

CONQUISTANDO ESPACIOS PÚBLICOS PARA LA CIUDADANÍA EN LATINOAMÉRICA: TRES CASOS DE PARTICIPACIÓN COMUNITARIA CON POTENCIAL MULTIPLICADOR

CONQUERING PUBLIC SPACES FOR CITIZENSHIP IN LATIN AMERICA: THREE CASES OF COMMUNITY PARTICIPATION WITH MULTIPLYING POTENTIAL

ADRIANA SANSÃO FONTES

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil
<https://orcid.org/0000-0003-0648-3894>

CAROLINA RESENDE FERRAZ

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil
<https://orcid.org/0009-0007-9936-7740>

JOÃO PEDRO OLIVEIRA POMPEU DE PINA

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil
<https://orcid.org/0000-0001-6406-3404>

KARINE DA SILVA

PIMENTA EVANGELISTA
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil
<https://orcid.org/0009-0000-9480-922X>

MARCELLA RIBEIRO

DE OLIVEIRA MACHADO
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil
<https://orcid.org/0009-0002-0948-3240>

MARIA EDUARDA SIMÕES

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil
<https://orcid.org/0009-0007-8517-7954>

Recibido: 28 de junio del 2025

Aprobado: 12 de octubre del 2025

doi: <https://doi.org/10.26439/limaq2026.n017.8558>

El artículo analiza cómo las iniciativas locales impulsadas por la sociedad civil pueden multiplicarse a través de la construcción de espacios de participación y de instrumentos de colaboración con el sector público. Para ello, se realizaron estudios de caso sobre tres iniciativas latinoamericanas de transformación de espacios públicos previamente centrados en el automóvil, que posteriormente derivaron en proyectos o políticas públicas: la Ciclovía en Colombia, el parque Minhocão en Brasil y Calles Compartidas en Chile, Honduras y Panamá. Los casos ilustran cómo las acciones “de abajo hacia arriba” pueden catalizar transformaciones más

The article analyzes how local initiatives promoted by civil society can scale up through the creation of participatory spaces and collaborative tools with the public sector. To this end, case studies were conducted on three Latin American initiatives that transformed public spaces previously centered on automobile use, later resulting in projects or public policies: Ciclovía in Colombia, Parque Minhocão in Brazil, and Calles Compartidas in Chile, Honduras, and Panama. The cases illustrate how bottom-up actions can catalyze broader transformations, particularly when they

Este es un artículo de acceso abierto, distribuido bajo los términos de la licencia Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0).

amplias, especialmente cuando involucran el urbanismo táctico y diferentes mecanismos de colaboración, contribuyendo así a la formulación de políticas públicas de interés social. Los resultados destacan la importancia de combinar espacios de participación, es decir, la articulación entre “espacios inventados” y “espacios invitados”, como una vía para promover acciones verdaderamente participativas.

Latinoamérica, espacio público,
participación comunitaria, política
pública, urbanismo táctico

involve tactical urbanism and diverse collaboration mechanisms, thereby contributing to the formulation of public policies in the public interest. The results highlight the importance of combining participatory spaces—namely, the connection between “invented spaces” and “invited spaces”—as a means of promoting genuinely participatory actions.

Latin America, public space,
community participation, public
policy, tactical urbanism

INTRODUCCIÓN

Uno de los aspectos más problemáticos de las metrópolis latinoamericanas contemporáneas es la persistente dependencia del modelo autocéntrico en las vías urbanas y su repercusión en la calidad de vida de la población, que se ve afectada por la escasez de espacios públicos de calidad, así como por las elevadas tasas de contaminación del aire y polución sonora. Según el *Informe mundial sobre la seguridad vial* (World Health Organization, 2018), los accidentes de tráfico son la octava causa de muerte en el mundo, con 1,35 millones de fallecimientos y más de veinte millones de accidentes al año, lo que genera altos costos sociales y económicos. Este modelo de ciudad ha perpetuado el desequilibrio en la distribución del espacio público entre los vehículos motorizados particulares y las personas.

Este panorama se ve agravado por la previsión de que, para el año 2050, el 89 % de la población latinoamericana vivirá en ciudades (Organización de las Naciones Unidas [ONU], 2012), lo que incrementa los desafíos para los gobiernos, que apenas logran atender las demandas actuales en un contexto de emergencia climática. En este escenario de creciente complejidad, las soluciones basadas únicamente en enfoques “de arriba hacia abajo” son cada vez más ineficaces, exigiendo —a los urbanistas, a los gobiernos y a la propia sociedad— idear procesos innovadores fundamentados en experiencias comunitarias exitosas (Weiland, 2017).

En las últimas décadas, en ciudades de todo el mundo las prácticas urbanas contrahegemónicas han cobrado relevancia, orientadas a la conquista del espacio público por parte de la ciudadanía. Aunque emplean distintos conceptos y términos para definirse, comparten la valorización de las acciones de base como parte inseparable de los procesos de transformación urbana. Una de estas prácticas es el urbanismo táctico, un enfoque para la construcción y activación de vecindarios que utiliza intervenciones y políticas de corto plazo, de bajo costo y por fases, las cuales permiten la recuperación o el rediseño inmediato del espacio público con miras a transformaciones futuras (Lydon & García, 2015). Aunque es reconocido como un movimiento de reivindicación del espacio público originado en la sociedad civil, las investigaciones del LabIT-PROURB-FAU/UFRJ (Laboratorio de Intervenciones Temporales y Urbanismo Táctico) muestran que gran parte de las acciones que se convierte en proyectos, programas o políticas públicas —o que fueron ampliamente replicadas— provienen



Figura 1

La Ciclovia

Nota. Fotografía tomada por los autores en el 2024.



Figura 2

Parque Minhocão

Nota. Fotografía tomada por los autores en el 2022.



Figura 3

Calles Compartidas

Nota. Fotografía de Rodrigo Fortuny (Ciudad Emergente, 2016, p. 7).

de iniciativas gubernamentales, lo que evidencia su uso como herramienta institucionalizada de planificación urbana. A la vez, pese a la proliferación de acciones comunitarias de conquista de espacios públicos en los territorios latinoamericanos, las mismas investigaciones constataron la escasez de acciones de base que hayan sido efectivamente escaladas o ampliamente multiplicadas a través de la colaboración con el poder público (Sansão Fontes et al., 2021).

Se parte de la premisa de que es necesario ampliar los espacios de participación y crear instrumentos de colaboración entre la sociedad y el poder público, con el objetivo de impulsar la replicación de buenas prácticas ciudadanas. Esta investigación analiza algunas de estas experiencias, surgidas de procesos de activación de espacios públicos con nuevos usos, que contribuyeron a la invención de espacios de participación. Según Mirafteb (2004), los espacios inventados son arenas creadas fuera de las estructuras formales de planificación, pero con potencial para dialogar —o tensionar— con los espacios invitados, los cuales tienen reglas establecidas por las instituciones para la participación ciudadana. Los instrumentos de colaboración, por su parte, son mecanismos organizados para facilitar y formalizar la cooperación entre la administración pública y los ciudadanos, permitiendo que estos últimos tengan poder de decisión en la coproducción y cogobernanza de los espacios urbanos (Sobral, 2021).

Si se utilizan instrumentos adecuados para la colaboración entre la sociedad civil y el poder público, los espacios inicialmente “inventados” (Mirafteb, 2004) pueden convertirse en espacios “verdaderamente invitados”, que permitan la multiplicación de buenas prácticas ciudadanas. En ese sentido, el objetivo de este artículo es discutir cómo las acciones locales de base pueden multiplicarse a través de espacios de participación y en colaboración con el poder público. Para ello, se han utilizado tres casos latinoamericanos de acciones de apropiación ciudadana de espacios públicos de naturaleza autocéntrica, iniciativas que posteriormente se convirtieron en proyectos o políticas públicas. Estos son los siguientes: la Ciclovía, en Bogotá, Colombia (Figura 1); el parque Minhocão, en São Paulo, Brasil (Figura 2); y Calles Compartidas, con experiencias en Chile, Honduras y Panamá (Figura 3). Estos casos demuestran cómo las acciones comunitarias pueden catalizar transformaciones más amplias, especialmente cuando involucran la metodología del urbanismo táctico (Sansão Fontes et al., 2021) y los instrumentos de cooperación (Sobral, 2021).

Tras una breve contextualización sobre los espacios de participación que respaldan este argumento, se presenta la metodología empleada en la investigación, seguida de los resultados del análisis de los casos, para culminar con la discusión sobre los instrumentos de colaboración identificados y cómo estos pueden contribuir a la formulación de proyectos y políticas más efectivos para la sociedad.

ESPACIOS DE PARTICIPACIÓN

La participación ha adquirido creciente importancia en la planificación, aunque es un tema discutido desde la década de 1960, principalmente a partir de la contribución de Arnstein (1969). Según esta investigadora, la participación es una forma de redistribución del poder entre los ciudadanos excluidos de los procesos políticos y económicos. La escalera de la participación establece una distinción entre el tokenismo (conciliación, información y consulta) y el poder ciudadano (alianza, poder delegado y control ciudadano), y continúa siendo un referente relevante en la actualidad. La analogía de la escalera fue abordada décadas más tarde por Pretty (1995), quien propuso tipologías de participación desde sus formas “malas” hacia las mejores. White (1996), por su parte, también presenta tipologías, pero no como una gradación, sino como una manera de entender cómo las personas hacen uso de la participación (nominal, instrumental, representativa o transformadora) (Cornwall, 2008).

Con el tiempo, el significado de participación se ha matizado según los niveles de interacción, así como los roles y responsabilidades de los actores involucrados, tal como señalan Farias et al. (2021). Así, puede entenderse como colaboración, la interacción para desarrollar capacidades relacionales; como cooperación, la búsqueda de un beneficio mutuo; como cocreación, la intervención de un proceso creativo colectivo; y como codiseño, la aplicación de la cocreación al proyecto. Otros términos relevantes son la coproducción, que implica la participación activa de la ciudadanía en la provisión de servicios públicos; y la cogobernanza, que representa la toma de decisiones colectiva en procesos democráticos. Todos estos enfoques abogan por el empoderamiento ciudadano, que no debe confundirse con la simple transferencia de responsabilidades del Estado a la población, que más bien podría generar un efecto contrario: la resistencia al cambio (Cornwall, 2008).

La conceptualización de los espacios invitados y los espacios inventados hecha por Faranak Miraftab (2004) constituye una contribución relevante al estudio de la participación y al debate sobre ciudadanía, ya que supera los enfoques normativos que reducen la participación política a canales formales e institucionalmente sancionados.

Miraftab define los espacios invitados como aquellos ocupados por organizaciones de base y organizaciones no gubernamentales, legitimadas por órganos gubernamentales. En ellos, los sujetos subalternizados son invitados a participar bajo condiciones preestablecidas y límites normativos. Aunque estos espacios pueden ofrecer oportunidades de reivindicación y negociación, la autora advierte sobre el riesgo de despolitización y cooptación de las luchas cuando se canalizan únicamente por vías institucionales. Incluso, cuando se legitiman mediante la retórica del empoderamiento y la inclusión, no siempre facilitan una verdadera redistribución del poder.

Por otro lado, los espacios inventados, también ocupados por las bases, son reclamados mediante la acción colectiva, y se distinguen por confrontar al poder y al *status quo*. Estas acciones, muchas veces consideradas ilegítimas y vinculadas a una sociedad civil marginada, se caracterizan por la desobediencia y son reconocidas como espacios de insurgencia. Poseen un potencial transformador al generar nuevas formas de ejercer la ciudadanía y contribuir a la expansión de la esfera pública. Su origen se encuentra en protestas, ocupaciones, prácticas culturales u organizaciones que reinventan la práctica ciudadana.

Las organizaciones de base, entendidas aquí como los diferentes arreglos de la sociedad civil –tales como asociaciones, colectivos o grupos–, transitan entre los dos tipos de espacios, dependiendo de las estrategias y los contextos. Por lo tanto, es necesario reconocer la fluidez de la acción colectiva de base en ambos espacios, así como la relevancia de los espacios inventados como lugares de insurgencia y resistencia. La diferencia principal entre espacios invitados e inventados reside en el tipo de acciones y en sus objetivos: en el primer caso, se busca lidiar con el sistema existente y en el segundo, más bien, resistir al sistema y transformar su realidad. Esto será discutido a partir de los tres casos analizados.

Tabla 1

Tácticas de intervención

Nota. Adaptado de Sansão Fontes et al. (2021, pp. 28-29).

Tácticas	Descripción
Rediseño vial	Acción utilizada para brindar mayor seguridad vial a peatones, ciclistas y conductores, considerando el rediseño de los límites entre las áreas de vehículos, ciclistas y peatones, reduciendo áreas de tráfico residual y grandes extensiones de cruces. Así, con la ampliación de las aceras y la delimitación de carriles seguros para el tráfico de bicicletas, la calle se diseña de forma equilibrada para todos los modos de transporte.
Siembra de huertos	Acción orientada a la creación de áreas productivas en el tejido urbano, considerando la utilización de áreas subutilizadas para la siembra de hortalizas mediante la participación comunitaria, ya sea de forma planificada o por medio de la acción de guerrilla. Independientemente, las áreas residuales se convierten en lugares activos y productivos de la ciudad.
Cierre de calles	Acción utilizada para equilibrar la oferta de espacios públicos, restringiendo el tráfico de automóviles. La acción considera el cierre de la calle para el uso de vehículos, manteniendo, cuando sea el caso, el acceso solamente para automóviles de los residentes o vehículos de servicio. De esta forma, la calle se convierte en un espacio para peatones y para el transporte activo.
Creación de ciclovías	Acción enfocada en la valorización del transporte activo y en una movilidad más saludable y sostenible, considerando la redistribución del espacio de las vías y creando espacios exclusivos para el tráfico de bicicletas (ciclocarriles), muchas veces por medio de la reducción de los carriles de circulación de vehículos motorizados.
Creación y mantenimiento de plazas	Acción orientada a la ampliación de las áreas verdes y espacios de permanencia en la ciudad, considerando la utilización tanto de áreas públicas residuales o subutilizadas como de sitios eriazos públicos o privados. Estos espacios son apropiados por medio de mobiliario ligero, elementos móviles, además de la oferta de comida y actividades culturales.
Participación comunitaria	Acción enfocada en la inclusión de los ciudadanos en el proceso de toma de decisiones, fortaleciendo el sentido de pertenencia y cooperación. Por medio de asambleas, trabajos comunitarios o iniciativas locales, esta participación asegura que las iniciativas estén alineadas a las reales necesidades de la población, promoviendo la ciudadanía activa y la construcción de un ambiente más inclusivo.

Instrumentos de colaboración	Descripción
Dispositivos de experimentación	Realización de pruebas en espacios con reglas más flexibles para la creación de prototipos.
Cogobernanza	Gestión participativa que involucra la colaboración entre instituciones gubernamentales y no gubernamentales (ONG, sociedad civil, etcétera).
Capacitación	Capacitación de la sociedad civil para la implementación y/o mantenimiento de la acción mediante clases y entrenamientos.
Estructuras formales de colaboración	Creación de apoyos oficiales, como convocatorias de financiamiento, acuerdos, decretos y leyes, y alianzas con organismos públicos o privados.
Plataformas oficiales	Disposición de un espacio en línea que permita la difusión y el acceso a la información de forma fácil y accesible, a través de sitios oficiales y perfiles en redes sociales.
Espacio físico o digital de participación	Colaboración entre la organización responsable y la población para la realización de un estudio previo, con el fin de comprender las demandas y especificidades locales. A través de una convocatoria a la sociedad civil, se promueven asambleas, eventos, consejos y consultas en línea, además de mapeos digitales, involucrando a la comunidad de manera activa y colaborativa.
Base de datos para la identificación de demandas	Presentación de estudios y análisis realizados previamente (por el poder público o por la propia comunidad) que se ponen a disposición para la evaluación de los problemas y demandas del área seleccionada.

Tabla 2*Instrumentos de colaboración**Nota. Adaptada de Sobral (2021, pp. 42-43).*










































METODOLOGÍA

Este artículo se vincula con el proyecto de investigación más amplio titulado “Urbanismo táctico na América Latina: escalando ações comunitárias”, cuyo objetivo es estudiar las acciones de base comunitaria que hayan sido replicadas o escaladas en América Latina, así como comprender cómo los gobiernos y la sociedad civil pueden colaborar para mejorar los espacios públicos y diseñar nuevas políticas de interés social.

Figura 4

Matriz analítica

Nota. Adaptado de Sansão Fontes et al. (2021, pp. 46-47).

Categorías	Matriz
Situación preexistente	 Problemas de tráfico  Accidente de tráfico  Prioridad de los automóviles  Espacio subutilizado  Escasez de espacio verde  Baja participación comunitaria  Inseguridad alimentaria
Objetivos	 Seguridad vial  Reorganización del tráfico de automóviles  Peatonalización  Espacios públicos de permanencia  Ocupación de espacios ociosos  Mejora de la calidad del aire  Promoción de agricultura  Estimulo a la participación ciudadana
Actores	 Comunidad  Sector privado  ONG  Institución educativa  Asociaciones/colectivos  Poder público
Tipos de espacio	 Intersección vial  Área residual  Estacionamiento  Sitio eriazo  Calle  Plaza  Viaducto  Patio
Elementos de activación	 Demarcación del suelo  Delimitadores  Señalización  Mobiliario  Vegetación  Comercio  Programa cultural  Actividad participativa  Arte público
Replicación	 Puntual  Multimodal  Rede

En ese contexto, se mapearon más de ochenta iniciativas comunitarias en ciudades de Latinoamérica, organizadas en una base de datos y clasificadas según los siguientes criterios: país/ciudad, táctica utilizada, motivación de base, actores involucrados y formalización/

Acciones	Situación preexistente
La Ciclovía	 Problemas de tráfico  Accidente de tráfico  Prioridad de los automóviles  Espacio subutilizado  Escasez de espacio verde  Baja participación comunitaria  Inseguridad alimentaria
Parque Minhocão	 Problemas de tráfico  Accidente de tráfico  Prioridad de los automóviles  Espacio subutilizado  Escasez de espacio verde  Baja participación comunitaria  Inseguridad alimentaria
Calles Compartidas	 Problemas de tráfico  Accidente de tráfico  Prioridad de los automóviles  Espacio subutilizado  Escasez de espacio verde  Baja participación comunitaria  Inseguridad alimentaria

Figura 5

Situación preexistente

Nota. Adaptado de Sansão Fontes et al. (2021, p. 46).

replicabilidad. Tras confirmar su carácter *bottom-up*, se filtraron diez acciones efectivamente replicadas o formalizadas mediante decretos o políticas públicas, para un análisis más profundo. De ellas, dos fueron descartadas por presentar una débil relación con el urbanismo táctico, dejando un conjunto de ocho casos en distintos países, caracterizados por una sólida participación comunitaria y mecanismos significativos de institucionalización.

Este conjunto fue objeto de un taller, en el cual los casos se filtraron según la táctica utilizada (Tabla 1) y se analizaron según una matriz común (Figura 4), tomando como referencia el método propuesto por Sansão Fontes et al. (2021). Asimismo, se identificaron los instrumentos presentes en cada caso con base en los ecosistemas de cooperación de Sobral (2021), los cuales fueron adaptados para el análisis (Tabla 2). Los instrumentos encontrados en los ocho casos se presentan en la Figura 5.

Para este artículo se seleccionaron tres casos centrados en la apropiación de espacios públicos de carácter autocéntrico, que combinan tácticas de rediseño vial, creación de ciclovías y cierre de calles, en distintas ciudades y países: Bogotá (Colombia), São Paulo (Brasil), Santiago de Chile (Chile), Danlí (Honduras) y Ciudad de Panamá (Panamá). La selección consideró experiencias de transformación de calles, avenidas y autopistas en espacios orientados a las personas y a la movilidad activa, de manera temporal o permanente, por la iniciativa popular y con posterior repercusión institucional.

La investigación adopta un enfoque cualitativo y comparativo. Los procedimientos metodológicos incluyeron investigación documental, mediante la recopilación y análisis de informes institucionales, artículos científicos, publicaciones técnicas y legislación local, así como una revisión de bibliografía especializada sobre urbanismo táctico, participación e insurgencia ciudadana. Para el caso bogotano, también se aplicó una entrevista semiestructurada con técnicos vinculados a la iniciativa, a fin de comprender su proceso de implementación. El análisis buscó identificar qué instrumentos de colaboración se utilizaron en los espacios de participación (invitados o inventados) por cada iniciativa y cómo impactaron en la transformación urbana.

RESULTADOS: TRES ACCIONES EN LATINOAMÉRICA

Los resultados que se presentan a continuación están organizados en textos sintéticos, estructurados en cuatro sesiones. Primero, el contexto de surgimiento, considerando la situación preexistente, los objetivos de la acción y los tipos de espacios intervenidos; luego, el proceso de conquista de los espacios públicos; después, los actores involucrados en tal proceso; y, finalmente, las transformaciones del espacio, considerando elementos de activación y replicación. Esto se trabajó con base en una matriz analítica desarrollada en investigaciones anteriores del LabIT-PROURB (Figura 4). La matriz se divide en categorías y subcategorías representadas por pictogramas en color gris, que se destacan (color rosa) cuando esas variables están presentes en el caso evaluado.

Contexto de surgimiento

Según Holston (2016), “la intersección entre ‘hacer que la ciudad suceda’ (*city making*), ‘ocupar la ciudad’ (*city-occupying*) y ‘reivindicar derechos’ (*rights-claiming*)” (p. 192) ha dado lugar a movimientos que proponen nuevas formulaciones de ciudadanía, los cuales él denomina

























Acciones	Tipos de espacio
La Ciclovía	    Intersección vial Área residual Estacionamiento Sitio eriazo     Calle Plaza Viaducto Patio
Parque Minhocão	    Intersección vial Área residual Estacionamiento Sitio eriazo     Calle Plaza Viaducto Patio
Calles Compartidas	    Intersección vial Área residual Estacionamiento Sitio eriazo     Calle Plaza Viaducto Patio

Figura 6

Tipos de espacios intervenidos

Nota. Adaptado de Sansão Fontes et al. (2021, p. 46).

insurgentes, prácticas que simultáneamente expresan y ejercen nuevas formas de democracia directa. Es a partir de la necesidad de reivindicar derechos que surgen los tres casos analizados, en contextos donde parte de la sociedad civil percibe el evidente desequilibrio entre la oferta de espacios públicos para la circulación de automóviles y para las personas, así como los efectos de esta desproporción en la calidad de vida, reflejados en el aumento de la contaminación atmosférica y en la escasez de espacios públicos para la recreación, factores que motivan la movilización ciudadana.

Con respecto a la situación preexistente (Figura 5) y los tipos de espacios intervenidos (Figura 6), las tres acciones surgen de iniciativas de la sociedad civil (organizaciones no gubernamentales o grupos organizados) y buscan romper con el modelo tradicional centrado en el automóvil, resignificando calles, avenidas y autopistas, y priorizando formas de movilidad activa.

La Ciclovía (Bogotá, Colombia) se originó en una manifestación popular apoyada por la ONG Pro-cicla, que en 1974 cerró temporalmente algunas calles del centro al tráfico vehicular, promoviendo el uso del espacio público para el ocio y la movilidad activa. La amplia aceptación de esta iniciativa por parte de la población llevó a que se regule como política pública en 1976. El parque Minhocão (São Paulo, Brasil) surgió como una forma de resignificar la autopista Elevado João Goulart, una vía elevada a cinco metros de altura, con 3,5 kilómetros de extensión y cuatro carriles de circulación, construida en 1971, que terminó generando problemas ambientales y sociales para los residentes de la zona (Machado, 2019). La estructura fue transformada progresivamente en un espacio de convivencia y recreación. A su vez, el proyecto Calles Compartidas (Santiago, Chile), iniciado por la ONG Ciudad Emergente en 2016, buscó reconfigurar las calles para equilibrar su uso entre automóviles, ciclistas y peatones. Motivado por preocupaciones ambientales y de accesibilidad, el proyecto se expandió a Danlí (Honduras) y a Ciudad de Panamá en 2018.

Sobre los objetivos de las acciones (Figura 7), todas reflejan un esfuerzo por transformar la infraestructura autocéntrica en espacios de ocio más saludables. Al priorizar a las personas sobre los vehículos, promueven no solo beneficios ambientales y físicos, sino también una mayor equidad y convivencia social.

La Ciclovía de Bogotá tiene como objetivo principal promover la salud física y mental de las personas, mediante la apropiación temporal del espacio público para la movilidad activa. Busca reducir el impacto ambiental y la contaminación, fomentar la actividad física gratuita e inclusiva, y fortalecer la cohesión social mediante la integración de personas de diversos orígenes (Instituto Distrital de Recreación y Deporte [IDRD], s. f.). La iniciativa del parque Minhocão intenta mitigar los problemas generados por la cercanía del viaducto a las viviendas, transformándolo parcialmente en un espacio de recreación. Aunque aún funciona como vía durante los días laborales, su cierre parcial y su uso como parque fue impulsado por la ciudadanía, revelando su potencial ante el poder público (Machado, 2019). El proyecto Calles Compartidas rediseña el espacio urbano para que sea más seguro y accesible, fomenta modos de transporte alternativos, reduce el tráfico vehicular y promueve la movilidad activa como respuesta a problemas de seguridad (Ciudad Emergente, 2016).






Acciones	Objetivos
La Ciclovía	 Seguridad vial  Reorganización del tráfico de automóviles  Peatonalización  Espacios públicos de permanencia  Ocupación de espacios ociosos  Mejora de la calidad del aire  Promoción de agricultura  Estímulo a la participación ciudadana
Parque Minhocão	 Seguridad vial  Reorganización del tráfico de automóviles  Peatonalización  Espacios públicos de permanencia  Ocupación de espacios ociosos  Mejora de la calidad del aire  Promoción de agricultura  Estímulo a la participación ciudadana
Calles Compartidas	 Seguridad vial  Reorganización del tráfico de automóviles  Peatonalización  Espacios públicos de permanencia  Ocupación de espacios ociosos  Mejora de la calidad del aire  Promoción de agricultura  Estímulo a la participación ciudadana

Figura 7

Objetivos de las acciones

Nota. Adaptado de Sansão Fontes et al. (2021, p. 46).

Proceso de conquista de espacios públicos

Las tres iniciativas surgieron como respuesta a las necesidades de la población, promoviendo su replicabilidad e implementación en distintos contextos urbanos. La Ciclovía de Bogotá se consolidó institucionalmente con un fuerte apoyo gubernamental, mientras que el parque Minhocão avanzó a partir de una ocupación progresiva que generó presión para que se den cambios legales. En contraste, Calles Compartidas se basó en intervenciones temporales con enfoque comunitario y artístico.

Figura 8
Implementación de la Ciclovía

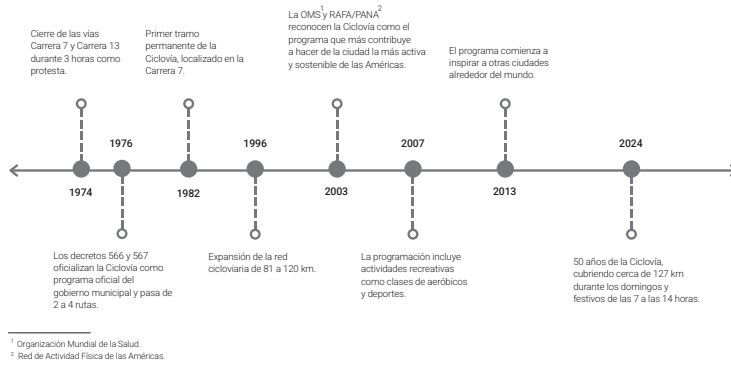


Figura 9
Implementación del parque Minhocão

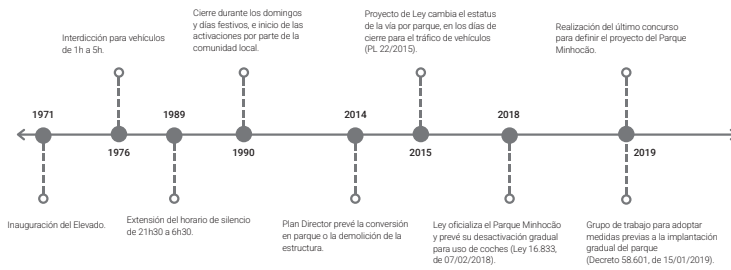


Figura 10
Implementación de Calles Compartidas



La Ciclovía de Bogotá fue impulsada por los residentes y la ONG Pro-Cicla, y fue oficializada por la Alcaldía en 1976 mediante decretos que establecieron cuatro rutas regulares. En 1982, se inauguró el primer tramo permanente y se creó el Comité de Ciclovías. A pesar de los obstáculos enfrentados entre 1980 y 1990, el programa fue reestructurado en 1995 por el IDRD, que creó un sitio web, amplió la red —de 81 a más de 120 kilómetros— y profesionalizó la gestión mediante los Guardianes de la Ciclovía, voluntarios y apoyo policial. La propuesta se expandió para incluir actividades físicas, campañas educativas y formación de agentes, consolidándose como una política pública sólida y multifuncional (IDRD, s. f.) (Figura 8).

La transformación del parque Minhocão, en São Paulo, también fue fruto de la presión ciudadana y de organizaciones activistas. La autopista elevada, inaugurada en 1971, comenzó a cerrarse parcialmente en 1976 a pedido de los vecinos. Con el tiempo, estos cierres se ampliaron: en 1989 se extendió el horario nocturno y en 1990 se incorporaron los domingos y festivos (Folha de S. Paulo, 1995). Así, la población comenzó a utilizar espontáneamente el espacio como área recreativa (Machado, 2019). En 2014, el Plan Director Estratégico de São Paulo incluyó su transformación en parque urbano, y en 2018 se aprobó la Ley 16.833 que ordenó su desactivación gradual, estableciendo un plazo de dos años para elaborar un Plan de Intervención Urbana (Prefeitura de São Paulo, 2019), incorporando mecanismos de participación ciudadana (Figura 9).

El proyecto Calles Compartidas, creado en 2016 por la ONG Ciudad Emergente, también se construyó con fuerte participación comunitaria. Se implementó en tres ciudades, con difusión a través de redes sociales y plataformas digitales, y se convocó públicamente a voluntarios para capacitarlos en tareas como pintado de calles, construcción de mobiliario urbano y plantación de jardines. Una vez finalizadas las intervenciones, se activaron los espacios con actividades culturales, talleres, ferias, instalaciones artísticas y de convivencia, estacionamientos de bicicletas temporales y mesas colectivas, promoviendo la apropiación ciudadana inclusiva del espacio urbano (Ciudad Emergente, 2016) (Figura 10).

Actores y alianzas

Inspirados en la perspectiva de Holston (2016) sobre la intersección entre hacer, ocupar y reivindicar la ciudad, los casos de la Ciclovía, el parque Minhocão y Calles Compartidas ejemplifican movimientos

Figura 11

Actores involucrados

Nota. Adaptado de Sansão Fontes et al. (2021, p. 47).

Acciones	Actores
La Ciclovía	 Comunidad  Sector privado  ONG  Institución educativa  Asociaciones/colectivos  Poder público
Parque Minhocão	 Comunidad  Sector privado  ONG  Institución educativa  Asociaciones/colectivos  Poder público
Calles Compartidas	 Comunidad  Sector privado  ONG  Institución educativa  Asociaciones/colectivos  Poder público

ciudadanos orientados hacia una nueva formulación de ciudadanía. En todos ellos, la sociedad civil juega un papel inicial fundamental, ya sea a través de iniciativas ciudadanas, asociaciones de vecinos u organizaciones no gubernamentales. Estas últimas, además de promover las acciones, desempeñan un rol articulador importante, ya que, debido a su grado de formalización, actúan como puentes entre la ciudadanía y el gobierno. El poder público en sus diferentes niveles también forma parte del proceso, brindando apoyo en aspectos como la regulación, administración y financiación. Salvo en el caso del parque Minhocão, los proyectos también cuentan con el respaldo del sector privado, que contribuye de diversas maneras. La Figura 11 muestra la articulación de los actores en cada caso.

La Ciclovía de Bogotá, aunque fue impulsada inicialmente por una organización de la sociedad civil en conjunto con la comunidad, se consolidó gracias a la articulación con el poder público y al financiamiento del sector privado. Destaca la creación de la Escuela de

Guardianes de la Ciclovía, encargada de seleccionar y capacitar a las personas responsables de gestionar la operación del programa los domingos y festivos. Además, el proyecto tiene el respaldo de diversas instituciones, cuya colaboración resulta clave para atender las necesidades logísticas y operativas del evento (IDRD, s. f.).

En el caso del parque Minhocão, las asociaciones vecinales y movimientos civiles han sido fundamentales en la interlocución con la Municipalidad de São Paulo (Prefeitura de São Paulo, 2019). En 2013, se creó la asociación Parque Minhocão, integrada por residentes y profesionales que defienden su conversión en parque público (Machado, 2019). Por otro lado, en 2014 surgió el movimiento Desmonte del Minhocão, conformado por residentes, síndicos y comerciantes que exigen su demolición como solución definitiva a los problemas urbanos (Machado, 2019). Ambos grupos participan activamente en debates públicos, pero hasta ahora no hay un consenso sobre el futuro del elevado.

El proyecto Calles Compartidas, si bien fue promovido por la ONG Ciudad Emergente, contó también con la participación de instituciones educativas, consultoras privadas, organismos internacionales y distintos niveles del poder público, con variantes de acuerdo con cada ciudad (Reporte Panamá Camina, 2019). Se destaca el involucramiento de Fab Labs y alianzas estratégicas que permitieron desarrollar soluciones innovadoras dentro del enfoque de urbanismo táctico (Ciudad Emergente, 2016).




























Transformaciones del espacio

Las tres acciones utilizan la calle como soporte para intervenciones temporales, promueven la movilidad activa y la recreación colectiva. La Ciclovía representa un modelo institucional consolidado, con fuerte impacto social y cultural, replicado internacionalmente. El parque Minhocão evidencia un uso compartido en transición, en donde la apropiación ciudadana convive con tensiones urbanas como la gentrificación. Calles Compartidas, por su parte, apuesta por intervenciones tácticas de bajo costo y alto impacto, con efectos estructurales notables, especialmente en Honduras, donde logró institucionalizarse. Aunque con metodologías y escalas distintas, las tres experiencias comparten una misma lógica: resignificar la calle como espacio de convivencia y reducir la dependencia del automóvil.

Figura 12

Elementos de activación utilizados

Nota. Adaptado de Sansão Fontes et al. (2021, p. 47).

Acciones	Elementos de activación
La Ciclovia	 Demarcación del suelo  Delimitadores  Señalización  Mobiliario  Vegetación  Comercio  Programa cultural  Actividad participativa  Arte público
Parque Minhocão	 Demarcación del suelo  Delimitadores  Señalización  Mobiliario  Vegetación  Comercio  Programa cultural  Actividad participativa  Arte público
Calles Compartidas	 Demarcación del suelo  Delimitadores  Señalización  Mobiliario  Vegetación  Comercio  Programa cultural  Actividad participativa  Arte público

Con respecto a los elementos de activación (Figura 12), en la Ciclovia de Bogotá, las calles y los cruces originalmente destinados a vehículos son cerrados temporalmente con conos, cintas y señalización para delimitar el uso exclusivo de peatones y ciclistas. Aunque comenzó como una iniciativa dominical y festiva, hoy cuenta con 127 kilómetros, incluyendo tramos permanentes como parte de la Calle 13 y la Carrera 7 (Rodríguez Gómez, 2020). Desde 1995, atrae a más de 1,5 millones de personas por jornada, ofreciendo actividades recreativas como ciclismo, patinaje, caminatas y eventos especiales, como la Ciclovia Nocturna de Navidad y la Ciclovia de Verano. Reconocida globalmente, ha servido de modelo para ciudades de América, Asia y Oceanía.

En el parque Minhocão, el cierre parcial del viaducto permite usos recreativos y culturales en ciertos días y horarios, apoyado con la instalación










Acciones	Replicación
La Ciclovía	   <p>Puntual Multimodal Red</p>
Parque Minhocão	   <p>Puntual Multimodal Red</p>
Calles Compartidas	   <p>Puntual Multimodal Red</p>

Figura 13

Replicación de cada acción

Nota. Adaptado de Sansão Fontes et al. (2021, p. 47).

de mobiliario urbano temporal (gradas, escaleras, elementos sentables) que mejora el acceso y la permanencia (Machado, 2019). El espacio es versátil, promoviendo desde la práctica de deportes hasta la socialización. Sin embargo, el proyecto generó debate sobre la gentrificación, ya que el aumento del valor inmobiliario amenaza la permanencia de antiguos residentes. A pesar de la falta de definición sobre su futuro, la versión actual del parque sigue activa y muy utilizada.

En Calles Compartidas, el rediseño vial mediante pintura en el asfalto constituyó la base de las intervenciones. En Santiago (Chile), se redujo el número de carriles, se implementó señalización, se disminuyó la velocidad vehicular y se promovieron actividades comunitarias (Ciudad Emergente, 2016). En Danlí (Honduras), la intervención incluyó la incorporación permanente de pavimento permeable, mobiliario urbano y más de cincuenta actividades socioculturales, con impactos significativos: aumento del 25 % del espacio peatonal y una reducción del 50 % del tráfico automotor (Ciudad Emergente, 2018). En Ciudad de Panamá, se priorizó la movilidad peatonal, lo que llevó a una expansión de áreas caminables (del 46,4 % al 80,4 %), con la instalación de nuevos bancos, jardineras, pinturas, hamacas y señalización, y a la reducción de áreas para autos (del 53,6 % al 19,6 %) (Reporte Panamá Camina, 2019). Aunque no se consolidó como política pública en todas las ciudades, en Honduras sí se convirtió en una política continua con impactos duraderos.

Finalmente, en relación con la replicación (Figura 13), aparecen tres expresiones distintas. La Ciclovía se manifiesta en red, ocupando decenas de calles y avenidas de Bogotá, mientras que el parque Minhocão se presenta como una acción puntual, sin replicación, y Calles Compartidas como una experiencia multinodal, si consideramos su réplica en otras ciudades y países.

DISCUSIÓN

El análisis comparativo de las tres acciones revela patrones de actuación que contribuyen a la transformación de los espacios públicos y pone de manifiesto el potencial de multiplicación de estas prácticas cuando están acompañadas de instrumentos de colaboración que favorecen su consolidación.

Una conclusión clave es la importancia de los espacios inventados para legitimar acciones arraigadas en el territorio y en las demandas comunitarias. Al mismo tiempo, se constata la necesidad de habilitar espacios invitados que permitan su consolidación y expansión mediante instrumentos y apoyo institucional. En este sentido, se evidencia que la articulación entre ambos tipos de espacios resulta fundamental para impulsar estas acciones.

Gracias a la presión comunitaria, las tres iniciativas lograron conquistar nuevos espacios públicos al reivindicar la calle para las personas, utilizando el urbanismo táctico como metodología. No obstante, su longevidad dependió de la transición desde el momento de reivindicación hacia su formalización como proyectos o políticas replicables, respaldados por instrumentos de colaboración.

Durante el proceso, la reivindicación de nuevos espacios, el uso de instrumentos existentes o la creación de nuevos mecanismos de colaboración evidencian que la invención y la invitación a la participación operan en doble sentido, tal como sostiene Miraftab (2004). El éxito y la permanencia de las acciones dependieron de la articulación entre comunidad e instituciones, de las disputas narrativas en torno al uso del espacio y de instrumentos de experimentación que legitimaron su relevancia.

En los casos analizados se movilizaron instrumentos. Entre ellos, se encuentran bases de datos, que facilitan la identificación de demandas locales; dispositivos de experimentación, que permiten probar y ajustar intervenciones temporales; plataformas oficiales y estructuras

Instrumentos de colaboración	La Ciclovía	Parque Minhocão	Calles Compartidas
Dispositivos de experimentación	✓	✓	✓
Cogobernanza		✓	
Capacitación	✓		✓
Estructuras formales de colaboración	✓	✓	
Plataformas oficiales	✓	✓	✓
Espacio físico o digital de participación		✓	
Base de datos para identificación de demandas	✓	✓	✓

Tabla 3

Instrumentos de colaboración de cada acción

formales de colaboración, que posibilitan la articulación con el poder público y la institucionalización de las acciones; espacios físicos y digitales de participación, que contribuyen a escuchar a la población; arreglos de cogobernanza, que fortalecen la corresponsabilidad entre Estado y sociedad civil; e iniciativas de capacitación, que descentralizan los procesos y permiten la sostenibilidad de la acción en el tiempo. En la Tabla 3, se resumen los instrumentos de cada caso, y su aplicabilidad se detalla a continuación.

La Ciclovía ejemplifica cómo una iniciativa comunitaria, impulsada por una organización no gubernamental, puede transformarse en una política pública duradera gracias al respaldo de diversos instrumentos. Entre ellos, se incluyen dispositivos de experimentación, que permitieron ensayar el cierre temporal de calles antes de su reglamentación; iniciativas de capacitación, como la Escuela de Guardianes, orientadas a la formación de personas encargadas de las operaciones; estructuras formales, como los decretos de 1976, que consolidaron la iniciativa como política pública y posibilitaron la ampliación de las rutas y la integración entre distintos sectores municipales; plataformas oficiales que ofrecen información accesible y transparente sobre recorridos y horarios; y, finalmente, una base de datos que ha sustentado la ampliación del presupuesto y de la red de ciclovías, además de facilitar la

replicación del modelo en otros países. Su éxito pone de manifiesto la articulación con múltiples actores, convirtiéndola en un ejemplo de un espacio inventado que logra transformarse en una política pública permanente, con amplia legitimidad tanto social como institucional.

El parque Minhocão representa un proceso más ambiguo, en el que la apertura gradual del espacio a la movilidad activa funciona como un dispositivo de experimentación urbana, primero desde la comunidad mediante apropiaciones subversivas, y luego desde el poder público y la Asociación, a través de elementos reversibles de apropiación, accesibilidad y programación de actividades, que permiten evaluar el espacio para posibles cambios permanentes. El apoyo del Ayuntamiento a la Asociación Parque Minhocão fortalece el movimiento y muestra la potencialidad de la cogobernanza de espacios públicos. Para ello, los decretos y leyes sobre el cierre de la autopista actuaron como importantes estructuras formales catalizadoras de la apropiación. Las plataformas oficiales, como la página web y las redes sociales del PIU Minhocão, facilitan el acceso a la información y un mayor involucramiento ciudadano. El PIU funciona como un espacio de participación tanto físico como digital, institucionalmente abierto para garantizar y transparentar consultas y audiencias públicas.

La formación de asociaciones, como la Asociación Parque Minhocão y el Movimiento Desmonte, así como la inclusión del tema en el plan director, son señales de institucionalización. Sin embargo, el debate en torno a la gentrificación y la ausencia de transformaciones físicas permanentes debido a la paralización del PIU evidencian los desafíos para consolidar el proyecto como política pública. Aun así, este caso demuestra cómo las acciones pueden emerger como espacios inventados, tensionando las formas tradicionales de planificación urbana mediante la disputa del espacio público.

Finalmente, Calles Compartidas presenta un modelo replicable y flexible, basado en procesos participativos desde la fase de diagnóstico. Las intervenciones temporales permitieron probar el rediseño vial antes de las obras, funcionando como dispositivos de experimentación, reforzados por la capacitación de voluntarios en las tareas de transformación. Las plataformas oficiales, mediante informes detallados en canales formales, otorgaron visibilidad a las acciones. Asimismo, los datos recolectados durante las intervenciones conformaron una base de datos que evidenció la reducción de la contaminación y la mejora de la movilidad, facilitando nuevas inversiones.

A pesar de su corta duración en Santiago y Ciudad de Panamá, la permanencia de la acción en Danlí demuestra cómo la cooperación multisectorial e internacional, combinada con instrumentos locales, puede garantizar su continuidad. La falta de transformación institucional en algunas localidades evidencia los desafíos para la transición de una acción puntual (espacio inventado) hacia una política pública (espacio invitado). Se trata de una acción que, aunque temporal, tiene carácter insurgente al reconfigurar las prioridades de movilidad y el uso de los espacios públicos.

Este artículo tuvo como objetivo discutir de qué manera acciones iniciadas por la sociedad civil pueden multiplicarse —mediante espacios de participación y en colaboración con el poder público— en ciudades latinoamericanas con características similares. La elección de casos, que priorizó situaciones de transformación de calles, avenidas y autopistas hacia espacios más democráticos para la ciudadanía, constituye una muestra limitada que no agota la discusión. No obstante, puede abrirse a futuros análisis de casos diversos, que empleen distintas tácticas en los espacios públicos.

El principal desafío radica en que, entre cientos de iniciativas de base realizadas en ciudades latinoamericanas, pocas logran realmente formalizarse, lo que subraya la importancia de investigaciones que contribuyan a la construcción de repertorios aplicables capaces de influir en nuevos programas y políticas públicas. En este sentido, el análisis de los tres casos —ejemplos de acciones de base con potencial multiplicador— confirma su aporte al urbanismo participativo, al revelar articulaciones e instrumentos efectivos de colaboración entre las partes, otorgando poder de decisión a la comunidad mediante su vinculación con el poder público. Asimismo, la interpretación y sistematización de los instrumentos movilizados en cada caso proporciona orientaciones para actuar en otros contextos, potenciando iniciativas existentes y fortaleciendo la capacidad de la sociedad civil para multiplicar sus acciones.

Las experiencias analizadas ilustran cómo las iniciativas comunitarias pueden funcionar como espacios de participación política y ciudadanía (Miraftab, 2004), aprovechando las brechas en el sistema urbano tradicional, reconfigurando el uso del espacio público y disputando nuevas centralidades y prioridades urbanas, especialmente al promover la movilidad activa, el ocio y la justicia espacial. Se concluye que las acciones inventadas por la comunidad representan formas de

empoderamiento ciudadano, y que, cuando se acompañan con instrumentos adecuados y reconocimiento institucional, incrementan su potencial de multiplicación, replicabilidad y permanencia.

Agradecimientos

Agradecemos el apoyo de la Fundación de Amparo a la Investigación del Estado de Río de Janeiro (FAPERJ), del Consejo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico (CNPq) y de la Coordinación de Perfeccionamiento de Personal de Nivel Superior (CAPES), para el desarrollo de esta investigación.

REFERENCIAS

- Arnstein, S. R. (1969). A Ladder of Citizen's Participation. *Journal of American Planning Association*, 35(4), 216-224. <http://dx.doi.org/10.1080/01944366908977225>
- Ciudad Emergente. (2016). *Calles Compartidas para un distrito bajo en carbono. Reporte final*. https://issuu.com/ciudademergente_cem/docs/reportes_calles_compartidas/41
- Ciudad Emergente. (2018). *Ciudades Compartidas para el desarrollo sostenible. Transferencia de conocimiento multi-pais en urbanismo táctico para el desarrollo sostenible en Guatemala y Honduras*. Ciudad Emergente. https://issuu.com/ciudademergente_cem/docs/reportes_ciudades_compartidas
- Cornwall, A. (2008). Unpacking 'Participation': models, meanings and practices. *Community Development Journal*, 43(3), 269-283. <https://doi.org/10.1093/cdj/bsn010>
- Folha de S. Paulo. (1995, 13 de diciembre). *Elevado fecha à noite desde 76*. <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/1995/12/13/cotidiano/33.html>
- Farias, A. C. C., Paio, A., & Falanga, R. (2021). Tecnopolíticas da participação – uma abordagem genealógica. *Arquitetura Revista*, 17(2), 258-276.
- Holston, J. (2016). Rebeliões metropolitanas e planejamento insurgente no século xxi. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 18(2), 191-204. <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2016v18n2p191>
- Instituto Distrital de Recreación y Deporte. (s. f.). *Ciclovía de Bogotá*. <https://www.idrd.gov.co/ciclovía>
- Ley 16.833 de 2018., de 7 de fevereiro de 2018. (2018, 8 de febrero). Cria o Parque Municipal do Minhocão e prevê a desativação gradativa do Elevado João Goulart. 7 de febrero de 2018. <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16833-de-7-de-fevereiro-de-2018>

- Lydon, M., & García, A. (2015) *Tactical Urbanism: short-term action for long-term change*. Island Press.
- Machado, A. C. P. (2019). *Para além de um viaduto: uma análise de usos e discursos sobre o Parque Minhocão* [Tesis de maestría, Universidade de São Paulo]. Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da USP. <https://doi.org/10.11606/D.100.2019.tde-02122019-160313>
- Miraftab, F. (2004). Invited and Invented Spaces of Participation: Neoliberal Citizenship and Feminists' Expanded Notion of Politics. *Wagadu: A Journal of Transnational Women's & Gender Studies*, 1(1), 3. <https://digitalcommons.cortland.edu/wagadu/vol1/iss1/3/>
- Organización de las Naciones Unidas. (2012, 21 de agosto). *ONU lança relatório sobre cidades latino-americanas*. <https://brasil.un.org/pt-br/57045-onu-lan%C3%A7a-relat%C3%B3rio-sobre-cidades-latino-americanas>
- Prefeitura de São Paulo. (2019). Plano de Intervenção Urbana (PIU) Minhocão. <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/piu-parque-minhocao/>
- Pretty, J.N. (1995). Participatory learning for sustainable agriculture. *World Development*, 23(8), 1247-1263. [https://doi.org/10.1016/0305-750X\(95\)00046-F](https://doi.org/10.1016/0305-750X(95)00046-F)
- Rodríguez Gómez, J. D. (2020, 12 de junio). Habrá ciclorrutas permanentes en carrera Séptima y calle 13 en Bogotá. *LA FM*. <https://www.lafm.com.co/bogota/habra-ciclorrutas-permanentes-en-carrera-septima-y-calle-13-en-bogota>
- Reporte Panamá Camina. Comparte la central*. (2019). Alcaldía de Panamá; Banco Interamericano de Desarrollo; Ciudad Emergente; Vía Plural. https://issuu.com/ciudademergente_cem/docs/190214_reporte_panama_camina
- Sansão Fontes, A., Pina, J. P., & Paiva, L. M. (2021) *Urbanismo tático: X ações para transformar cidades*. Editora da Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Sobral, L. (2021). *Fazer juntos: instrumentos de cooperação para cidades cocriadas*. A Cidade Press.
- Weiland, U. (2017). A diferença que uma aliança entre soluções simples e arquitetura pode fazer. En M. Rosa & U. Weiland (Eds.), *Co-desenhando a cidade. Arquitetura + Inteligência informal* (pp. 4-5). Meli-Melo Press.
- White, S. C. (1996). Depoliticising development: the uses and abuses of participation. *Development in Practice*, 6(1), 6-15. <https://doi.org/10.1080/096145296100157564>
- World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety*. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>

