paulista de Medicina (UNIFESP), sempre com a preocupação de sociedade, de público, preocupação com o universo da medicina, efetivamente melhorar avida das pessoas, sempre tive o componente médico-político-existencial, uma sociedade mais justa, fraterna e igualitária, um acesso de saúde para todos de maneira qualificada, mas logo

que me formo médico, entro para a política, quando estudante era presidente do Centro Acadêmico, fundei a Associação de Médicos Residentes Funcionários na linha da mobilização para crítica e inserção social e logo por essa visão, fui convidado para ser candidato a vereador na cidade de São Paulo, tive um mandato de dez anos e é aí que entra o primeiro episódio, ou seja, na gestão Luiza Erundina eu encantado com o que via de mobilização na cidade e de que essa mesma cidade tivesse outros mecanismos de acesso a logística humana, não apenas o carro, não apenas o transporte público coletivo, eu já influenciado a primeira coisa que fiz quando entrei na faculdade foi comprar uma bicicleta, tinha como presente do meu pai ter dado um carro, mas devolvi o carro para ele, ele deu para o meu irmão e passei a usar a bicicleta, então eu ia da minha casa que era próxima da universidade de bicicleta, pessoal estranhava porque sabia que eu tinha ganhado um carro e porque não utilizava o carro, para que, é muito mais saudável, moro aqui do lado, então foi a primeira influencia já vinculando a saúde com mobilidade nesse aspecto de caráter pessoal e ambiental para reduzir as emissões de carbono e a utilização desnecessária do carro. Por dez anos fui vereador de São Paulo e apresento na época da prefeita Luiza Erundina, influenciado por esse mundo da bicicleta que é mobilizado e organizado, falei, vou fazer um projeto de final de semana para que a gente possa ocupar uma das vias públicas da cidade só para bicicleta, apresentei o projeto ciclofaixa de lazer de fim de semana, batalhei muito dentro da câmara, o presidente era o Eduardo Suplicy, mas eu era oposição a Luiza Erundina, então o projeto foi aprovado pela câmara, foi a sanção, a Luiza Erundina não sancionou, voltou para a presidência da câmara, o Eduardo outorgou a aprovação pela câmara, então criou-se uma lei chamada ciclofaixa de lazer de fim de semana que era exatamente isso daí, aproveitar uma via que fosse exclusivamente aproveitada nos finais de semana, o projeto foi aprovado e a lei criada, mas não foi implementada, eu era líder da oposição, então não havia muito interesse do governo de implementá-la. Após esse momento, me torno Deputado Estadual onde criei o Plano Diretor Cicloviário de São Paulo, hoje é lei, foi um projeto que a gente apresentou porque aí passei a ter uma relação muito forte com os movimentos sociais de bicicleta em São Paulo, grandes figuras como Arturo Alcorta e Renata Falzoni, sempre me influenciando colocando elementos, eu como parlamentar gostava muito disso, criava os grupos de trabalho, então na cidade de São Paulo objetivamente teve sucesso a ciclofaixa de lazer e no plano estadual teve sucesso o Plano Diretor Cicloviário que hoje está implantando, recentemente o governo implantou a primeira ciclovia em estrada de maneira consistente aqui em São Paulo, mas já funcionava na transferência nas balsas do estado, então foi uma lei que, de certa forma, foi sendo aplicada não na sua totalidade, mas é uma lei que existe quando tem a sensibilidade dos governos ele vai implantando, mas poderia mexer na estrutura do estado se implantada integralmente. Depois me tornei Deputado Federal, estudamos muito, contratei o Arturo Alcorta para fazer todo um planejamento onde apresentamos a ideia do Plano Nacional Cicloviário que depois eu pedi para o atual presidente da Comissão de Justiça deputado Arthur Maia desse andamento, aqui em São Paulo quando sou convidado enquanto deputado federal para ser secretário de esportes, a primeira coisa que pensei, vamos resgatar a nossa ideia para implantar de fato o projeto da ciclofaixa, falei com o prefeito Kassab na época, falei com o Bradesco, falei com o pessoal da área de comunicação, o prefeito pediu para conversar com a CET, aí começamos a implantação com inicialmente um projeto experimental ligando o Parque das Bicicletas até o Parque do Povo, fizemos a implantação, um sucesso absoluto, inicialmente com muita resistência dos órgãos técnicos, mas era domingo, era possível, uma repercussão política e social muito forte e a partir daí o Kassab me chama, foi tão grande a repercussão e está indo muito bem com o Bradesco apoiando, portanto o custo era muito reduzido porque era totalmente bancado pelo Bradesco, com uma receptividade grande por parte da população, mesmo a população usuária de carro percebeu que aquilo começou a ficar incorporado e o prefeito disse, Walter, vamos tentar implantar 10 km por mês, tentar expandir para a cidade inteira porque está tendo uma repercussão que não imaginava e hoje é sucesso, começou a ser implantado no Brasil inteiro, incrível, era uma coisa que estava aí para ser criada, quando você cria em São Paulo e tem repercussão, o sucesso nacional é muito grande, então essa é a história resumida de como tudo aconteceu. A ciclofaixa de lazer é um estímulo inicial de lazer para mostrar que a cidade absorveria com tranquilidade e que aqueles caminhos que seriam recolhidos como lazer, poderia ser recolhidos como ciclovias de fato e é incrível como a ciclofaixa de lazer estimulou em muito esse debate porque pela primeira vez a bicicleta se tornava um meio de movimentação que compartilhava espaços com outros meios de transporte motorizado, então essa ciclofaixa de lazer estimulou o debate, empoderou muitos grupos que há muito tempo se organizavam para isso e ficou muito claro que o convívio era possível, era só criar regras de respeito, civilidade e urbanidade e fez com que o debate sobre a eventual criação de ciclovias permanentes para a movimentação de trabalhadores, para a substituição daquilo que usavam anteriormente de forma motorizada, pudesse ser uma realidade da nossa cidade, isso estou dizendo de São Paulo, mas poderia ser muitos outros locais, eu diria que a ciclofaixa e depois o debate

das ciclovias, os alugueis de bicicleta que foram se implementando, toda uma cadeia econômica começou a se desenvolver como novas oficinas,novas lojas, ou seja, se tornou algo dentro da cadeia produtiva do bem, uma cadeia produtiva de impacto ao combate no consumo de carbono e se inseriu no debate geral da sustentabilidade, a questão ambiental, então diria que centenas de reuniões, debates e matérias que ajudaram em muito em colocar a bicicleta nocentro dos acontecimentos, isso se tornou um debate forte no país, muito contato com as empresas de bicicleta, na época a Caloi, a Monark, mas que estava sendo desativadas, as empresas animadas, novas bicicletas sendo importadas, ou seja, se transformou em um debate de muita importância e do crescimento de grupos organizados de bicicleta, esses passeios noturnos que já haviam, mas que foram estimulados, então diria que se criou um ambiente propício a discutir um novo papel que a bicicleta teria no complexo cenário urbano. Essa articulação público-privada foi de uma sintonia impressionante, eu comuniquei logo que pensamos a implantar a ciclofaixa que já tinha sido aprovada em lei há 20 anos atrás, quando aprovamos a lei somente 20 anos depois quando fui secretário que a lei foi implantada, então diria que os mecanismos legais já estavam autorizados, faltava a operação, como é que foi esse processo, contatei um amigo publicitário que tinha a conta do Bradesco, ele logo que torna conhecimento disso, leva ao Bradescoque imediatamente se reuniu conosco e disse do seu desejo de implantar a ciclofaixa de lazer como patrocinador, não era barato, era caro, foi muito fácil, aí foi muito interessante porque além do Bradesco, outras empresas viram que aquele era um espaço que suas marcas poderiam ser ativadas tanto que, quando o Bradesco saiu, logo entrou a Uber, a visibilidade é gigantesca para qualquer marca, então não houve dificuldades da aceitação imediata por parte do setor privado, quando a ideia é boa e se insere na nova visão de ESG, a receptividade das empresas é rápida e valorosa, do ponto de vista da quantia, são números expressivos, não houve resistência ou barreira de impedimentos. É uma combinação, não dá paranegar, é claro que uma empresa privada sempre deve pensar em seus resultados, mas na minha opinião, na época era uma componente forte do Bradesco de ter uma inserção na cidade de caráter ambiental, eratão forte isso que a publicidade do Bradesco era discreta, não era algo que fosse chocante até porque haviao projeto da Cidade Limpa, mas eles mesmo, você via que era um propósito do Bradesco de introduzir essaquestão do ambiental, assim como do Bradesco tem forte ligação com uma área que tenho trabalhado é alongevidade, Bradesco é um dos bancos mais envolvidos nessa tese, independente da colocação de marca, tem um propósito do setor privado de ver alguma tese sua implantada. É a concretude do conceito de ambiente. Muitas vezes o setor público para construir propósitos é um processo de decantação complexo porque para ele construir o propósito, primeiro que o governante máximo precisa estar muito envolvido com isso, esse é um dado, o outro dado é que ele tem de ter braços operadores, secretários, dirigentes, diretores, que tenham a mesma empolgação, no meu caso foi ao contrário, como era uma lei que eu já tinha envolvimento, já tinha um debate com aquela comunidade, já tinha clareza do papel transformador que a ciclofaixa poderia ter e como eu tinha um parceiro de governo que era o prefeito Kassab sensível a essa tese, nesse momento a coisa deslanchou, tem um conjunto de fatores, as vezes o desejo público do governante é fundamental, mas há dificuldades reais, por exemplo, se não tivesse o Bradesco, a ampliaçãoseria mais limitada, precisava um forte investimento que naquele momento, talvez o setor público não quisesse investir ou investisse de maneira mais discreta do que foi, então essa combinação de um desejo público, a constatação de uma realidade propícia e um desejo do privado de dar sustentação financeira aquela tese, permite que deslanche o projeto, por exemplo, as ciclovias em São Paulo foram feitas em muitos locais de uma maneira que ainda não conseguiu cumprir o seu papel e outros sim, por exemplo, acho que na Faria Lima cumpriu o seu papel, em alguns setores da periferia de São Paulo cumpriu o papel, uma experiencia que tivemos no Jardim Helena em São Miguel quando fizemos uma pesquisa que mostravaque uma parte considerável da população já se movimentava por bicicleta independente do apoio público, mostra uma realidade específica, então eu diria que é um conjunto de elementos que permite que aquela política ao final seja implantada. A participação cidadã é fundamental, por exemplo, houve uma necessidade em um momento de transição de parar a ciclofaixa porque o Bradesco não poderia estar presente, a população se manifestou porque sentia que era a retirada de um direito e da mesma forma sua ampliaçãoporque quando você percebe que existe um sucesso na implantação da ciclofaixa do parque das bicicletasaté o parque do povo, os outros segmentos dizem, porque não aqui, porque não no centro, porque não nazona sul, porque não a ampliação para a zona leste, vamos fazer na Paulista, ou seja, aí é uma loucura a demanda de todos os segmentos que militam nessa área e que se veem atingidos pelo benefício, começama se movimentar, então diria que na ampliação a participação cidadã foi fundamental, sem ela não teria a expansão que teve e que tem nos dias de hoje e também uma compreensão dos órgãos técnicos que no começo tinham sua resistência, para compreender que aquilo era perfeitamente possível e que atendia uma demanda forte da população. Os grupos de bicicleta na cidade de São Paulo e no Brasil são extremamente mobilizados, é um grupo de

consciência, de informação técnica, de dados sobre a realidade internacional, o que tem na Europa, por exemplo, eu vivi na Inglaterra na organização dos Jogos Olímpicos, ou seja, era um programa importante da organização de Londres para os Jogos Olímpicos era a expansão máxima das ciclovias e das ciclofaixas, então essa informação chega muito forte aqui no Brasil mostrando que há um crescimento grande de políticas nessa área, da criação de espaços para bicicleta na realidade urbana, isso se transforma em informação para os grupos organizados, mas para a população em geral que recebe essa informação da experiencia positiva e vê no dia-a-dia o que está acontecendo na sua cidade, as pesquisas que fazíamos sobre a aceitação da ciclofaixa era essa massa a qual você se refere, estava contente com aquilo que estava acontecendo na sua cidade, diria que os dois componentes exercem uma grande influência. As instituições educativas podem colaborar, em primeiro lugar criando estacionamentos, as instituições como um todo criarem área de abrigos permanentes de bicicletas, nas regiões o metro e a CPTM participaram com essa perspectiva do transporte público transportar bicicletas como tem hoje, então as instituições criando espaços para recepção das bicicletas para dar segurança ao usuário, não somente as universidades como as empresas, os prédios na criação de estacionamentos e abrigos, aluguéis de bicicleta, tudo isso faz com que haja um processo em ciclo que se retroalimenta para mostrar que a bicicleta é um meio viável, quando o pai tem um filho que está na universidade ou em uma escola, sabe que tem estacionamento para bicicleta, sabe que há eventualmente um estímulo dos professores e da diretoria ou quando essas escolas se discute na reuniões de pais e mestres de que, dependendo da distância, da possibilidade de deslocamento com a substituição necessária, isso vai criando um ciclo positivo de debate, conhecimento e assunção desse meio de transporte, mas é um processo, algumas escolas mais, alguns condomínios mais, algumas empresas mais, mas é um processo que se você pegar 15 anos atrás para o contexto atual, não dá para negar que a bicicleta efetivamente vem ocupando cada vez mais o seu espaço. Para mim está claro o seguinte, como dizia Victor Hugo, nada segura aquilo que o seu tempo chegou, há uma força do fato, do acontecimento, da realidade muito forte, agora isso não basta para que efetivamente se processe a mudança, precisa de sociedade mobilizada, instituições dispostas a incluir essa pauta em seus propósitos, objetivos e missões, precisa de lideranças porque você imagina, será que nesses últimos 20 anos de implantação da ciclofaixa, será que não apareceu nada, não, não apareceu, havia a lei, havia uma necessidade de São Paulo, havia um mercado produtivo de bicicleta, havia um mercado consumidor, havia um desejo de muita gente, mas precisava operar isso, acredito que infelizmente que alguém pegue a mão na massa e realize, por exemplo, o reitor da USP, se ele quiser fazer a grande transformação ele faz, tem que criar mecanismos para isso, os alunos querem, o modelo de universidade permite, há espaço de estacionamento, não vou dizer nem que houve porque fiquei muitos anos fora, mas estou dando exemplo, precisa de um agente que empalme isso na sua mão e leve em frente para juntar os elementos positivos e criar um amálgama que de o resultado final. A ciclofaixa de lazer colaborou em muito para a democratização dos espaços públicos, agora estou trabalhando com a longevidade, o que nós estamos fazendo, colocando a pessoa acima de 50 anos no palco, ela é protagonista, o longevo para a ser um ator importante nesse debate, até então era tradado como velhinho, idoso, como uma pessoa que vai ficar em casa, nós estamos dizendo, não é nada disso, a pessoa longeva hoje é produtiva, participante e consumidora, o que nós fizemos na ciclofaixa de lazer, colocamos a bicicleta no palco dos acontecimentos de uma cidade complexa, já haviam muitos movimentos e lutas, a ciclofaixa foi um instrumento, um rio, um córrego que demos vazão para esse debate fluir e a partir daí, novos debates vão surgindo, na minha opinião deu uma importante contribuição na realização ou construção de um novo espaço da bicicleta em São Paulo, mas não somente, foi um grande acontecimentos, mas ocorrem outros acontecimentos em paralelo que deram a sua contribuição, é um processo. Houve uma importante modificação na economia comunitária da bicicleta com a criação de mais oficinas e o aumento da venda e reparo de bicicletas, aqui na Hélio Pelegrino, aqueles bares de comida saudável, frutarias, é uma nova dinâmica econômica que um elemento novo sempre traz de caráter saudável, então foi evidente a expansão de uma cadeia que abastecia essa nova realidade. O número que eu tinha era de 300.000 pessoas que estavam frequentando a ciclofaixa de lazer nos momentos de pico, veja bem, conheço a realidade de Bogotá, nós fomos visitar a Bogotá eu e o Eduardo Jorge, fomos recebidos pelo prefeito, trouxemos o prefeito para nos trazer a experiencia, diria que sinceramente esse grau de importância ainda nenhum governo deu de criar um comitê Inter secretarial dando uma prioridade a expansão máxima do uso da bicicleta no espaço público, há muitas iniciativas, muita coisa cresceu e aconteceu, mas teria que se transformar em uma política de governo, isso não tenho conhecimento de nenhum dos planos federal, estadual e municipal no Brasil que tenha ocorrido, teria que ser uma política muito forte envolvendo todo o setor de transporte, saúde, educação, desenvolvimento econômico, um grande comitê pelo desenvolvimento do espaço da bicicleta em cidade e estados, até um plano nacional que poderia acontecer, isso foi o que a gente

tentou todas as vezes, então a ciclofaixa de lazer, o Plano Diretor Cicloviário e um Plano Nacional Cicloviário exatamente para dar a dimensão da bicicleta na nova realidade brasileira, isso ainda não ocorreu, tinha que ser uma política prioritária de governo que nunca vi em nenhum programa. Não tenho segurança para responder se houve modificações com a pandemia na política de mobilidade ativa em São Paulo, o que eu acho é que houve um debate na sociedade no períodopós-pandemia que estamos começando a entrar e tem que a partir de governos e instituições produzir essedebate, vou te dar um exemplo, eu no pós-pandemia não tenho carro, uso metro e a pé, aonde eu vivo a bicicleta não é um meio que uso, mudou a minha realidade, mas em condições gerais não fiz ainda uma análise adequada para isso. Sem dúvida, hoje tenho uma visão da calçada, do transporte público, da integração de transportes, uma visão da realidade arquitetônica, uma outra visão da questão residencial ecomercial em São Paulo exatamente porque ando, a sensação de como é depois de todas as oportunidadesque tive, voltar a usar o metro, ver como é o comportamento das pessoas, um agente público ele precisa ter uma realidade da vida das pessoas que normalmente ele não tem porque ele não vive como as pessoas simples no seu dia-a-dia. É o convívio entre os vários modos de deslocamento, principalmente em uma cidade como a nossa, a vida é muito agitada e tensa, as pessoas tem uma necessidade de ir-e-vir que as vezes não enxerga a realidade próxima, esse é um processo educativo, lembro da gestão Kassab, o Marcelo Branco que foi secretário desenvolveu todo um trabalho em relação do respeito ao pedestre, uma coisa central numa cidade, lembro o esforço que ele fez e o pedestre é a figura mais importante de uma cidade, não são os meios individuais ou coletivos, ao final todo pedestre está dentro de um veículo ouestá andando, é sua locomoção, é um debate profundo que tem de ser realizado entre todos os meios de transportes, tem que ser realizado entre governo, setor privado e instituições para que a gente construa uma nova ética no comportamento individual e coletivo, um debate para construção de um processo educacional para mudar o que temos hoje, inclusive a ciclofaixa de lazer contribuiu muito a esse debate daética na convivência viária mostrando que é possível ter uma faixa exclusiva, pelo menos ao final de semana e que não causaria nenhum dano a cidade porque o carro acha que tudo é dele, essa realidade precisa mudar e outra coisa, é o convencimento das pessoas que o carro é muito dispensável, eu chego mais rápido onde preciso através do transporte coletivo, particularmente o metro, mas poderia ser o ônibus ou trem, além de chegar com muito mais saúde nos locais e a distância é sempre inferior naquela que nós imaginamos quando realizada de maneira organizada, moro no Jardim Angélica e trabalho na Rua Padre Manoel, só faço a pé, muitas vezes até a Faria Lima, Vila Mariana a pé, vou até a região de Perdizes quando poderia pegar o carro, então a quantidade de vezes que estou evitando pegar o carro é gigantesca porquealém de economia, me dá saúde e a oportunidade de conviver melhor com a minha cidade. Um dos elementos para promover a mobilidade ativa é a saúde, a conscientização ambiental, a constatação de uma realidade que você pode atingir os seus objetivos de ir-e-vir e educação para as novas gerações, levo paraos meus filhos e possivelmente transmitiram aos meus netos, é um processo intergeracional. Vou te dar a que mais me tocou, vou visitar um amigo que chama o irmão, ele chega emocionado quando me vê e fala o seguinte, estou aqui para te agradecer, tenho um filho de dez anos, não sabia o que fazer, ia comigo para o sítio mas não queria ir, foram muitos conflitos, quando o senhor criou a ciclofaixa, as relações familiares mudaram, você deu condições para que as pessoas pudessem viver melhor.