

17º SEMINARIO DE ARQUITECTURA LATINOAMERICANA

Ecuador | 14 - 16 de noviembre 2018

FORMULARIO PARA PONENCIAS

Fecha límite: 20 de julio de 2018

Tema en que se inscribe la ponencia: Territorio ☐ Ciudad X Arquitectura ☐

Ejes teóricos en que se inscribe la ponencia: Austeridad ☐ Identidad X Solidaridad X

A. DATOS DE LA PONENCIA

1. APELLIDO(S) Y NOMBRES DE AUTOR(ES)

Leandro Dri Manfiolete Troncoso. Sergio Alejandro Toro-Arevalo. Rodolfo Franco Puttini

2. TÍTULO ORIGINAL (ENTRE 10 Y 20 PALABRAS, EN ESPAÑOL E INGLÉS)

Sustentabilidad, cultura y ciudad: ciclovías recreativas como estrategia de política pública por movilidad activa en Latinoamérica

Sustainability, culture and city: recreational cycle paths as strategy public policy for active mobility in Latin America

3. RESUMEN (MÁX. 200 PALABRAS)

La movilidad activa es una característica de la motricidad humana poco valorada entre los habitantes de las grandes ciudades latinoamericanas. El objetivo general de esta pesquisa es comprender lo fenómeno movilidad activa a partir de diferentes agentes culturales que promueven la “Red de Ciclovías Recreativas de las Americas”. Cuanto a los objetivos específicos: a) Establecer el contexto histórico sobre las políticas públicas Ley de los países Chile, Perú, Ecuador, Colombia e México cuanto a referencia por la movilidad activa; b) Analizar los discursos de los actores sociales de distintas instituciones público-privadas acerca de las ciclovías recreativas. Propongo elaborar un análisis fenomenológico a partir de una viaje de bicicleta entre Valdivia (Chile) y Tenochtitlan (México) para conocer iniciativas dos promotores de ciclovías recreativas en las ciudades de Santiago, Lima, Quito, Bogotá y Ciudad de México. Pretendo establecer un conjunto de relaciones, a saber: a) comprender lo discurso pro-movilidad activa de los promotores de la Red de Ciclovías Recreativas de las Americanas; b) analizar la situación administrativa y programática de las políticas públicas para movilidad activa cuanto a su representación social; c) si lo pensamiento ciudadano sobre la movilidad activa tiene relación con el discurso político-institucional.

PALABRAS-CLAVE: movilidad activa; ciclovías recreativas; políticas públicas.

B. DATOS AUTOR(ES)

1. APELLIDOS Y NOMBRES DE AUTOR PRINCIPAL

Leandro Dri Manfiolete Troncoso. Graduação Bacharelado em Educação Física pela Universidade Estadual de Londrina - UEL (2010) e Mestrado em Ciências da Motricidade pela Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" - UNESP (2017). Tem experiência na área de Motricidade Humana e Educação Física com ênfase em ciclismo urbano, campo simbólico da saúde e Fenomenologia, atuando principalmente nos seguintes temas: cicloativismo, mobilidade ativa, cidadania, atividades de aventura, ambiente e saúde coletiva. Membro do Núcleo de Estudos e Pesquisa Campo da Saúde (NEPCS/UNESP) e do Núcleo de Estudos e Pesquisa Fenomenologia na Educação Física (NEFEF/UFSCar).

2. APELLIDOS Y NOMBRES AUTORES COLABORADORES

Sergio Alejandro Toro-Arévalo. Profesor de Educación Física. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile (1991). Spezielisierende Fortbildung in Freizeit und Breit. Deutsche Sporthochschule Köln (1996). Magister en Educacion. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, PUCV, Chile (1998). Doctorado en Educación. Pontificia Universidad Católica de Chile (2005). Pós-Doutorado em Motricidade Humana. Universidade Federal de São Carlos (2012). Diretor do curso de Pedagogia em Educação Física, Deporte y Recreación, Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad Austral de Chile (FFYH/UACH).

Rodolfo Franco Puttini. Professor assistente doutor da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (desde 2005), Livre Docente em Sociologia e Antropologia da Saúde pela Faculdade de Medicina de Botucatu - UNESP (2016); Doutor em Saúde Coletiva pela Universidade Estadual de Campinas (2004); Mestre em Letras (Língua e Literatura Italiana) pela Universidade de São Paulo (1997); Graduado em Filosofia pela Universidade de São Paulo (2004); Licenciado em Filosofia pela Universidade de São Paulo (2004); Graduado em Ciências Sociais pela Universidade Estadual de Campinas (1989). Atualmente desenvolve atividades acadêmicas de ensino, pesquisa e extensão na Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" no Departamento de Saúde Pública da Faculdade de Medicina de Botucatu, atividades acadêmicas voltadas para as seguintes áreas interdisciplinares: Sociologia e Antropologia da Saúde; Humanidades no Campo da Saúde.

3. DIRECCIONES FÍSICA, POSTAL Y ELECTRÓNICA

Dirección: Independencia 631, Tel: +56 (63) 2221500, Caja Postal 5090000, Valdivia, Chile
Correo electrónico autores:
leandro_dri@hotmail.com; seatoro@gmail.com; puttini@fmb.unesp.br

4. AFILIACIÓN ACADÉMICA/INSTITUCIONAL

Universidad Austral de Chile (UACH) e Universidade Estadual Paulista "Julio de Mesquita Filho" (UNESP)

DESCRIPCIÓN GENERAL

Actualmente, la problemática *modus operandi* de la urbanización mundial periférica constatado en el reporte mundial de las ciudades (UN-HABITAT, 2016) y del secretario general de las Organización de las Naciones Unidas (ONU) (UN/SG, 2016) para alcanzar los objetivos de desarrollo sustentable (UN/SDS, 2016) tiene con programas públicos que incentivan a movilidad activa, a ejemplo de “*Ciclovías Recreativas*” (ESTRADA et.al, 2009) un direccionamiento ético gubernamental, pero, el cumplimiento de estas metas se efectiva con la participación social a través de los campos discursivos de movilidad urbana y de salud colectiva.

También el discurso “seguridad vial” en lo tráfico urbano latinoamericano refiere-se a los accidentes fatales marco de preocupación, incluso Brasil con más de 45.000 muertes por año según *Observatorio Nacional de Segurança Viária* (ONSV, 2018), en México aproximadamente 25.000 muertes por año según la Organización Panamericana de Salud (OPAS, 2011) y Chile 2000 muertes por año según la Organización Comercio y Desarrollo Económico (ITF/OECD, 2016). Ahora, está siendo votado en Chile un capítulo especial de la Ley de Tránsito (2009), denominada Ley de Convivencia Vial (2018) que legisla por la rebaja de velocidad máxima de 60km/h para 50 km/h en centros urbanos, justificado con reducción significativa de los siniestros viales para el sujeto de la movilidad activa (GUEVARA et.al, 2018).

Podemos afirmar que la movilidad activa (caminar, patinar y pedalear) por las vías públicas característica de la Motricidad Humana parcialmente valorada entre los habitantes latinoamericanos debido a limitaciones ambientales, principal factor por la ocupación hegemónica del transporte motorizado individual culturalmente ben simbólico ofrecido al mercado de consumo (TRONCOSO, 2017). Por otro lado, la organización institucional privilegia capital financiero y humano para ejecución del políticas públicas que favorecen este modal, además la iniciativa privada con investimentos en propaganda masiva para el sueño del automóvil propio, lo que constituye actual imaginario de planeamiento urbano de las metrópolis (ROLNIK, 1997; MEYER et.al, 2004).

Según Granados (1998, p. 137-8) los efectos nocivos del tráfico motorizado pueden reducirse a los siguientes: a) mortalidad, morbilidad y discapacidad generadas por lesiones; b) aumento de la mortalidad y incidencia de diversas enfermedades por la contaminación ambiental; c) desarrollo de sedentarismo y

obesidad por falta de ejercicio físico; d) transformación de las ciudades en espacios donde el automóvil es hegemónico y desplaza a los demás usuarios de la vía pública, lo que favorece la marginación y desintegración social; e) desarrollo de una infraestructura viaria urbana y rural que detrae enormes recursos públicos y perjudica la rentabilidad económica de otros medios de transporte más eficientes; f) emisión de dióxido de carbono (CO₂) con la consiguiente contribución al efecto invernadero.

Jorge Riechmann, a partir de la frase de *José Antonio Viera-Gallo*, jurista y político chileno subsecretario de Justicia durante la presidencia de Salvador Allende nos afirma: “el socialismo sólo podría llegar en bicicleta”. Esta afirmación en el plano simbólico nos demuestra el valor equidad estando al servicio del bien común, lo que apunta priorizar los intereses colectivos más allá de la moral capitalista de poseer y consumir para vincularse y compartir, distinto de la lógica política subsidiada por la industria automovilística, estructurada con el gasto cada vez mayor de energía industrial para comportar su crecimiento (RIECHMANN (2012).

Siguiendo el raciocinio, Illich (1974) nos demuestra que la incorporación de algo más de un cierto quantum de energía por unidad de un producto industrial tiene efectos destructores, tanto en el ambiente sociopolítico como en el ambiente biofísico, así toda la colectividad movida por esta fuerza, distorsiona la noción espacio-tiempo e nos obliga simultáneamente a la adhesión por uno sistema de consumo de energía mecánica arriba del límite humano, implica en la composición individualista e disgregadora, o sea, podemos decir que el socialismo exige para la realización de sus ideales cierto nivel en el uso de la energía pues no puede venir a pie, ni puede venir en coche, sino solamente a velocidad de bicicleta (ILLICH, 1974, p.19).

Dada la complejidad de la Motricidad Humana, la discusión movilidad activa en el contexto de la racionalidad global engloba, al mismo tiempo, la vida ambiental, social, cultural y económica (TORO-ARÉVALO y VALENZUELA MAUTZ, 2012). Morín (2011) en la búsqueda de una vía para el futuro de la humanidad, destaca la particularidad de la urbanización de los países del Sur en su amplitud, el crecimiento acelerado de la pobreza y el rápido desarrollo de los barrios pobres (distantes del centro urbano donde están los empleos) generando la extensión creciente de la ciudad, lo que hace sus habitantes preferían el transporte individual, ejemplo notorio de la contaminación atmosférica. Leff (2004) nos afirma que la problemática ambiental emerge como una crisis de la racionalidad moderna y de la economía del mundo

globalizado, pues no es una catástrofe ecológica, pero el desquiciamiento del mundo al que conduce la cosificación del ser y la sobreexplotación de la naturaleza:

La sustentabilidad requiere que nuestro énfasis cambie desde la 'gestión de los recursos' a la gestión de nosotros mismos, para que aprendamos a vivir como parte de la naturaleza. Al final la economía humana se transforma en ecología humana (WACKERNAGEL; REES, 2001, p.20).

Bateson (1972) nos expone la premisa epistemológica como construcción de los sujetos concientes de que la realidad no es necesariamente lo que él cree que es, o sea, esto no es algo fácil o cómodo de aprender, y probablemente la mayor parte de los humanos han existido en la historia se las ha arreglado para evitar pensar sobre ello, o sea, implica pensar un desarrollo con base en la necesidades humanas fundamentales para la articulación orgánica naturaleza-tecnología de los procesos globales con los comportamientos locales, de lo personal con lo social, de la planificación con la autonomía y de la sociedad civil con el Estado.

Para Harvey (2012) el derecho a la ciudad comporta a libertad individual, más también cabe a colectividad (poder público e sociedad civil organizada) la regulación, pues una urbanización que utiliza los excedentes de lo capital como principal canal de rendimientos, incluso a partir de la participación ciudadana, debe establecer una administración democrática como garantía de 'decisiones colectivas'. Max-Neef et.al (1993) sustenta que una propuesta con base en lo dialogo entre los diversos actores culturales ante la organización estatal jerárquicamente con sus decisiones desde arriba hacia abajo, lo nuevo modelo social apunta la profundización democrática más directa y participativa para estimular soluciones creativas que emanen desde abajo hacia arriba y resulten aspiraciones reales de las personas.

RELACIÓN DE LOS DISCURSOS PÚBLICO Y PRIVADO

El contexto social de la *Red de Ciclovías Recreativas de las Américas* es una manifestación reciente del año de 2005 que contiene diversos actores sociales involucrados, dentro ellos, gestores y técnicos institucionales, profesores universitarios, educadores y deportistas en general, mecánico de talleres, promotores y empresas privadas de eventos, activistas y líderes comunitarios que organizan la discusión acerca de planeamiento urbano ciudadano sustentable, mas también muchos trabajadores e estudiantes que utilizan de la movilidad activa (principalmente

la bicicleta) para desplazamiento cotidiano. Estas personas están involucradas con la promoción de salud a través de programas masivos de actividad física, recreación y deporte con cierre parcial temporario a los fines de semana en las calles principales de ciudades latinoamericanas, pero, en muchos casos carecen de aporte administrativo y programático específico de la política pública, a ejemplo del Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD) de Bogotá, Colombia, incluso localidad que genera esta iniciativa.

Preguntamos: ¿cuál es el papel del Estado en la gubernamentalidad de los programas de Ciclovías Recreativas? Por otro lado, ¿De qué manera la sociedad civil organizada colabora con acciones de promoción de la movilidad activa?

MARCO TEÓRICO

El fenómeno movilidad activa abordado desde este proyecto de pesquisa está situado por lo concepto *Ciclovías Recreativas* difundido por la *Red de Ciclovías Recreativas de las Americas (Red CRA)* que cuenta actualmente con 82 miembros:

La ciclovía recreativa consiste abrir temporalmente las calles a los habitantes de la ciudad para que disfruten de un espacio seguro y gratuito para la recreación y deporte. En el espacio donde se lleva a cabo la ciclovía recreativa se cierra temporalmente el acceso vehicular. Se diferencia de la ciclovía permanente porque es un espacio temporal cuyo principal uso no es la movilización por transporte, sino la recreación. Se realiza un día fijo a la semana (generalmente el domingo y en días festivos) y tiene una duración promedio de 6 horas (ESTRADA et.al, 2009).

Destaque para lo concepto “ciclovía recreativa” con la promoción de la actividad física considerada uno de los principales pilares en la prevención de las enfermedades crónicas que envuelve el diseño de programas que requiere un abordaje ambiental, lo que implica el concurso de diversas disciplinas, profesionales, niveles políticos y estrategias. Estas intervenciones son recomendadas por su efectividad y por estar al alcance de todos, pues contribuye a abordar otros retos derivados de la vida urbana actual como la contaminación del aire, inseguridad y peligro en las calles y falta de espacios públicos para la gente. Las ciclovías recreativas han tomado cada vez más fuerza donde la experiencia demuestra que su implementación requiere determinación, colaboración intersectorial y constancia en

vista de generar espacios para la recreación así como también llevar a cabo actividades educativas que fomenten la convivencia social (ESTRADA et.al, 2009).

En 2005 fue realizada en la ciudad de Bogotá la “Primera Conferencia Internacional sobre Ciclovías Recreativas”, iniciativa conjunta entre la OPAS, Centro de Control y Prevención de Enfermedades (CDC) y la comunidad de promotores de la movilidad no-motorizada y el desarrollo urbano sustentable, reunidos a partir de la “Declaración de Bogotá”:

Observamos que el desarrollo de la mayoría de las ciudades en las Américas ha estado marcado por el crecimiento de las infraestructuras destinadas a la movilidad y el transporte sin reflejar la importancia del flujo de peatones, ciclistas y discapacitados. Como consecuencia, enfrentamos altos niveles de accidentalidad en las calles, deterioro de la calidad del espacio público, contaminación auditiva y del aire. De otra parte, registramos una dramática disminución de la actividad física en los ciudadanos y una peligrosa reducción de la interacción y cohesión social. Consideramos que es necesario fomentar desde las instituciones públicas y privadas, políticas enfocadas a la planeación y construcción de ciudades sostenibles, humanas y saludables a través de la promoción de la movilidad no motorizada, el desarrollo de sistemas de transporte público eficientes y no contaminantes, la defensa de los espacios públicos, la promoción de la actividad física, la recreación y la realización de programas que promuevan y protejan la interacción y cohesión social. Saludamos las iniciativas ciudadanas de uso temporal de vías destinadas al tránsito motorizado para el uso de caminantes, ciclistas, patinadores y personas con capacidad reducida de movimiento, de todas las edades, sexo y condición social. Igualmente, consideramos un avance positivo, el establecimiento de sistemas permanentes de ciclovías y transporte alternativos, como son el caso de las ciudades de Rio de Janeiro, Bogotá y Chacao. Todas estas iniciativas generan importantes beneficios de salud, económicos, sociales, ambientales y urbanísticos. Apreciamos que las actuales ciclovías y ciclopaseos gozan de una gran acogida y apoyo popular. En promedio 2400000 ciudadanos de las Américas se benefician de ellas y salen a las calles cada domingo y días feriados. Estas iniciativas, sin embargo, pueden mejorar y crecer en toda la región si se promueven medidas como: mayor participación ciudadana en su gestión e incremento de usuarios, mejoramiento de las condiciones físicas, técnicas y de servicios de las ciclovías y la ampliación de las mismas en cada ciudad. Consideramos necesario realizar campañas en los medios masivos de comunicación para promover las ventajas individuales y colectivas de la recuperación del espacio público, el transporte colectivo de calidad, el uso de la bicicleta y actividades recreativas; Por las razones anteriores, nos hemos constituido en un grupo de trabajo y creado la RED DE CICLOVIAS UNIDAS DE LAS AMERICAS, como una asociación de entidades y personalidades, públicas como privadas, que han apoyado la creación de ciclovías en sus municipios o ciudades y que se encuentran interesadas en el intercambio de información y apoyo mutuo con el fin de fortalecer las ciclovías y ciclopaseos en las Americas. Fuente: <http://cicloviasrecreativas.esy.es/red/>

Entendemos que los valores de esa manifestación sobre las ciclovías recreativas son peculiares a nuestro tiempo, en el cual la ecología se ha convertido en asunto central en la planificación mundial de las ciudades (COP 21/ONU, 2015) centrado en las discusiones sobre ambiente y salud de las poblaciones del planeta. Tenemos para los días actuales el modelo de salud referido por la Organización Mundial de la Salud (OMS / WHO, 1946) como derecho fundamental e responsabilidad gubernamental al considerar el ambiente urbano factor esencial con la formulación de políticas públicas. En las décadas siguientes (1970-90), habiendo seguido la propuesta ampliada de las cartas internacionales de compromiso, definiese las directrices para la salud colectiva con la Declaración de Alma-Ata (1978) por lo derecho y el deber de participar individual y colectivamente en la planificación y la ejecución de su asistencia sanitaria y que los gobiernos tienen la responsabilidad de cumplir prestación de salud adecuada como parte del modelo preventivista corroborado en la revisión de la Carta de Ottawa (1986) dado al proceso de capacitación de la comunidad en el control de este proceso interactuar con la mejora de su calidad de vida, o sea, la salud vista como recurso y no objetivo de vivir.

ESTADO DEL ARTE

A partir de la “Historia da Gubernamentalidad” (Foucault, 2006) entendemos las ciclovías recreativas como prácticas de libertad donde los sujetos se experimentan a sí mismos como libres, aunque los objetivos pedagógicos sean parte de “tecnologías políticas” para conducción de la conducta colectiva de modo eficaz y con consentimiento, por estrategias que han de aplicarse razonadamente para lograr que las personas producen modos de existencia, pues a través de ellas, individuos se subjetivan y adquieren una experiencia concreta del mundo (SANTIAGO-GOMÉZ, 2010). Desde un punto de vista genealógico, la gubernamentalidad viene representar el proceso por el cual el Estado de justicia de la edad media es conducido al Estado Jurídico y administrativo de los siglos XV y XVI hasta el Estado actual de control y seguridad de la población (MARTINS, 2011).

El presente escenario neoliberal viene recodificando después de los años 70, lugar del estado, del individuo y de las instituciones sociales a través de la alineación de tecnologías y racionalidades de mercado, competitividad y libertades (MILLER y ROSE, 2012). Según Rabinow y Rose (2012) la gubernamentalidad constituye la

manera de actuar y pensar incorporado en los intentos de conocer y gobernar la riqueza, la salud y la felicidad de las poblaciones e inventar ciudadanos que soporten una libertad controlada a través de una relativa autonomía. Este papel biopolítico representa tanto una anatomo-política actuante sobre el cuerpo buscando maximizar sus fuerzas productivas que abarca formas de autoridad y intervención para ejercer regulación sobre la vitalidad humana (RABINOW y ROSE, 2006).

Como ejemplo, tenemos lo Programa Ciclovía de Bogotá, Colombia, constituida a partir de lo Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD) para mantenimiento de órdenes disciplinarias, pero, su arte de gobernar se basa en una pedagogía orientada a conducir a los individuos al gobierno de sí y de los demás, o sea, el sujeto es gobernado, pero también necesita cuidar de sí para sobrevivir en la competencia del ciudadano activo, emprendedor de sí y que maximiza su vida y su propio capital humano (RODRIGUEZ-CORTES, 2017).

HIPÓTESIS DE TRABAJO

Los discursos referentes a movilidad activa encuentran poco apoyo institucional referente a integración administrativa y programática contrapuesto a lo respaldo de las cartas de compromiso internacionales que vagamente responsabilizan el poder público por la gestión de la promoción de salud e prevención de enfermedades más allá del modelo biomédico. Llevando en cuenta a efectividad de los programas de actividad física, deporte y recreación “ciclovías recreativas” para el ambiente urbano y salud colectiva, preguntamos: ¿Cuáles son las dificultades de una política pública que promueva la movilidad activa? ¿Cuáles son los discursos involucrados en este contexto cultural?

OBJETIVOS

El objetivo general es comprender el fenómeno movilidad activa a partir de agentes culturales que promueven la “*Red de Ciclovías Recreativas de las Americas*”.

Como objetivos específicos, a) Establecer históricamente la discusión sobre las políticas públicas en los países de Chile, Perú, Ecuador, Colombia e México cuanto a referencia de la movilidad activa en las cartas de compromiso institucional; b) Analizar los distintos discursos de actores sociales para comprender el contexto cultural de la *Red de Ciclovías Recreativas de las Americas*.

METODOLOGÍA

Durante el proceso metodológico de investigación, destaque para tres categorías discursivas: a) participación social; b) gestión de la política pública; c) organización institucional que, operan en el proceso de implantación de las ciclovías recreativas. En este sentido, para análisis del mundo de la vida de los involucrados, lo concepto investigación educativa de Van Manen (2016) caracteriza la experiencia vivida cotidiana como campo empírico donde o mundo nos es dado constituido activamente, o sea, reflexionamos sobre él desde un punto de vista individual y colectivo, desde el aporte fenomenológico que nos presenta una concreta posibilidad de conocimiento y de praxis reflexiva. Merleau-Ponty (1999) entiende la fenomenología como el estudio de las esencias teniendo en cuenta las experiencias de los sujetos se enfrentan en la búsqueda del contacto ingenuo originario con otro y con el mundo mediado en intersubjetividades. Para Gonçalves Júnior (2008) cuando el fenómeno tiene el don de la intencionalidad, se debe hablar en el entendimiento que se muestra desde el interior, en lugar de la explicación del análisis externo, pues se trata de un encuentro de dos intencionalidades, la del sujeto que busca conocer y la del sujeto que se da al conocer. En vista de una comprensión ecológica como unidad básica humana, el esfuerzo teórico debe considerar aproximaciones entre la en-acción, la motricidad y la fenomenología con el propósito de establecer los vínculos y articulaciones tanto a nivel conceptual como programático para creación de condiciones de confluencia y reciprocidad a cerca de la problemática existencial (TORO-ARÉVALO, 2017).

Además de la descripción individual, las entrevistas con los sujetos involucrados en las actividades son fundamentales para comprender la experiencia del otro en la condición de alteridad:

El hombre no permanece en la inmediatez; las mediaciones se van "depositando" y así va deviniendo "otro" — alteridad dentro de la totalidad. Esta alteridad es un signo de la finitud. Si el hombre fuera el absoluto-infinito no debería determinarse en una dirección, convirtiendo en imposibles todos los restantes posibles-pasados; podría ser-totalidad aunque en ese caso no tendría tampoco posibilidades (ya que el no-ser del poder-ser no tendría lugar). Por el contrario, el hombre va adviniendo otro en la mismidad de su propia y libre determinación (DUSSEL, 1973, p.81).

Dussel (1974) afirma que, para la superación ontológica de la dialéctica hegeliana vigente en las instituciones de control social, está la comprensión del ser en el horizonte-mundo a través de aquel que piensa el pensamiento manifestado en una visión sofista eurocéntrica que domina la sociedad latinoamericana.

En cuanto a análisis de datos, Martins y Bicudo (1989) afirman que hay dos momentos de análisis situada: análisis ideográfico con la descripción individual, reducción fenomenológica y interpretación del investigador y análisis nomotético que consiste en la construcción de la matriz nomotética por una tabla en la comparación de sujetos a través de las unidades de significados analizados en cuanto a las convergencias, divergencias e individualidades, la variación imaginativa y formulación de generalidades cuanto a las condiciones estructurales del fenómeno.

La descripción del fenómeno movilidad activa se divide dos momentos:

a) Viaje en bicicleta entre los países Chile, Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia, Panamá, Costa Rica, Honduras, Guatemala y México (aproximadamente 11000km) para entrevistar cicloactivistas, profesores universitarios, gestores públicos e demás interesados con la cuestión de las políticas públicas de ciclovías recreativas con las siguientes personas y entidades: Geomás - CicloRecreovía, Santiago, Chile; Ministerio de Deporte, Chile; Centro BICICULTURA; Centro Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS); Cicloaxión, Lima, Perú; Ministerio de Salud Pública del Perú; Municipalidad de Lima, Ciclodía, Lima, Perú; Nilton López, Lima, Perú; Municipalidad de Quito, Ecuador; Biciacción, Ciclopaseo, Quito, Ecuador; Ciclopólis, Quito, Ecuador; Guayaquil en Bici, Guayaquil, Ecuador; Fundación Ciudad Humana, Bogotá, Colombia; IDR - CicloVía de Bogotá, Colombia; Jaime Ortiz, consultor independiente, Bogotá, Colombia; COLDEPORTES, Red de Vías Activas y Saludables, Bogotá, Colombia; EpiAndes, Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia; INDER Medellín, CicloVía de Medellín, Colombia; Alcaldía de Panamá, Ciudad de Panamá, Panamá; Municipalidad de Guatemala, Pasos y Pedales, Guatemala; Centro Mexicano de Derecho Ambiental, Distrito Federal, México; Gobierno del Distrito Federal, "Muévete en Bici", Ciudad de México; Bicitekas, Paseo a Ciegas, Distrito Federal, México; Lucía Yolanda Alonso, México, D.F.

b) Diario de campo etnográfico a través de la descripción de las comunidades visitadas con relatos a cerca de los diálogos con las personas

entrevistadas y demás reflexiones del viaje. Al final, la realización del documental *“Ciclovías Recreativas de las Américas: de Valdivia a Tenochtitlán de bicicleta”*.

CONSIDERACIONES FINALES

A ejemplo de estas ciudades latinoamericanas: Bogotá (Colombia), que invirtió en la construcción de infraestructura ciclovitaria para ciclistas urbanos y acciones de restricción parcial del tráfico a los fines de semana con la promoción de actividades físicas y las recreativas en las vías públicas para la población a través del Programa Ciclovía y otras iniciativas complementares; programa "Muévete en Bici" de la Ciudad de México (México); ciclo paseo de Quito (Ecuador), ciclovía recreativa de Lima (Perú), ciclo recreovia (GEOMÁS, 2018), "Ciudad Viva" (SAGARIS, 2014) y el Centro Bicicultura (BICICULTURA, 2018) de Santiago (Chile). De esta forma, comprendemos la participación social democrática a través de la articulación de valores sociales entre la sociedad civil organizada y el poder público con la responsabilidad de gestionar políticas públicas.

Por otro lado, entendemos parcialmente las acciones melindrosas de los gestores públicos en América Latina, principalmente por la gran mayoría utilizar mayoritariamente del automóvil para desplazamiento cotidiano, por tanto no logra razonar miradas para la movilidad activa, además que tributos sobre vehículos motorizados proporcionan a las alcaldías una gran fuente de recaudación de impuestos, también a nivel privado con la propaganda masiva en los medios de comunicación materializa cierto uso y ocupación del suelo en obras públicas. Teniendo en cuenta que la mayoría de los accidentes de tráfico de los conductores están presentes, creemos que si cada ciudadano al pleitear su permiso para habilitación tiene la oportunidad obligatoria de vivenciar la condición de ser ciclista (dada las condiciones negativas de compartimiento vial) acarrearía la comprensión profunda de la movilidad activa con posibles beneficios para lo tráfico colectiva, por lo tanto, educación, ciudadanía y derechos humanos de la población.

REFERENCIAS

BATESON G. Pasos hacia una ecología de la mente. Buenos Aires: Editorial Lohlé-Lumen, 1972.

BICICULTURA. **Centro Bicicultura de Santiago**. Acesso em: 02/04/2018. Disponível em: www.bicicultura.cl

CHILE. **Ley de Tránsito**. Ministerio de Transportes Y Telecomunicaciones; Subsecretaría de Transportes; Ministerio de Justicia; Subsecretaría de Justicia. Gobierno de Chile. Fecha de promulgación: 29/10/2009. Acceso en: 11/04/2018. Disponible en: https://www.leychile.cl/Consulta/m/norma_plana?org=&idNorma=1007469

CHILE. **Proyecto de Modificación Ley de Tránsito**. Minuta Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Acceso en: 14/04/2018. Disponible en: <https://www.camara.cl/pdf.aspx?prmID=40378&prmTIPO=DOCUMENTOCOMISION>

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

CARTA DE OTTAWA. **Primera Conferencia Internacional sobre Promoción da salud**. Ottawa, 1986. Disponible en: <http://www.fmed.uba.ar/depto/toxico1/carta.pdf>

DECLARACIÓN DE ALMA-ATA. **Primera Conferencia Internacional sobre Cuidados Primarios de Salud**. Alma-Ata-URSS, 1978. Disponible em http://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=19004&Itemid=270&lang=en

DUSSEL E. **Para una ética de la liberación latinoamericana I**. Buenos Aires: Ediciones Siglo XXI, 1973.

DUSSEL E. **Método para una filosofía de la liberación**. Espanha/Salamanca: Sigueme, 1974.

FOUCAULT M. **Seguridad, territorio, población**. Curso en el Collège de France: 1977-1978. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2006.

GUEVARA CA; Jara-Díaz, SR; Martínez F; Munizaga MA. **La conveniencia de establecer 50 km/h como el límite de velocidad urbano: un análisis técnica**. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/324248727>

GONÇALVES JUNIOR L. Lazer e trabalho: a perspectiva dos líderes das centrais sindicais do Brasil e de Portugal em tempos de globalização. In: _____. (Org.). **Interfaces do lazer: educação, trabalho e urbanização**. São Paulo: Novo Autor, 2008.

HARVEY D. O direito à cidade. **Lutas Sociais**, 29 (2): 73-89, 2012.

ILLICH I. **Energía y equidad**. Barcelona: Barral Eds., 1974.

ITF/OECD. **Speed and Crash Risk**. International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD). Organización Comercio y Desarrollo Económico (OECD). Paris: International Transport Forum (ITF), 2018.

LEFF E. **Racionalidad Ambiental**. La reapropiación social de la naturaleza. Ciudad de México: Siglo XXI Editores, 2004.

MARTINS J; BICUDO MAV. **Pesquisa qualitativa em psicologia: fundamentos e recursos básicos**. São Paulo: EDUC, 1989.

MARTINS C. Michel Foucault: Filosofia como diagnóstico do presente. **Cadernos da FFC**, 9 (1): 149-167, 2000.

MAX-NEEF M; ELIZALDE A; HOPENHAYN M. **Desarrollo a Escala Humana**. Conceptos, aplicaciones y algunas reflexiones. Montevideo: Nordan-Comunidad, 1993.

MEYER RMP; GROSTEIN MD; BIDERMAN C. **São Paulo Metrópole**. São Paulo: EDUSP, 2004.

MILLER P; ROSE N. Poder político além do estado. Problemáticas de governo. In: **Governando o presente**. Gerenciamento da vida econômica, social e pessoal, São Paulo: Paulus. 2012

MORÍN E. **La Vía**. Para el futuro de la humanidad. Barcelona: Paidós, 2011.

ONSV. **Observatório Nacional de Segurança Viária**. Acesso em: 28/03/2018. Disponível em: <http://iris.onsv.org.br/iris-beta/#/stats/maps>

OPAS. Organización Panamericana de Salud. **Declaración de Mexico para la Seguridad Vial**: la ruta para salvar vidas en Iberoamérica y en Caribe. Ciudad de Mexico, mayo 2011. Acceso en: 28/06/2018. Disponible en: https://www.paho.org/mex/index.php?option=com_docman&view=download&category_slug=estrategia&alias=741-declaracion-eisevi2&Itemid=493

RABINOW P; ROSE N. O conceito de biopoder hoje. **Política & Trabalho, Revista de Ciências Sociais**, (24): 27-57, 2006.

RIECHMANN J. **El socialismo puede llegar sólo en bicicleta**. Ensayos ecosocialistas. Madrid: Los Libros de la Catarata, 2012.

RODRÍGUEZ-CORTÉS AB. **La ciclovía de la ciudad de Bogotá**: espacio productor de subjetividades. Tese (Doctorado en Ciencias Sociales). Bogotá: Universidad Externado, 2017.

ROLNIK R. **A Cidade e a Lei** - Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel / FAPESP, 1997

SAGARIS L. Citizen participation for sustainable transport: the case "Living City" in Santiago, Chile (1997-2012). **Journal of Transport Geography**, 41(8): 74–83, 2014.

TAPIA-GRANADOS JA. La reducción del tráfico de automóviles: una política urgente de promoción de la salud. **Revista Panamericana Salud Publica**, 3(3): 137-151, 1998.

TORO-ARÉVALO SA. Motricidad, en-acción y fenomenología: la articulación conceptual de la existencia. **Motricidades**: Rev. SPQMH, 1 (1): 78-90, 2017.

VAN MANNEN M. **Fenomenologia de la práctica**. Popayan: Ediciones Unicauca. 2016.

UN/SG. United Nations Secretary-General Ban Ki Moon. **Mobilizing for Sustainable Transport Development**. Analysis and Policy Recommendations from the United Nations Secretary-General's High-Level Advisory Group on Sustainable Transport. New York (EUA), October 2016. Acesso em: 11/04/2018. Disponível em: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2375Mobilizing%20Sustainable%20Transport.pdf>

UN/SDG. **Sustainable Development Goals (SDG)**. Acesso em: 27/06/2017. Disponível em: <http://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals/>

UN-Habitat. **World Cities Report (WCR) 2016**. Acesso em: 12/04/2018. Disponível em: <http://wcr.unhabitat.org/main-report/>

WACKERNAGEL M; REES W. **Nuestra huella ecológica**. Reduciendo el impacto humano sobre la Tierra. Santiago: LOM ediciones, 2001.