

Cidade ativa: considerações sobre a cidade saudável

Active city: considerations on the healthy city

Douglas GALLO [I]

Resumo

O artigo apresenta uma discussão sobre as relações entre mobilidade urbana e saúde. Com uma metodologia qualitativa procurou-se compreender as percepções e representações acerca do conceito de cidade ativa e promoção de qualidade de vida na constituição de uma cidade saudável. Foi realizada análise de conteúdo da transcrição de 31 entrevistas semiestruturadas. O planejamento e o desenho de políticas públicas impactam na qualidade espacial das cidades incentivando a mobilidade ativa com papel importante na saúde da população. O planejamento integrado possibilita a elaboração de planos com foco na qualidade de vida e na vitalidade urbana, reorientando a lógica da mobilidade urbana. A qualidade de vida e a promoção da saúde podem ser potencializadas por meio da integração de áreas verdes urbanas e da criação de espaços mais humanizados.

Palavras-chave: mobilidade urbana; políticas públicas; planejamento urbano saudável; cidade humana; mobilidade ativa.

Abstract

The article presents a discussion on the relationship between urban mobility and health. A qualitative methodology was used to understand perceptions and representations of the concept of active city and promotion of quality of life in the constitution of a healthy city. A content analysis of the transcripts of 31 semi-structured interviews was carried out. The planning and design of public policies have an impact on the spatial quality of cities by promoting active mobility, which plays an important role in the population's health. Integrated planning enables the development of plans focused on quality of life and urban vitality, reorienting the logic of urban mobility. Combined with urban greenery and more humanized spaces, quality of life and health promotion can be activated.

Keywords: urban mobility; public policy; healthy urban planning; human city; active mobility.



Introdução

Os veículos automotores são inegáveis símbolos da modernidade e do deslocamento nas cidades. Historicamente, a mobilidade urbana no Brasil apresenta dinâmicas de conflito e disputas de interesses entre a lógica da democratização e a do planejamento territorial, a da mercantilização e a da segregação espacial. O carro reformulou a paisagem urbana e o estilo de vida moderno, reestruturando as próprias necessidades humanas, de tal forma que, o inicialmente configurado como um instrumento de liberdade, com o tempo, passou a instituir uma forma de subordinação, condicionando e limitando a autonomia do indivíduo na sociedade moderna (Speck, 2016). Esse meio de transporte conformou-se como símbolo inequívoco do tipo de modernização e dos padrões contemporâneos de relações sociais nas sociedades capitalistas democráticas (Rosin e Leite, 2019). Nesse contexto, a mobilidade ativa (caminhabilidade e ciclismo urbano), ao remeter a um profundo lastro vernacular, ainda que promovendo valores e características importantes de desenho urbano, apresenta dificuldade em ser aceita como modelo de vitalidade urbana e justiça social (Fajardo, 2017).

O padrão de mobilidade da população brasileira vem sofrendo fortes modificações desde meados do século XX, refletindo o intenso e acelerado processo de urbanização e crescimento desordenado das cidades. Caracterizado pela intensa utilização do transporte motorizado individual, da redução e da degradação do transporte público coletivo, esse padrão acarretou inúmeras externalidades, como crescimento dos acidentes de trânsito com vítimas, congestionamentos urbanos e poluição ambiental (Carvalho, 2016).

O conceito de cidade saudável surgiu em Toronto (Canadá), em 1983, apresentado por Leonard Duhal, da Universidade Californiana de Berkeley. Desde o início do movimento, diversas definições foram propostas, porém o conceito inicial ainda traduz com clareza a ideia, de forma que possa ser compreendida claramente: uma cidade que constantemente cria e/ou melhora seus ambientes – social e físico – e emprega os recursos necessários para auxiliar os cidadãos a desenvolverem, de forma mútua, todas as funções da vida em todo seu potencial (Estrada, Agüero e Cuenca, 2013).

A concepção de cidade saudável apresentava-se como uma utopia a ser alcançada, estando associada à ideia de que os problemas de saúde da população requerem, *a priori*, a criação de ambientes saudáveis e prósperos. Enquanto mobilização política e da sociedade civil, busca preparar e implementar planos municipais em rede, de forma participativa e dinâmica, uma vez que “saudável” não se refere a um estado final, mas a uma condição que pode e deve ser continuamente aprimorada.

Pensar cidades mais saudáveis, sob a perspectiva de um novo planejamento integral e intersetorial que promova saúde e qualidade de vida, requer a reestruturação dos sistemas e planos de mobilidade urbana. Nesse contexto, a mobilidade ativa se apresenta como uma estratégia de reorientação da lógica perversa que desconsidera a dimensão humana das cidades, contribuindo para a melhoria dos níveis de saúde urbana ao incentivar e facilitar a adoção de estilos de vida mais saudáveis.

As políticas públicas podem deliberar sobre estratégias para incentivar a população a adotar comportamentos mais ativos no cotidiano. Por meio da reconfiguração do desenho urbano, orientado para práticas de mobilidade

ambientalmente sustentáveis como a mobilidade ativa, torna-se possível promover maior segurança e melhores condições de saúde no espaço da cidade (Gehl e Svarre, 2018). Apesar de ainda prevalecer um forte consenso em torno do paradigma rodoviarista no enfrentamento dos problemas relativos ao transporte urbano e na formulação de políticas públicas, a ideia de mobilidade ativa tem emergido como uma forma de resistência e enfrentamento à hegemonia do planejamento funcionalista tradicional.

Nesse contexto, a mobilidade ativa torna-se um tema fundamental para a promoção da qualidade de vida urbana (Edwards e Tsouros, 2008; Rosin e Leite, 2019), buscando incorporar à agenda urbana conceitos e políticas com potencial de inovação em serviços urbanos, impactando, consequentemente, na “competitividade” entre as cidades, bem como na mitigação de problemas ambientais e sociais (Cruz e Paulino, 2019). É fundamental promover a integração entre os serviços de mobilidade ativa e o transporte público com vistas à melhoria das condições ambientais relacionadas à caminhabilidade e ao ciclismo urbano.

O objetivo deste artigo é discutir a mobilidade ativa como elemento constitutivo de um planejamento urbano saudável, com impacto na qualidade de vida da população, por meio de percepções e representações acerca da temática nas cidades contemporâneas.

Arcabouço metodológico

Podemos compreender a metodologia como “[...] o caminho do pensamento e a prática exercida na abordagem da realidade” (Minayo, 2002, p. 16). Ela inclui as concepções teóricas,

o conjunto de técnicas e o potencial criativo do pesquisador. A prática social do sujeito da pesquisa é marcada pela percepção de seu objeto como produtor de uma atividade material e simbólica. Segundo esse modelo, o conhecimento é construído pela inter-relação estabelecida entre “sujeito” e “objeto”, como produto de uma prática produtiva do homem enquanto sujeito social (Avilés, 1996).

O objeto das ciências sociais é essencialmente qualitativo, sendo a realidade social o próprio dinamismo da vida individual e coletiva com toda a riqueza de significados dela apreendida. A pesquisa qualitativa responde a questões muito particulares, aprofundando-se no mundo dos significados das ações e das relações humanas. “Ela trabalha com o universo de significados, motivações, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos” (Minayo, 2002, pp. 21-22). A pesquisa social apoia-se em dados sociais, relacionados ao mundo social, que são o resultado e, ao mesmo tempo, a construção de processos de comunicação. Dessa forma, lida com interpretações das realidades sociais, tendo como seu protótipo mais conhecido a entrevista em profundidade (Bauer, Gaskell e Allum, 2003).

A construção de um *corpus* de pesquisa é o princípio que permite uma coleta sistemática de dados. Ainda que não siga a lógica da amostragem estatística, preserva o rigor científico como princípio fundamental. Bauer e Aarts (2003) defendem que a construção de um *corpus* tipifica atributos desconhecidos, ou seja, é importante para a análise de realidades desconhecidas e para a apreensão de significações e funções simbólicas. A entrevista semiestruturada foi a técnica principal para apreensão

do objeto deste estudo, visando à construção de um *corpus* de análise composto pelas transcrições dos relatos verbais obtidos nas entrevistas. Foram entrevistados 31 sujeitos residentes em diferentes estados brasileiros (Amapá, Mato Grosso, Paraíba, Paraná e São Paulo). A transcrição das entrevistas gerou um *corpus* de aproximadamente 100 laudas. A seleção dos entrevistados se deu por meio da técnica de amostragem não probabilística, conhecida como “bola de neve”, que utiliza cadeias de referência (Vinuto, 2014). Assim, foram selecionados informantes-chave, que, após a entrevista, indicavam novos contatos. As entrevistas foram realizadas de forma presencial e *on-line*, via plataforma Zoom, sendo o processo finalizado a partir do critério de ponto de saturação das representações. Todos os participantes da pesquisa foram previamente informados sobre os objetivos, procedimentos, benefícios e eventuais riscos do estudo e aceitaram participar de

forma voluntária após assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). As entrevistas seguiram um roteiro elaborado de acordo com os objetivos de uma pesquisa mais ampla de doutoramento (Quadro 1), com categorias de análise predefinidas (Gallo, 2020). É importante ressaltar que no processo de interação no campo outras categorias foram surgindo e que os dados analisados e os excertos apresentados se referem a um recorte temático dessa pesquisa. A conformação desse *corpus* possibilitou trazer à tona informações de diferentes ângulos do fenômeno em análise, o que permitiu maior compreensão e integralização dos dados.

A entrevista é entendida como um processo relacional, configurando-se numa proposta de diálogo e/ou conversação sobre um tema específico, com objetivos claros (Cruz Neto, 2002; Gaskell, 2003; Moré, 2015; Nicolaci-Da-Costa, 2007). Com a utilização de

Quadro 1 – Roteiro semiestruturado para entrevista*

Perguntas disparadoras
1. Você tem o costume de frequentar espaços público [praças, parques, etc.]? 2. Quais os motivos te levam a frequentar [ou não] estes espaços? 3. Como você se sente quando está nestes espaços? 4. Na sua opinião quais características são mais atrativas nestes espaços? 5. Você se sente seguro(a) nestes espaços? Por quê? 6. Para você, o que seria uma cidade humana? 7. O que faz uma cidade ser humanizada? 8. Você considera que as cidades são pensadas para as pessoas? 9. Para você, o que é qualidade de vida? 10. O que você entende por qualidade de vida urbana, uma cidade com qualidade de vida? 11. Na sua percepção, qual a relação entre os espaços públicos na cidade e a qualidade de vida?

* As perguntas disparadoras para as entrevistas foram elaboradas de acordo com os objetivos de uma pesquisa mais ampla, que deu origem a uma tese de doutoramento (Gallo, 2020). Os dados analisados neste artigo compreendem um recorte temático dessa tese.

Fonte: elaborado pelo autor, em 2020.

Quadro 2 – Objetivos almejados na análise do *corpus* em pesquisa qualitativa

Objetivos	Reflexões
Ultrapassar a incerteza	O que eu percebo na mensagem estará lá realmente contido? Minha leitura será válida e generalizável?
Enriquecer a leitura	Como ultrapassar o olhar imediato e espontâneo, já fecundo em si, para atingir a compreensão de significações, a descoberta de conteúdos e estruturas latentes?
Integrar as descobertas	Num quadro de referência da totalidade social, no qual as mensagens se inserem, como integrar as descobertas, para além da aparência?

Fonte: elaborado pelo autor a partir de Minayo (2004), em 2020.

entrevistas, o interesse foi pautado na maneira como as pessoas espontaneamente se expressam e falam sobre o que é importante para elas, bem como no que elas pensam sobre suas ações e as ações dos outros. A utilização de uma entrevista semiestruturada, conformando uma conversa “informal”, procurou minimizar ou evitar o problema gerado quando o entrevistado diz o que pensa que o entrevistador gostaria de ouvir.

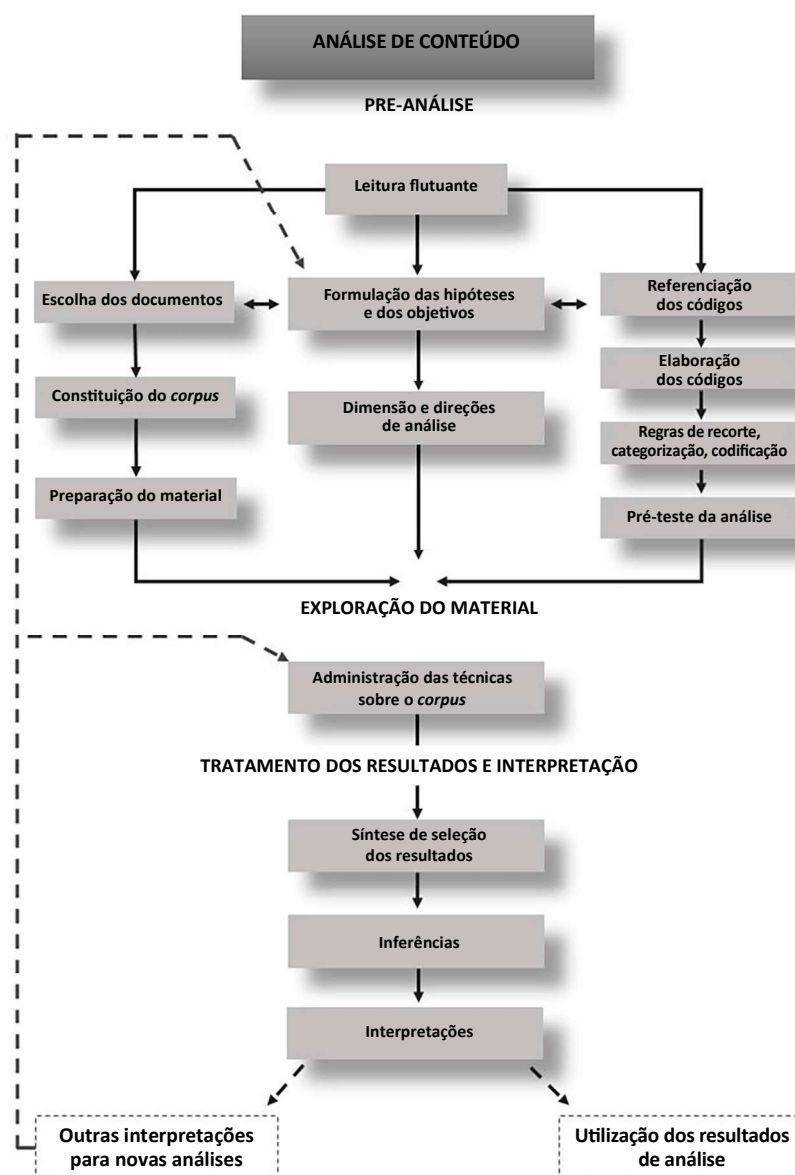
No processo de análise de *corpus* de pesquisa, Minayo (2004) identifica três obstáculos a serem superados: 1) a ilusão da transparência, ou seja, o perigo de uma compreensão espontânea, como se o real se mostrasse nitidamente ao observador; 2) sucumbir à magia dos métodos e técnicas, o que leva o pesquisador a esquecer o essencial, que é a fidedignidade das significações presentes no material empírico; 3) dificuldade de unir teorias e conceitos abstratos com os dados coletados no campo. Para tanto, a análise rigorosa e sistemática buscou alcançar os três propósitos, explicitados no Quadro 2.

A análise de conteúdo de Bardin (2016) é a expressão mais usual para representar o tratamento dos dados de uma pesquisa qualitativa; mais que um procedimento técnico, ela é um conjunto de técnicas e práticas do campo das investigações sociais. O fator comum às múltiplas técnicas consiste na inferência que se pode obter a partir da análise do conteúdo do *corpus* da pesquisa, fornecendo informações suplementares a uma mensagem ou comunicação (Figura 1). Esse tipo de pesquisa consiste na descrição objetiva e sistemática do conteúdo manifesto nas comunicações, facilitando sua interpretação (Minayo, 2004).

Para Bardin (2016, p. 48), a análise de conteúdo é:

Um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter, por procedimentos, sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção (variáveis inferidas) dessas mensagens.

Figura 1 – Etapas e procedimentos do desenvolvimento da análise de conteúdo



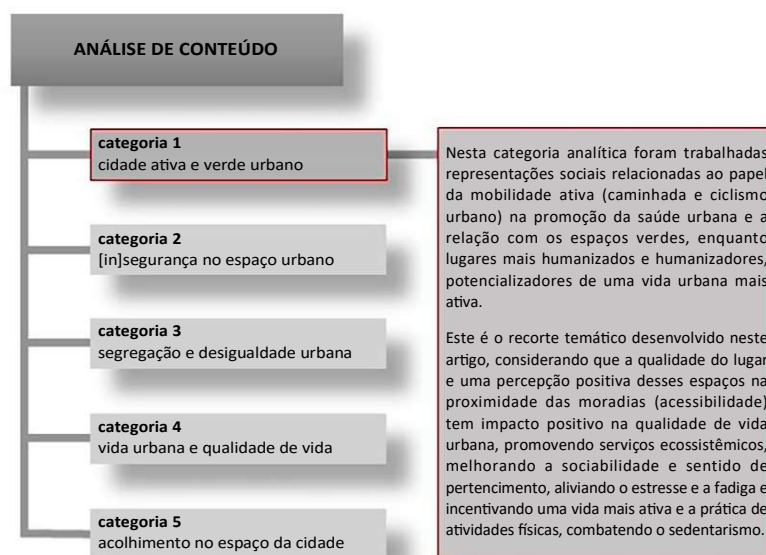
Fonte: Bardin, 2016.

A intenção da análise de conteúdo é a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção da comunicação. Esses saberes deduzidos dos conteúdos podem ser de ordem psicológica, sociológica, histórica, econômica, dentre outras. O analista trabalha com índices cuidadosamente colocados em evidência por procedimentos mais ou menos complexos. Numa primeira etapa, a descrição desses índices é fundamental, seguida da inferência como etapa intermediária que irá gerar uma interpretação consistente como resultado do processo de análise, trazendo significação às características observadas nos conteúdos manifestos.

Para auxiliar no processo de categorização e análise dos dados foi utilizado o *software* webQDA, contribuindo com o rigor e a qualidade da análise. A utilização de *softwares* para auxílio na análise de dados qualitativos é conhecida

na literatura como *Qualitative Data Analysis Software* (QDAS) ou *Computer Aided Qualitative Data Analysis Software* (CAQDAS). No caso do webQDA, suas funcionalidades dividem-se em três sistemas: 1) “fontes”, correspondendo ao *corpus* de pesquisa, no caso, a transcrição de todas as entrevistas; 2) “codificação”, permitindo a definição das categorias e indicadores; 3) “questionamento”, possibilitando o cruzamento de dados e sua sistematização de acordo com as configurações atribuídas nos dois primeiros sistemas (Souza et al., 2016). Este artigo apresenta um recorte temático de uma tese de doutoramento (Gallo, 2020), referente à categoria analítica “cidade ativa e verde urbano” (Figura 2). Ao longo do texto, serão apresentados excertos das entrevistas para ilustrar as análises realizadas, seguidos de códigos de identificação para manter o anonimato dos entrevistados.

Figura 2 – Categorias analíticas desenvolvidas na análise de conteúdo do *corpus* de pesquisa da tese Cidade Humana



Fonte: elaborado pelo autor, em 2020.

Cidade Ativa: mobilidade para uma vida saudável

A importância de uma vida ativa para uma vida saudável e com qualidade é amplamente reconhecida (Kokkinos, 2012; Lima, Levy e Luiz, 2014; Warburton e Bredin, 2017; Warburton, Nicol e Bredin, 2006; WHO, 2008). A presença de áreas de lazer, especialmente com uma cobertura vegetal qualificada, torna os espaços mais atrativos e melhora a qualidade de vida na cidade, pois proporciona a possibilidade de entrar em contato com a natureza, praticar atividades físicas, socializar-se e se desconectar da correria cotidiana, melhorando a saúde física e a mental.

Ah eu gosto de ter, por exemplo, o que eu mais vou é em parques, porque eu gosto de praticar exercícios, e eu gosto de praticar em lugar aberto, então um dos motivos que me levam é isso, também o fato de ter um contato com a natureza, também é importante, eu acho bacana, seria isso. (E-07.01)

[...] a gente não tem muito contato com a natureza, e mesmo que seja uma natureza artificial, o parque proporciona um pouco disso, ver árvores, a grama, ver de uma forma mais clara o céu, então por isso. (E-03.0)

Área verde, área verde, ou seja, sombra, um lugar... não falo nem ar puro, mas eu falo um lugar que não tenha poluição visual. Um lugar agradável aos olhos. [...] tem bastante verde, tem bastante árvores, flores, então causa uma sensação de bem-estar naquele momento e isso é legal, isso que eu chamo de agradável. (E-02.03)

Mais importante do que a quantidade de área verde por habitante, a qualidade e a localização dessas áreas são fundamentais

para a promoção da saúde e da qualidade de vida urbana. É importante refletir sobre a defasagem entre recursos e alocação das áreas; a relação com a densidade urbana; e os objetivos do espaço em si (Bolla e Vittadini, 2015). Para além da quantidade de área verde por habitante, é essencial considerar, no contexto da humanização das cidades e da promoção da saúde no espaço urbano, a distribuição equitativa dessas áreas nas imediações das moradias. A proximidade facilita o acesso dos moradores e promove sua integração ao tecido urbano, incentivando práticas como caminhar ou pedalar nos trajetos cotidianos. Além da quantidade e da localização, a qualidade desses espaços desempenha um papel crucial, garantindo que sejam atrativos, funcionais e efetivamente contribuem para a mobilidade ativa e a humanização dos ambientes urbanos.

Muitos são os efeitos benéficos da atividade física nas condições de saúde: prevenção de patologias crônicas, como doenças cardiovasculares, acidentes vasculares encefálicos (AVEs), diabetes, obesidade, tumores, entre outras; redução do risco de demência em idosos e aumento do grau de sua autonomia; e influência positiva sobre algumas doenças mentais (Janssen e Leblanc, 2010; Kokkinos, 2012; Warburton e Bredin, 2017; Warburton, Nicol e Bredin, 2006). Em contrapartida, o sedentarismo leva a uma progressiva deterioração da capacidade funcional de modo abrangente. Dessa forma, as ações para a difusão de tais conhecimentos e para o aprofundamento científico da relação entre saúde e atividade física têm sido intensificadas no decorrer do tempo e devem ser tratadas para além da prática de exercícios físicos, correlacionando o ser humano com seu ambiente físico, especialmente as

cidades, e observando como essa relação pode ser fortalecida nas ações cotidianas (Lauria e Morgante, 2015; WHO, 2008).

A atividade física, integrada à vida urbana e com vistas à qualidade de vida, deve ser entendida de uma forma mais ampla, como uma realidade que faça parte da vida urbana diária, e é desta forma que as políticas públicas podem auxiliar na construção e no planejamento de cidades mais ativas e saudáveis, não somente com a criação de parques e áreas verdes, mas não prescindindo destes, porém com a humanização dos espaços urbanos.

Non si tratta di correre su un tapis roulant ascoltando l'iPod, ma di usare il nostro corpo nella vita quotidiana per le funzioni per cui è stato progettato: camminare spesso, talvolta correre e muoversi in modo da esercitarlo regolarmente, quando siamo al lavoro, a casa, durante gli spostamenti e nel tempo libero. Gli autori proseguono sottolineando come l'attività fisica sia spesso percepita semplicisticamente come un modo per combattere l'obesità, trascurando l'effetto su altre malattie fisiche ma anche sul benessere generale, il sonno, la qualità di vita, le relazioni sociali e anche l'ambiente (attraverso la mobilità).¹
(Lauria e Morgante, 2015, p. 10)

Estima-se que um terço da população adulta, em todo o mundo, não tenha um nível satisfatório de atividade física e que esse estilo de vida não saudável seja responsável pela morte de 5,3 milhões de pessoas por ano (cerca de um décimo de todas as mortes anuais). Esse número é semelhante ao número de mortes decorrentes do fumo ou da obesidade (também combatida com um estilo de vida mais ativo). O sedentarismo deve ser tratado como uma emergência sanitária e seus riscos

ênfatisados, pois o desafio é global: tornar a atividade física uma prioridade de saúde pública, mas também do planejamento urbano.

Deve-se considerar a ideia de que uma cidade saudável não é aquela que alcançou alguns aspectos relacionados à saúde, mas aquela que, consciente de seu estado de saúde, procura melhorá-lo, criando constantemente oportunidades, no ambiente construído e social, para o desenvolvimento de seus cidadãos. A Organização Mundial da Saúde tem se empenhado em incentivar a criação de planos locais de promoção da atividade física, com objetivo de apoiar os governos locais na elaboração de programas para incentivar a atividade física e uma vida mais ativa (WHO, 2008).

O objetivo do projeto Cidade Ativa é melhorar a saúde pública incentivando a realização de, no mínimo, 30 minutos de atividade física diária. Os indivíduos podem realizá-la de diferentes maneiras: movendo-se a pé, de bicicleta (ou outra modalidade ativa de transporte), fazendo exercícios físicos, praticando esporte, brincando em parques, realizando atividades de jardinagem, subindo escadas ou outras atividades que lhes sejam prazerosas (Buffoli, 2014). Além dos benefícios para a saúde da população, uma cidade que investe em políticas e programas para ser uma Cidade Ativa, pode desenvolver os seguintes benefícios:

- economia com despesas de saúde e transporte;
- aumento na produtividade dos cidadãos e trabalhadores;
- criação de ambientes mais habitáveis e atraentes para residentes, trabalhadores e turistas;
- melhora da qualidade do ar e da poluição sonora;
- maior acessibilidade às áreas verdes;

- requalificação participativa dos bairros e incremento da coesão social e da identidade comunitária;
- promoção e alargamento das redes sociais.

Para Lauria e Morgante (2015), é importante quantificar também os benefícios econômicos de um estilo de vida ativo, tanto individuais quanto coletivos: economia para os sistemas de saúde com o tratamento das doenças crônicas decorrentes do sedentarismo; economia com transporte, seja individual ou coletivo, com a utilização de modalidades ativas (ciclismo urbano ou pedestrianismo); e economia com gastos ambientais. A constituição de cidades mais ativas precisa garantir e estimular a construção de espaços urbanos com mais qualidade e afeitos à escala e à dimensão humanas. Para tanto, Speck (2016) propõe alguns passos importantes: 1) colocar o automóvel em seu lugar, revertendo a distorção atual que o coloca no centro do planejamento e do projeto urbano e repensando paisagens e estilos de vida na escala das pessoas; 2) mesclar os usos urbanos; para incentivar a caminhada é essencial que as pessoas tenham um propósito, assim o zoneamento monofuncional deve ser substituído por uma mescla de usos do solo capaz de promover vitalidade; 3) adequar os estacionamentos, reduzindo sua quantidade, uma vez que eles são destino e atraem mais motoristas; 4) garantir que o sistema de transporte possibilite fruição e tenha qualidade, complementando a mobilidade ativa em distâncias maiores; 5) proteger o pedestre, por meio de um desenho qualificado que seja atrativo e seguro para os usuários; 6) acolher as bicicletas, já que elas podem complementar a mobilidade ativa em distâncias médias que atualmente são realizadas com automóveis; 7) criar bons espaços urbanos, com

conforto e qualidade espacial para atrair os pedestres; 8) plantar e manter árvores, capazes de melhorar e qualificar o espaço público; 9) criar faces de ruas agradáveis e singulares; 10) eleger as prioridades, organizando quais ações devem ser implementadas primeiro.

Políticas públicas podem ser saudáveis ao incentivarem e possibilitarem a adoção de práticas que promovam maior movimentação física na rotina diária da população. A reconfiguração do desenho urbano, orientada para uma mobilidade mais ativa, tem o potencial de promover ganhos na segurança e na saúde urbanas (Gehl e Svarre, 2018). O excerto a seguir mostra a importância da qualidade dos caminhos e como as políticas públicas podem impactar numa vida mais ativa:

Qualidade de vida urbana é aquela cidade que te convida a sair, que te convida a ir para todos os lugares de forma que até o caminho seja algo prazeroso. Prazeroso no sentido sensível [...] todo caminho que eu faço, para mim vale muito a pena andar a pé aqui, agora eu moro em outro lugar, mas quando eu tinha que andar a pé 40 minutos até o meu trabalho, eu não me importava, eu ia de uma boa, porque era gostoso caminhar [...] o caminho que eu fazia, que era o mais longo, que era perto do rio, era maravilhoso, então eu acho que é isso aí, quando o caminho também te faz se sentir, sentir esse prazer de ir para os lugares. (E-08.01; grifo nosso)

O enfrentamento do paradigma rodoviário com a promoção da mobilidade ativa e da dimensão humana das cidades deve buscar sua integração com os serviços de transporte público, impactando nas condições ambientais da caminhabilidade e do ciclismo urbano. Entre os temas mais emergentes do século XXI, o conceito de caminhabilidade (*walkability*) trata de definir atributos do ambiente construído

convidativos ao caminhar, tais como: acessibilidade, conforto ambiental, atratividades de usos, permeabilidade do tecido urbano. Caminhar é a forma mais democrática de se locomover na cidade e a liberdade de movimento é inerente à condição humana. No caminhar cotidiano o pedestre se apropria do espaço construído e tem sua percepção da paisagem urbana ampliada (Andrade e Linke, 2017). Outro conceito importante é o de ciclabilidade (*cyclability*), relacionado com a relevância que o ambiente desempenha para o favorecimento do uso da bicicleta, considerando a infraestrutura cicloviária como fator imprescindível para estimular esse modo de deslocamento (Lopes, 2021).

Para melhorar a qualidade de vida urbana, tem-se investido na mobilidade ativa como uma prática destinada a promover uma vida mais saudável, longa e melhor. Cidades caminháveis são uma solução global para combater as doenças relacionadas ao sedentarismo; indivíduos que vivem em bairros caminháveis tendem a praticar 90 minutos por semana a mais de atividade física do que moradores em bairros menos caminháveis (Sallis et al., 2016). Uma cidade ou bairro caminhável é um ambiente urbano denso, com edificações compactas que abrigam atividades comerciais em seus térreos (fachada ativa), calçadas amplas e bem pavimentadas, boa iluminação e qualidade do espaço público em ruas protegidas do tráfego motorizado. Para isso são necessários quatro fatores: 1) destinos próximos e acessíveis a pé; 2) ambiente construído amigável para caminhada (escala humana); 3) ambiente capaz de moderar as variações climáticas, que promova alívio em relação ao excesso das atividades

humanas; e 4) cultura local capaz de incrementar o contato entre as pessoas e criar condições para atividades sociais e econômicas (Vargas e Netto, 2017).

A promoção da bicicleta como meio de transporte traz diversos benefícios para as cidades e os seus cidadãos, como: redução de doenças crônicas; taxas menores de sobrepeso e obesidade; menores índices de mortalidade e de lesões no trânsito; níveis mais baixos de poluição do ar e sonora (Oja et al., 2011; Veras, Di Domenico e Marques, 2017). Embora ainda faltem dados consistentes de saúde pública sobre urbanização, alterações climáticas e análise das emissões de carbono para comprovar os benefícios isolados da mobilidade ativa, no momento, o grande desafio mundial é reverter esse quadro e comprovar a relação causal entre esses fatores e a saúde da população (Tsay, 2017). Diversas políticas de compartilhamento de bicicletas têm sido instituídas mundialmente, também no Brasil, contribuindo para esse entendimento.

Uma revisão sistemática publicada por Wanner et al. (2012) obteve dados, ainda não conclusivos, que apontam a associação entre mobilidade ativa e maior nível de atividade física da população em geral. Foram encontradas evidências limitadas de que a mobilidade ativa esteja associada a aumento nos índices de atividade física e menor peso corporal, porém os autores observam que os estudos realizados até então são muito heterogêneos e têm desenhos metodológicos transversais, o que impede conclusões definitivas. No excerto a seguir, o entrevistado relata a importância de políticas de compartilhamento de bicicletas e sua percepção quanto ao encerramento delas em sua cidade:

[...] eu achei uma ideia bacana da yellow [bicicleta compartilhada], infelizmente acabou [...] Eu achava legal, porque por exemplo, [...] a gente poderia ter a opção de pegar uma yellow aqui na esquina de casa, ir até o parque, correr, pegar a yellow e voltar embora, com certeza a gente não ia de carro, muitas pessoas estavam indo para a faculdade disso aí, então eu acho que uma cidade humanizada, investir nos transportes públicos para evitar um pouco os carros [...]. (E-01.03)

A inclusão da bicicleta como meio de transporte regular nos deslocamentos urbanos deve ser abordada sob a perspectiva de um conceito de Mobilidade Urbana Sustentável, integrada aos modos coletivos de transporte, especialmente aos sistemas de grande capacidade, para longas distâncias. Nesta ótica, deve-se incorporar a construção de ciclovias e ciclofaixas, especialmente nas áreas de expansão urbana. Estas estruturas devem ser conectadas em rede, num sistema cicloviário que promova e amplie a oferta de infraestrutura e a inclusão do conceito de vias cicláveis, proporcionando um uso mais seguro da bicicleta (Brasil, 2007). No relato a seguir, o entrevistado percebe o transporte mais ativo e a criação de espaços de suporte e incentivo a essas práticas como elementos humanizadores da cidade:

[...] sobre uma cidade mais humana, eu creio que seria uma cidade que permita o acesso livre para as pessoas andarem a pé, de forma confortável e de forma segura, com sombra, com faixas, onde elas possam andar de bike tanto para lazer quanto para trabalho. (E-04.02)

Cidades com mais ciclistas são mais seguras, tanto para eles como para pedestres. Uma rua compartilhada com bicicletas, desde que os motoristas estejam habituados com elas, é um lugar onde os carros andam com mais atenção e cuidado. Muito se comenta

sobre condições ambientais ou culturais para o êxito do ciclismo urbano, porém os aspectos físicos das cidades são os fatores mais importantes, de duas formas: 1) presença de um urbanismo (planejamento) que garanta o uso misto e a densidade urbana – ter destinos variáveis e interessantes acessíveis; 2) condições mais seguras e ampla infraestrutura (desenho), com ruas desenhadas para acolher bicicletas (Speck, 2016). No entanto, é preciso existir uma cultura da mobilidade ativa e fortalecê-la. A seguir o entrevistado fala sobre sua percepção como pedestre no espaço público de Amsterdã, por ocasião de uma viagem:

[...] eu já tinha ouvido falar que Amsterdã era uma cidade super amigável, porque todo mundo pode andar de bicicleta, e é super legal... E quando eu fui lá, como turista e como pedestre, eu achei uma cidade super não favorável à pessoa, porque eu era quase atropelada pela bicicleta, então eu não achei legal. Eu acho que têm que ser respeitadas todas as instâncias [...]. (E-03.02)

Essa percepção negativa sobre um espaço compartilhado com bicicletas mostra que, no Brasil, ainda falta uma cultura de ciclismo urbano e de convivência entre pedestres e ciclistas, apontando a necessidade de se pensar em todas as dimensões e modalidades de mobilidade no espaço urbano, inclusive da educação cidadã. Ao refletir sobre o padrão histórico de mobilidade brasileiro, centrado no automóvel e em seus conflitos, observa-se que alterações culturais demandam um processo educativo amplo da população para uma alteração de paradigmas.

Uma vez que o automóvel e a forma de locomoção centrada nele alteraram a paisagem urbana e o próprio estilo de vida, há uma necessidade de reorientação para uma escala

mais humana, como o caminhar e o pedalar, com significativo potencial para a promoção da justiça social (Fajardo, 2017). Diversas percepções e representações associam o automóvel à escala urbana, ora sob uma perspectiva crítica ora evidenciando como a presença do automóvel molda as percepções e os comportamentos dos habitantes urbanos:

Então, o que acontece é que ela [cidade/ planejamento] priorizou determinados desejos humanos, ou determinados desejos das pessoas, ou de determinados grupos [...]. (E-06.03)

[...] o acesso a outros parques também é fácil por automóvel [...] são pensadas em função dos carros, eu acho que isso é uma predominância geral na minha cidade e em várias outras, se pensa mais na mobilidade do automóvel do que das pessoas, do que de todas as pessoas, e aí de novo, pensada pra quais pessoas? quem são as pessoas que têm automóvel? Então isso é um problema, a cidade, provavelmente é pensada para pessoas e por pessoas, mais para algumas pessoas. (E-04.01; grifo nosso)

[...] eu vejo muito a minha realidade, por conta da questão do conforto, das vias não serem seguras, não terem ciclofaixas, não terem ciclovias, a questão da segurança, as pessoas também, o automóvel tem muita preferência, a moto tem muita preferência, em detrimento do pedestre. (E-04.03; grifo nosso)

Se bem que agora, antigamente, o trânsito que é uma coisa que possibilita também ser humanizada, eu acho, eu acho que agora está ficando bem caótico, então neste ponto já está deixando a desejar, antigamente não era assim, hoje eu demoro uma hora para chegar ao trabalho, de carro, antes, há uns 10 anos atrás, não era desse jeito, então isso já está ficando ruim aqui, está baixando a qualidade de vida. (E-01.05)

Infere-se, dessa análise, uma necessária mudança de paradigma, repensando as cidades para que sejam mais saudáveis, por meio de uma nova forma de planejamento, integral e intersetorial, promotor da saúde e da qualidade de vida. Esse planejamento urbano saudável deve passar pela lógica da reorientação dos sistemas e dos planos de mobilidade urbana. A mobilidade ativa é uma reorientação da lógica perversa que não pensa a dimensão humana das cidades, contribuindo para melhorar os níveis de saúde urbana ao incentivar e facilitar a adoção de estilos de vida mais ativos. Nesse contexto, o verde urbano está intimamente relacionado com a promoção de estilos de vida mais ativos e saudáveis.

O papel do verde urbano na mobilidade ativa

Ainda que muitas evidências indiquem que a caminhada e a fruição livre nos espaços abertos representam um instrumento de extrema importância para a saúde, este conceito ainda não se traduz em comportamentos sociais difusos nem em políticas públicas eficazes. Os resultados das pesquisas científicas sobre estilos de vida são veiculados com insistência na mídia, mesmo de forma simples e direta. Grande parte da população sabe que a adoção de um estilo de vida saudável (alimentação adequada e atividade física regular) melhora a saúde, no entanto uma boa comunicação e sensibilização nem sempre são condições suficientes para induzir a difusão de boas práticas. Fatores culturais, condições ambientais locais, disponibilidade de tempo livre, dentre outros,

influenciam a capacidade de se adotar bons comportamentos. A disposição de lugares prazerosos, seguros e esteticamente agradáveis continua sendo uma fórmula de baixo custo, simples e eficaz para facilitar e promover uma escolha saudável para uma vida mais ativa (Lauria e Morgante, 2015).

Importantes estudos de base populacional conduzidos em Tóquio/Japão (Takano, Nakamura e Watanabe, 2002) e na Holanda (Maas et al., 2009) apontaram resultados relevantes sobre a relação entre o verde urbano e a saúde (Quadro 3). Um estilo de vida ativo influencia diretamente a saúde física, mas

também promove bem-estar psicológico e relacionamentos sociais. A escolha por um estilo de vida saudável não deve ser responsabilidade apenas individual, mas sim compartilhada pela coletividade, por meio de políticas públicas que promovam uma adequada estruturação do território e do tecido social para um nível de movimentação cotidiana. Neste aspecto é fundamental a função do verde urbano, que age positivamente sobre a saúde de diversas formas: favorecendo um estilo de vida ativo, possibilitando que as pessoas se encontrem e se socializem, mitigando o impacto da poluição ambiental (sonora e aérea).

Quadro 3 – Relações entre a proximidade de áreas verdes residenciais e a saúde da população

TAKANO, T.; NAKAMURA, K.; WATANABE, M. (2002). Urban residential environments and senior citizens' longevity in megacity areas: the importance of walkable green spaces. <i>Journal of Epidemiology and Community Health</i>, United Kingdom, v. 56, pp. 913-918.
Nesse estudo foram avaliadas as associações entre a presença de áreas verdes próximas às residências e a sobrevivência de milhares de idosos em Tóquio. A premissa principal da pesquisa era de que o sedentarismo consistia em um fator de risco central para a morbidade e a mortalidade prematuras e para a redução da funcionalidade física na população mais idosa. Foram encontradas associações entre longevidade e condições ambientais da residência. Por meio de um estudo longitudinal de coorte e considerando múltiplas variáveis relativas à realidade física, econômica e social, foram avaliados os efeitos dos espaços verdes como suporte à promoção da saúde dos cidadãos idosos em áreas urbanas densamente povoadas. Segundo os autores, houve correção positiva entre uma sobrevivência de cinco anos em relação ao espaço disponível para caminhadas, disponibilidade de parques e caminhos arborizados próximos ao domicílio e tempo de exposição ao sol da residência.
MAAS, J.; VERHEIJ, R. A.; VRIES, S.; SPREEUWENBERG, P.; SHELLEVIS, F. G.; GROENEWEGEN, P. P. (2009). Morbidity is related to a green living environment. <i>Journal of Epidemiology and Community Health</i>, United Kingdom, v. 63, n. 12, pp. 967-973.
Nesse estudo foi considerada parte importante da população holandesa (população acompanhada por médicos de base), tendo como base as informações do sistema sanitário e os determinantes territoriais da saúde acompanhados pelo sistema. Foram cruzados dados de algumas enfermidades crônicas e algumas características ambientais, especialmente a presença de espaços verdes num raio de 1 km a 3 km do entorno residencial (verificado pelo código postal). Os resultados do estudo evidenciaram forte relação entre espaço verde e saúde em diversas doenças crônicas nos indivíduos que moravam a menos de 1 km de distância de parques ou áreas verdes: cardiopatias coronarianas (angina e infarto); distúrbios esqueléticos; ansiedade e depressão; infecções respiratórias e das vias urinárias; cefaleia e vertigem; diabetes. Embora o estudo não tenha considerado os espaços verdes de pequena dimensão, permanece a sua importância ao relacionar de forma objetiva alguns parâmetros, especialmente por ser bastante representativo da população local (aproximadamente 345 mil indivíduos).

Fonte: elaborado pelo autor, em 2020.

De fato, a presença de espaços verdes adequados na vizinhança das moradias – no bairro – pode influenciar a longevidade por meio de uma função protetiva da saúde, de modo particular para os grupos mais vulneráveis social e economicamente devido aos custos e à dificuldade de acesso a instalações esportivas ou de lazer privadas. Podemos observar isso nestes excertos:

[...] e também ter espaços de lazer, que todas as pessoas tivessem acesso, que não fosse tão restrito. A gente pensa assim na periferia não tem tantos espaços quanto nos lugares mais, com as pessoas que têm condições financeiras melhores, né. Então, teria que contemplar todo mundo, não só uma parte da população. (E-03.01; grifo nosso)

[...] mas faltam parques nas periferias, faltam mais parques, deveriam ter muito mais, com relação ao tamanho da cidade, à quantidade de habitantes. (E-04.01)

Nos bairros de periferia as pessoas nem têm árvores na rua, é mais árido, não têm espaços para elas congregarem, então eu acho que falta muito [...]. (E-03.02)

Para a promoção de um estilo de vida ativo no cotidiano das pessoas, é preciso a ativação de um sistema integrado de percursos para pedestres e ciclovias/ciclofaixas integradas com o transporte público e com um sistema de espaços verdes seguro e atrativo, com espaços livres de diversas dimensões e multifuncionais. As zonas verdes devem, também, ter uma boa disposição territorial, disponibilidade, acessibilidade e conexão para garantir a fruição entre as diversas escalas.

Os espaços públicos externos, como parques, pequenas praças e outros espaços comunitários são importantes para a qualidade de vida urbana (Costa e Ferreira, 2009; Larson, Jennings e Cloutier, 2016; Londe e Mendes,

2014; Nucci e Cavalheiro, 1998; Pina, 2011; Scheuer, 2016). Em muitas cidades, estes espaços estão submetidos a interesses diversos, muitas vezes privados e em disputa; se o objetivo for alcançar um ambiente qualificado e saudável, é necessário que não tenham um único objetivo, mas diferentes finalidades, com uma abordagem integrada e coordenada. As muitas funções desses espaços públicos relacionadas à atividade humana e ao ambiente físico se sobrepõem para alcançar um ambiente urbano saudável, sendo necessário reconhecer essas funções e as várias organizações envolvidas que devem trabalhar em harmonia. Estes espaços abertos exigem uma estratégia coerente entre as organizações para que desempenhem um papel fundamental na proteção e na promoção da saúde da população. Existem muitas maneiras pelas quais as pessoas podem usufruir do contato com os elementos da natureza em espaços verdes, seja por meio de atividades de lazer, sociais, culturais ou prática de exercícios físicos, mas, especialmente, associadas à mobilidade mais ativa (Santana et al., 2007).

Se entendermos a cidade como um sistema, devemos considerar que os componentes que a formam – social, econômico, cultural e ambiental – integram-se em benefício da cidadania e da qualidade de vida. Dessa forma, a população, reunida e assentada como uma sociedade, buscaria satisfazer necessidades para viver em conjunto, dispondo de bens e serviços que melhorem suas condições de vida, como resultado de uma relação harmônica entre homem e seu entorno (Benavides, 2011).

[...] a natureza em si, eu acho que tem que ter muita natureza, tem que ser pouco lugar de asfalto, pouco asfalto e mais grama, mais terra, árvores, e tem que ter quadras também, áreas verdes, quadras equipadas [...]. (E-02.01)

[...] porque a gente quer estar mais próximo da natureza, porque a gente está na cidade, então assim... é como um escape para a natureza, quanto mais árvores tenham mais cuidado, mais limpo [...]. (E-01.01; grifo nosso)

Nesse contexto, as áreas verdes, além de promoverem melhorias no meio ambiente e no equilíbrio ecológico, desempenham um papel fundamental na qualidade de vida urbana. Isso se deve ao fato de favorecerem o desenvolvimento social, proporcionando benefícios significativos ao bem-estar e à saúde física e mental da população. Proporcionam, assim, condições que (re)aproximam o homem da natureza, dispondo de condições estruturais que favorecem a prática de atividades físicas e recreativas, bem como uma mobilidade mais ativa. Se dotadas de infraestrutura adequada, qualidade ambiental, segurança, entre outros fatores positivos, podem ser áreas atrativas à população, impactando positivamente na qualidade de vida (Londe e Mendes, 2014). Diversas percepções consideram a prática de atividade física nos parques e em áreas verdes como benéficas.

Para ter qualidade de vida precisa de muita coisa ainda. [espaços verdes] também, também, porque a pessoa vem aqui para fazer sua caminhada, às vezes a pessoa não tem um acesso a uma academia, mas pode vir aqui, caminhar, ter qualidade de vida. (E-01.02)

[...] eu acho que está muito relacionado com qualidade de vida, física e mental, porque são espaços pra exercitar o corpo, de diversas maneiras [...]. (E-05.01)

[...] para poder melhorar a qualidade de vida e ter opções de lazer, e como eu falo, todo mundo tem lazer, uns gostam de correr, outros gostam de andar, outros gostam de skate [...]. (E-01.03)

É muito bom, aumenta a qualidade de vida, sai, respira um ar livre, faz uma atividade física, pega um solzinho, convive com a família, a família anda de bicicleta [...]. (E-01.05)

Segundo Santana et al. (2007), o estudo dos planejadores urbanos nas cidades integrantes da rede europeia de cidades saudáveis mostra que a acessibilidade aos espaços verdes varia de país para país. No entanto, a medida que pode servir de critério fundamental para verificar a disponibilidade de espaços consiste em considerar a distância entre estes espaços e a acomodação dos usuários. Em Bruxelas, Copenhague e Glasgow, 100% dos residentes podem acessar um espaço verde em 15 minutos de caminhada, enquanto em outras cidades o percentual é muito menor: por exemplo, em Bratislava e Kiev, apenas 47% dos residentes podem fazer o mesmo. Infelizmente, na realidade brasileira o acesso às áreas verdes ainda não é percebido como tão próximo e acessível a todos:

Pra mim sim, eu moro próximo de um parque, e o acesso a outros parques também é fácil por automóvel, mas eu entendo que existem poucos parques na cidade, que eles não estão nas periferias, eles não atendem toda a população, a gente percebe a carência de espaços públicos aqui quando a gente vê a movimentação nos fins de semana, a quantidade de gente que tem, as pessoas vão mesmo, e elas fazem viagens para chegar no parque, porque não tem próximo da casa de todo mundo. Então, eu acredito que assim, os parques que existem, eles estão bem localizados, mas faltam parques nas periferias, faltam mais parques, deveria ter muito mais, com relação ao tamanho da cidade, à quantidade de habitantes. (E-04.01)

[...] principalmente da questão de você ter os bosques e os parques tão próximos do centro, tão perto da gente, eu acho maravilhoso, da gente não ter que precisar pegar um carro para ir caminhar em algum lugar, a gente já pode sair de casa caminhando, para mim é tudo... [...] você tem que pegar um carro para ir para lá e depois caminhar, e aqui não, aqui você já sai caminhando, porque é muito pertinho, e se você mora em outro lugar tem um outro bosque, tem uma outra trilha muito pertinho, na cidade mesmo [...].
(E-08.01)

A política de espaços verdes deve ter como objetivo a criação de uma rede verde urbana acessível a todos os habitantes, podendo ser organizada em torno de áreas arborizadas e de corpos hídricos a fim de permitir que a cidade respire e que ocorram os fluxos naturais, bióticos e abióticos, contribuindo para aumentar a biodiversidade urbana. Isso deve ser complementado por uma rede de praças e outras instalações externas em toda a cidade, criando um sistema de espaços livres (Macedo et al., 2009; Schlee et al., 2009; Tardin, 2008). É importante ressaltar que as funções de saúde, bem-estar e qualidade de vida se mesclam às de gestão da água, redução da poluição, mitigação das mudanças climáticas, relaxamento, produção urbana de alimentos e combustíveis, captura de CO₂ e de suporte à biodiversidade/habitats de espécies animais (Barton e Tsourou, 2004).

Considerações finais

Enfrentar a lógica de produção das cidades e os desafios ligados à sustentabilidade, à mobilidade urbana, à promoção da saúde e ao desenho urbano é uma tarefa complexa que necessita de abordagens sistêmicas, inovadoras e integradas. A discussão apresentada, partindo da análise de percepções e representações sociais da cidade contemporânea, identificou a necessidade de se delinear políticas públicas com foco na mobilidade ativa (caminhabilidade e ciclabilidade) como parte da promoção da saúde no espaço urbano. Para isso, o Planejamento Urbano Saudável como forma integrada de conceber planos com foco na qualidade de vida e na ativação da vitalidade urbana se apresenta, como estratégia de construção da cidade saudável.

Pensar cidades mais saudáveis, deve passar pela lógica da reorientação dos sistemas e dos planos de mobilidade urbana. A mobilidade ativa é uma reorientação da lógica perversa do urbanismo rodoviarista, que desconsidera a dimensão humana das cidades. Ao buscar estes objetivos, contribui-se para melhorar os níveis de atividade física e, conseqüentemente, de saúde urbana, ao incentivar e facilitar a adoção de estilos de vida mais ativos. O verde urbano está intimamente relacionado com a promoção de estilos de vida e de cidades mais saudáveis.

Para ativação de um estilo de vida ativo no cotidiano das pessoas, é preciso criar um sistema integrado de percursos para pedestres e ciclistas integrado com o transporte coletivo e com um sistema de espaços verdes seguros e atrativos, com espaços livres de diversas dimensões. As áreas verdes urbanas devem apresentar uma disposição territorial eficiente, oferecendo, assim, acessibilidade e

conexão adequadas para assegurar a fluidez entre as diferentes escalas presentes na cidade. Mais estudos, preferencialmente de base populacional, são necessários para mensurar e estabelecer as correlações entre o desenho urbano e os indicadores de saúde urbana, contribuindo para a compreensão do papel das políticas públicas de mobilidade ativa e de promoção de saúde.

[1] <https://orcid.org/0000-0001-7730-9303>

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo, Área de Arquitetura e Urbanismo, OBY – Laboratório Cidade Paisagem. São Paulo, SP/Brasil.
douglas.luciano@ifsp.edu.br

Nota

- (1) Não se trata de correr em uma esteira ouvindo o iPod, mas de usar o corpo na vida cotidiana para as funções para as quais foi projetado: caminhar com frequência, às vezes correndo e se movendo para exercitá-lo regularmente, quando estamos no trabalho, em casa, em movimento e no seu tempo livre». Os autores enfatizam como a atividade física é frequentemente vista de maneira simplista como uma maneira de combater a obesidade, negligenciando o efeito em outras doenças físicas, mas também no bem-estar geral, sono, qualidade de vida, relações sociais e ambiente (através da mobilidade). (Tradução nossa)

Referências

- ANDRADE, V.; LINKE, C. C. (org.) (2017). *Cidades de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo*. Rio de Janeiro, Babilonia Cultura Editorial.
- AVILÉS, A. G. (1996). *Introducción a la metodología de la investigación científica*. Madrid, Plaza y Vales.
- BARDIN, L. (2016). *Análise de conteúdo*. São Paulo, Edições 70.
- BARTON, H.; TSOUROU, C. (2004). *Urbanisme et santé: un guide de l'OMS pour un urbanisme centré sur les habitants*. Châteaubourg, Bureau Régional pour l'Europe de l'Organisation Mondiale de la Santé.

- BAUER, M. W.; AARTS, B. (2003). "A construção do corpus: um princípio para a coleta de dados qualitativos". In: BAUER, M. W.; GASKELL, G. (ed.). *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático*. Petrópolis, Vozes.
- BAUER, M. W.; GASKELL, G.; ALLUM, N. C. (2003). "Qualidade, quantidade e interesses do conhecimento: evitando confusões". In: BAUER, M. W.; GASKELL, G. (ed.). *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático*. Petrópolis, Vozes.
- BENAVIDES, A. R. (2011). Calidad de vida, calidad ambiental y sustentabilidad como conceptos urbanos complementarios. *Fermentum*. Mérida, v. 21, n. 61, pp. 176-207.
- BOLLA, D.; VITTADINI, M. R. (2015). "Gli spazi verdi e la normativa urbanistica: standard e progetto". In: VITTADINI, M. R.; BOLLA, D.; BARP, A. *Spazi verdi da vivere: il verde fa bene alla salute*. Venezia, Università Iuav di Venezia, il prato.
- BRASIL (2007). Ministério das Cidades. Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil: Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Brasília, Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana.
- BUFFOLI, M. (2014). *Urban Health: strategie per la sostenibilità urbana*. Milano, FrancoAngeli.
- CARVALHO, C. H. R. (2016). *Desafios da mobilidade urbana no Brasil*. Rio de Janeiro, Ipea.
- COSTA, R. G. S.; FERREIRA, C. C. M. (2009). Áreas verdes e qualidade de vida: aplicação do IAV na cidade de Juiz de Fora – MG. In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA FÍSICA APLICADA, 13, Viçosa. *Anais...* Viçosa, UFV.
- CRUZ, S. S.; PAULINO, S. R. (2019). Desafios da mobilidade ativa na perspectiva dos serviços públicos: experiências na cidade de São Paulo. *Urbe – Revista Brasileira de Gestão Urbana*. Curitiba, v. 11, pp. 1-19.
- CRUZ NETO, O. (2002). "O trabalho de campo como descoberta e criação". In: MINAYO, M. C. S. (org.). *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. Petrópolis, Vozes.
- EDWARDS, P.; TSOUROS, A. D. (2008). *A healthy city is an active city: a physical activity planning guide*. Copenhagen, WHO Europe.
- ESTRADA, E. M. R.; AGUERO, M. V. J.; CUENCA, S. Q. (2013). Ciudades saludables: una perspectiva de la Organización Mundial de la Salud y redes internacionales. *Revista Legado de Arquitectura y Diseño*. Toluca/México, n. 13, pp. 47-57.
- FAJARDO, W. (2017). "Caminhabilidade e vitalidade urbana". In: ANDRADE, V.; LINKE, C. C. (org.). *Cidades de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo*. Rio de Janeiro, Babilonia Cultura Editorial.
- GALLO, D. L. L. (2020). *Cidade Humana: a vida urbana e a promoção da saúde como qualidade de vida*. Tese de doutoramento. Rio de Janeiro, Proureb/FAU/UFRJ.
- GASKELL, G. (2003). "Entrevistas individuais e grupais". In: BAUER, M. W.; GASKELL, G. (ed.). *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático*. Petrópolis, Vozes.
- GEHL, J.; SVARRE, B. (2018). *Vida nas cidades: como estudar*. São Paulo, Perspectiva.
- JANSSEN, I.; LEBLANC, A. G. (2010). Systematic review of the health benefits of physical activity and fitness in school-aged children and youth. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, v. 7, n. 1, pp. 1-16.
- KOKKINOS, P. (2012). Physical activity, health benefits, and mortality risk. *ISRN Cardiology*, v. 718789, pp. 1-14.
- LARSON, L. R.; JENNINGS, V.; CLOUTIER, S. A. (2016). Public parks and wellbeing in urban areas of the united states. *PLoS One*. United States, v. 11, n. 4, [s.p.].

- LAURIA, A.; MORGANTE, S. (2015). “Verde e salute”. In: VITTADINI, M. R.; BOLLA, D.; BARP, A. *Spazi verdi da vivere: il verde fa bene alla salute*. Venezia, Università Luav di Venezia, il prato.
- LIMA, D. F.; LEVY, R. B.; LUIZ, O. C. (2014). Recomendações para atividade física e saúde: consensos, controvérsias e ambiguidades. *Revista Panamericana de Salud Pública*. Washington, v. 36, n. 3, pp. 164-170.
- LOPES, C. S. P. (2021). *Ciclabilidade e paisagem urbana*. Dissertação de mestrado. Campo Grande, Universidade Federal de Mato Grosso do Sul.
- LONDE, P. R.; MENDES, P. C. (2014). A influência das áreas verdes na qualidade de vida urbana. *HYGEA – Revista Brasileira de Geografia Médica e da Saúde*. Uberlândia, v. 10, n. 18, pp. 264-272.
- MAAS, J.; VERHEIJ, R. A.; VRIES, S.; SPREEUWENBERG, P.; SHELLEVIS, F. G.; GROENEWEGEN, P. P. (2009). Morbidity is related to a green living environment. *Journal of Epidemiology and Community Health*. United Kingdom, v. 63, n. 12, pp. 967-973.
- MACEDO, S. S.; QUEIROGA, E. F.; CAMPOS, A. C. M. de A.; COSSIA, D.; GONÇALVES, F. M.; ROBBA, F.; GALENDER, F. C.; DEGREAS, H. N.; SILVA, J. M. P. da; PRETO, M. H. de F.; AKAMINE, R.; CUSTÓDIO, V. (2009). “Considerações preliminares sobre o sistema de espaços livres e a constituição da esfera pública no Brasil”. In: TÂNGARI, V. R.; ANDRADE, R. de; SCHLEE, M. B. *Sistema de espaços livres: o cotidiano, apropriações e ausências*. Rio de Janeiro, FAU/UFRJ/Proarq.
- MINAYO, M. C. S. (2002). “Ciência, técnica e arte: o desafio da pesquisa social”. In: MINAYO, M. C. S. (org.). *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. Petrópolis, Vozes.
- _____. (2004). *O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde*. São Paulo, Hucitec.
- MORÉ, C. L. O. O. (2015). A “entrevista em profundidade” ou “semiestruturada”, no contexto da saúde: dilemas epistemológicos e desafios de sua construção e aplicação. In: CONGRESSO IBEROAMERICADO EM INVESTIGAÇÃO QUALITATIVA, 4, Aracaju. *Anais....* Universidade Tiradentes.
- NICOLACI-DA-COSTA, A. M. (2007). O campo da pesquisa qualitativa e o método de explicitação do discurso subjacente (MEDS). *Psicologia: Reflexão e Crítica*. Porto Alegre, v. 20, n. 1, pp. 65-73.
- NUCCI, J. C.; CAVALHEIRO, F. (1998). Espaços livres e qualidade de vida urbana. *Paisagem e Ambiente*. São Paulo, n. 11, pp. 277-288.
- OJA, P.; TITZE, S.; BAUMAN, A.; GEUS, B.; KRENN, P.; REGER-NASH, B.; KOHLBERGER, T. (2011). Health benefits of cycling: a systematic review. *Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports*. New Jersey, v. 21, n. 4, pp. 496-509.
- PINA, J. H. A. (2011). *A influência das áreas verdes urbanas na qualidade de vida: o caso dos Parques do Sabiá e Victório Siquierolli em Uberlândia-MG*. Dissertação de mestrado. Uberlândia, Universidade Federal de Uberlândia.
- ROSIN, L. B.; LEITE, C. K. S. (2019). A bicicleta como resistência: o paradigma rodoviarista e o papel do ativismo ciclista no município de São Paulo/SP. *Cadernos Metrópole*. São Paulo, v. 21, n. 46, pp. 879-902.
- SALLIS, J. F. et al. (2016). Physical activity in relation to urban environments in 14 cities worldwide: a crosssectional study. *The Lancet*. United Kingdom, v. 387, n. 10.034, pp. 2207-2217.
- SANTANA, P.; NOGUEIRA, H.; SANTOS, R.; COSTA, C. (2007). “Avaliação da qualidade ambiental dos espaços verdes urbanos no bem-estar e na saúde”. In: SANTANA, P. *A cidade e a saúde*. Coimbra, Gráfica de Coimbra.
- SCHEUER, J. M. (2016). Planejamento urbano, áreas verdes e qualidade de vida. *Revista Meio Ambiente e Sustentabilidade*. Curitiba, v. 11, n. 5, pp. 59-73.

- SCHLEE, M. B. et al. (2009). "Sistema de espaços livres nas cidades brasileiras: um debate conceitual". In: TÂNGARI, V. R.; ANDRADE, R.; SCHLEE, M. B. (org.). *Sistema de espaços livres: o cotidiano, apropriações e ausências*. Rio de Janeiro, FAU/UFRJ/Proarq.
- SOUZA, F. N. et al. (2016). *WebQDA – manual de utilização rápida*. Aveiro, UA Editora.
- SPECK, J. (2016). *Cidade caminhável*. São Paulo, Perspectiva.
- TAKANO, T.; NAKAMURA, K.; WATANABE, M. (2002). Urban residential environments and senior citizens' longevity in megacity areas: the importance of walkable green spaces. *Journal of Epidemiology and Community Health*, v. 56, pp. 913-918.
- TARDIN, R. (2008). *Espaços livres: sistema e projeto territorial*. Rio de Janeiro, 7Letras.
- TSAY, S. (2017). "Caminhando pelo mundo: conversas globais e ações locais". In: ANDRADE, V.; LINKE, C. C. (org.). *Cidades de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo*. Rio de Janeiro, Babilonia Cultura Editorial.
- VARGAS, J. C.; NETTO, V. M. (2017). "Condições urbanas da caminhabilidade". In: ANDRADE, V.; LINKE, C. C. (org.). *Cidades de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo*. Rio de Janeiro, Babilonia Cultura Editorial.
- VERAS, M.; DI DOMENICO, M.; MARQUES, K. V. (2017). "O transporte dentro da perspectiva ambiental da saúde". In: ANDRADE, V.; LINKE, C. C. (org.). *Cidades de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo*. Rio de Janeiro, Babilonia Cultura Editorial.
- VINUTO, L. (2014). A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. *Temáticas*. Campinas, v. 22, n. 44, pp. 203-220.
- WARBURTON, D. E. R.; NICOL, C. W.; BREDIN, S. S. D. (2006). Health benefits of physical activity: the evidence. *Canadian Medical Association Journal*. Ottawa, v. 174, n. 6, pp. 801-809.
- WARBURTON, D. E. R.; BREDIN, S. S. D. (2017). Health benefits of physical activity: a systematic review of current systematic reviews. *Current Opinion in Cardiology*. United States, v. 32, n. 5, pp. 541-556.
- WANNER, M.; GÖTSCHI, T.; MARTIN-DIENER, E.; KAHLMEIER, S.; MARTIN, B. W. (2012). Active transport, physical activity, and body weight in adults: a systematic review. *American Journal of Preventive Medicine*. United States, v. 42, n. 5, pp. 493-502.
- WHO – World Health Organization. (2008). *A healthy city is an active city: a physical activity planning guide*. Copenhagen, WHO.

Texto recebido em 16/ago/2023

Texto aprovado em 24/jun/2024