

UNIVERSIDADE FEDERAL DE VIÇOSA

Urbanismo tático aplicado a políticas públicas em Belo Horizonte - MG (2015 a 2024)

Lourdes Caroline Ribeiro Sanches da
Silva
Magister Scientiae

**VIÇOSA - MINAS GERAIS
2025**

LOURDES CAROLINE RIBEIRO SANCHES DA SILVA

Urbanismo tático aplicado a políticas públicas em Belo Horizonte - MG (2015 a 2024)

Dissertação apresentada à Universidade Federal de Viçosa, como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, para obtenção do título de *Magister Scientiae*.

Orientadora: Teresa C. de Almeida Faria

**VIÇOSA - MINAS GERAIS
2025**

**Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central da Universidade
Federal de Viçosa - Campus Viçosa**

T

S586u
2025
Silva, Lourdes Caroline Ribeiro Sanches da, 1999-
Urbanismo tático aplicado a políticas públicas em Belo
Horizonte - MG (2015 a 2024) / Lourdes Caroline Ribeiro
Sanches da Silva. – Viçosa, MG, 2025.

1 dissertação eletrônica (164 f.): il. (algumas color.).

Orientador: Teresa Cristina de Almeida Faria.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Viçosa,
Departamento de Arquitetura e Urbanismo, 2025.

Referências bibliográficas: f. 155-164.

DOI: <https://doi.org/10.47328/ufvbbt.2025.319>

Modo de acesso: World Wide Web.

1. Planejamento urbano - Participação do cidadão - Belo
Horizonte. 2. Espaços públicos. 3. Política pública - Belo
Horizonte. I. Faria, Teresa Cristina de Almeida, 1957-.
II. Universidade Federal de Viçosa. Departamento de
Arquitetura e Urbanismo. Programa de Pós-Graduação em
Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

CDD 22. ed. 307.764098151

Bibliotecário(a) responsável: Bruna Silva CRB-6/2552

LOURDES CAROLINE RIBEIRO SANCHES DA SILVA

Urbanismo tático aplicado a políticas públicas em Belo Horizonte - MG (2015 a 2024)

Dissertação apresentada à Universidade Federal de Viçosa, como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, para obtenção do título de *Magister Scientiae*.

APROVADA: 28 de fevereiro de 2025.

Assentimento:

Lourdes Caroline Ribeiro Sanches da Silva
Autora

Teresa Cristina de Almeida Faria
Orientadora

Essa dissertação foi assinada digitalmente pela autora em 20/05/2025 às 00:35:03 e pela orientadora em 20/05/2025 às 19:53:24. As assinaturas têm validade legal, conforme o disposto na Medida Provisória 2.200-2/2001 e na Resolução nº 37/2012 do CONARQ. Para conferir a autenticidade, acesse <https://siadoc.ufv.br/validar-documento>. No campo 'Código de registro', informe o código **MCGE.2IKF.FVAS** e clique no botão 'Validar documento'.

Dedico aos meus pais, Carlos Eduardo e Elizabete. Obrigada por me mostrarem, desde pequena, o amor pelo ensino e seu poder transformador. Também dedico a toda minha família, em especial meus avós José e Maria. Ao meu parceiro, Leonardo Franzini, pelo cuidado e incentivo, assim como a sua família.

AGRADECIMENTOS

Agradeço imensamente Teresa Cristina de Almeida Faria, minha orientadora e professora, por todo o conhecimento compartilhado, atenção e motivação. Guardo com muito carinho todos os momentos de orientação e amizade, que foram essenciais para a realização dessa dissertação.

Também agradeço ao Laboratório de Pesquisa em Urbanidades e Patrimônio – PUPA pelo suporte e acolhimento durante meu mestrado, em especial aos meus colegas e amigos Marcio, Camilla, Mariana, Wilian, Nina e Filipe. Sou igualmente grata a todos os amigos que, de alguma forma, dividiram comigo os desafios e conquistas dessa jornada.

Agradeço às professoras que se dispuseram a participar da banca de defesa e avaliar este trabalho, bem como todas as secretarias da Prefeitura de Belo Horizonte e pessoas que participaram desta pesquisa.

Agradeço aos professores e colegas do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – PPG.au, que tornaram possível esta pesquisa. À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES pela concessão da bolsa de estudos. À Universidade Federal de Viçosa, pela oportunidade de realizar a minha graduação e pós-graduação, onde fiz tantas memórias incríveis.

A todos que, de algum modo, participaram dessa caminhada, meu mais profundo agradecimento.

Este trabalho foi realizado com o apoio das seguintes agências de pesquisa brasileiras: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais (FAPEMIG) e Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

“Eu ando pelo mundo
E os automóveis correm
Para quê?”
(Adriana Calcanhoto)

RESUMO

SILVA, Lourdes Caroline Ribeiro Sanches da, M.Sc., Universidade Federal de Viçosa, fevereiro de 2025. **Urbanismo tático aplicado a políticas públicas em Belo Horizonte - MG (2015 a 2024)**. Orientadora: Teresa Cristina de Almeida Faria.

O planejamento urbano brasileiro é fortemente influenciado pela ideologia neoliberal, caracterizando-se pela implementação de megaprojetos conduzidos “de cima para baixo”, sem a participação popular efetiva, e que demandam longos prazos e altos investimentos. Diante desse cenário, é essencial pensar em um planejamento alternativo, que valorize a dimensão humana, a participação cidadã, a pequena escala e o direito à cidade. Diversos conceitos e práticas emergiram dessa perspectiva, dentre os quais destaca-se o urbanismo tático: uma abordagem de ativação de vizinhança caracterizada por intervenções de baixo custo, rápidas e flexíveis. O método tem sido utilizado por diversos atores, em especial o poder público, como uma abordagem para promover a mobilidade ativa, a ativação de espaços públicos e a experimentação de novas dinâmicas urbanas. Dessa forma, a presente pesquisa tem como objetivo discutir a implementação e a consolidação de ações de urbanismo tático promovidas pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, identificando os principais entraves para a sua realização. Para isso, foi adotada uma abordagem metodológica que inclui revisão sistemática da literatura; análise de legislações, notícias e estudos acadêmicos sobre urbanismo tático na cidade; entrevistas semiestruturadas com o poder público e usuários das intervenções; e observações diretas nos locais onde as ações foram implementadas. Os resultados evidenciam que, apesar do potencial transformador do urbanismo tático, em especial a diversificação de usos do espaço público, sua aplicação enfrenta desafios. Os principais entraves identificados são a falta de continuidade e monitoramento das políticas, as limitações na participação popular e a influência de interesses privados na configuração dos projetos. A análise do caso de Belo Horizonte contribui para a compreensão das possibilidades e limitações do urbanismo tático no Brasil, ressaltando a importância da articulação entre iniciativas de curto, médio e longo prazo para um planejamento urbano efetivo.

Palavras-chave: urbanismo tático; planejamento alternativo; políticas públicas; espaço público

ABSTRACT

SILVA, Lourdes Caroline Ribeiro Sanches da, M.Sc., Universidade Federal de Viçosa, February, 2025. **Tactical urbanism applied to public policies in Belo Horizonte – MG (2015–2024)**. Adviser: Teresa Cristina de Almeida Faria.

Brazilian urban planning is strongly influenced by neoliberal ideology, characterized by the implementation of top-down megaprojects without effective public participation, requiring long timelines and high investments. Given this scenario, it is essential to consider an alternative planning approach that values human dimension, citizen participation, small-scale interventions, and the right to the city. Various concepts and practices have emerged from this perspective, including tactical urbanism. Tactical urbanism is an approach to neighborhood activation characterized by low-cost, quick, and flexible interventions. This method has been adopted by many actors, especially governments, as a tool to promote active mobility, public space activation, and the experimentation of new urban dynamics. In this context, the present research aims to analyze the implementation and consolidation of tactical urbanism initiatives promoted by the Municipality of Belo Horizonte, identifying the main challenges and obstacles to their realization. The adopted methodology includes: a systematic literature review; analysis of legislation, news, and academic studies on tactical urbanism in the city; semi-structured interviews with the local government and intervention users; and direct observations at the sites where these actions were implemented. The results highlight the transformative potential of tactical urbanism in diversifying the uses of public space, but its application faces significant challenges. The main obstacles identified include the lack of policy continuity and monitoring, limitations on public participation, and the influence of private interests in the projects. The analysis of the Belo Horizonte case contributes to understanding the possibilities and limitations of tactical urbanism in Brazil, emphasizing the importance of integrating short-term and long-term initiatives for an effective urban planning.

Keywords: tactical urbanism; alternative planning; public policies ; public space

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Método construir-medir-aprender.....	38
Figura 2: Cinco princípios do design thinking.....	39
Figura 3: Planta geral de Belo Horizonte.....	48
Figura 4: Evolução da mancha urbana de Belo Horizonte	49
Figura 5: Localização das regiões administrativas	51
Figura 6: Número de habitantes por região administrativa.....	52
Figura 7: Densidade demográfica por região administrativa	53
Figura 8: Renda média da população, por região administrativa	54
Figura 9: Programas da Mobilidade Urbana Sustentável de Belo Horizonte.....	56
Figura 10: Etapas para o licenciamento de parklets (varandas urbanas) em Belo Horizonte - MG.....	68
Figura 11: Gráfico de situação de implantação dos parklets licenciados em Belo Horizonte.....	70
Figura 12: Mapa de localização e situação de parklets licenciados em Belo Horizonte	71
Figura 13: Foto de um parklet licenciado em Belo Horizonte, durante horário comercial do mantenedor. Bairro Centro, regional Centro-sul.....	73
Figura 14: Modelo de placa de identificação de espaço público, para parklets licenciados	74
Figura 15: Foto da placa de identificação de espaço público ao fundo do parklet licenciados. Bairro Funcionários, regional Centro-sul.	74
Figura 16: Foto da placa de identificação de espaço público ao fundo do parklet licenciados. Bairro Centro, regional Centro-sul.....	75
Figura 17: Foto da placa de identificação de espaço público em um parklet licenciados, localizada muito abaixo da linha de visão. Bairro Funcionários (regional Centro-sul).	75
Figura 18: Foto da placa de identificação de espaço público em um parklet licenciados, localizada muito abaixo da linha de visão. Bairro Sagrada Família (regional Leste).	76
Figura 19: Mapa de localização do programa BH é da Gente em 2017.....	83
Figura 20: Mapa de localização dos programas BH é da Gente e No Domingo, a rua é Nossa em 2018	84

Figura 21: Mapa de localização dos programas BH é da Gente e No Domingo, a rua é Nossa em 2019	85
Figura 22: Mapa de localização dos programas BH é da Gente e No Domingo, a rua é Nossa em 2021	86
Figura 23: Mapa de localização dos programas A Rua é Nossa e No Domingo, a rua é Nossa em 2022	87
Figura 24: Mapa de localização do programa A Rua é Nossa em 2023	88
Figura 25: Mapa de localização do programa A Rua é Nossa em 2024	89
Figura 26: Propaganda política na unidade Sagrada Família (regional Leste) do programa A Rua é Nossa.....	90
Figura 27: Propaganda política na unidade Buritis (regional Oeste) do programa A Rua é Nossa	90
Figura 28: Situação da calçada na unidade Sagrada Família (regional Leste) do programa A Rua é Nossa.....	92
Figura 29: Situação da calçada na unidade Sagrada Família (regional Leste) do programa A Rua é Nossa.....	92
Figura 30: Atividades oferecidas durante as ações do programa A Rua é Nossa. Bairro Sagrada Família (regional Leste)	93
Figura 31: Atividades oferecidas durante as ações do programa A Rua é Nossa. Bairro Sagrada Família (regional Leste)	94
Figura 32: Atividades oferecidas durante as ações do programa A Rua é Nossa. Bairro Buritis (regional Oeste).....	94
Figura 33: Mapa de localização de unidades produtivas em Belo Horizonte	101
Figura 34: Foto de unidade produtiva Tudo Saudável, que utiliza a técnica de agrofloresta. Bairro Pousada Santo Antônio, regional Nordeste.	104
Figura 35: Imagem de satélite da Horta Vila Pinho, localizada no bairro Diamante, regional Barreiro.....	104
Figura 36: Imagem de satélite da localização da Agrofloresta Tudo Saudável em 2015, antes de sua implementação. Bairro Pousada Santo Antônio, regional Nordeste.	105
Figura 37: Imagem de satélite da localização da Agrofloresta Tudo Saudável em 2024, depois de sua implementação. Bairro Pousada Santo Antônio, regional Nordeste.	105
Figura 38: Mapa de localização de Zonas 30 em Belo Horizonte, segundo a Prefeitura de Belo Horizonte.....	113

Figura 39: Foto da Zona 30 Cachoeirinha, que apresenta danos em muitos dos segregadores de concreto instalados para fase permanente do projeto. Bairro Cachoeirinha, regional Nordeste.....	115
Figura 40: Foto da Zona 30 Lagoinha, no qual muitos automóveis não respeitam as sinuosidades propostas pela pintura do piso e tachões. Bairro Lagoinha, regional Noroeste.....	116
Figura 41: Foto das placas de sinalização de Zonas 30 encontradas em Belo Horizonte. Bairro Cachoeirinha (regional Nordeste).....	117
Figura 42: Foto das placas de sinalização de Zonas 30 encontradas em Belo Horizonte. Bairro Lagoinha (regional Noroeste).	117
Figura 43: Foto da Zona 30 Lagoinha, que manteve a pintura de piso e possui artes nos muros e empenas do entorno. Bairro Lagoinha, regional Noroeste.	118
Figura 44: Foto da Zona 30 Lagoinha, que manteve a pintura de piso e possui artes nos muros e empenas do entorno. Bairro Lagoinha, regional Noroeste.	119
Figura 45: Mapa de localização de Zonas 30 em Belo Horizonte	124
Figura 46: Trecho da Rua São Paulo onde ainda há ciclofaixa, mesmo com sinalização conflitante. Bairro Centro, regional Centro-Sul.....	126
Figura 47: Trecho da Rua São Paulo onde a ciclofaixa não é mais respeitada. Bairro Centro, regional Centro-Sul.....	126
Figura 48: Trecho da Avenida dos Andradas, onde deveria ter sido mantida a ciclofaixa. Bairro Centro, regional Centro-Sul.	127
Figura 49: Mapa de localização das ações do Movimento Belo Horizonte Mais Feliz em 2023	133
Figura 50: Mapa de localização das ações do Movimento Belo Horizonte Mais Feliz em 2024	134
Figura 51: Banner de divulgação unidade Centro- Sul, intervenção de 22 outubro de 2023.	135
Figura 52: Apresentação de dança BH+Feliz, durante intervenção no Parque Municipal Américo Renné Giannetti em 8 dezembro de 2024. Bairro Centro, regional Centro-sul.....	137
Figura 53: Apresentação rap na unidade Barreiro, durante a intervenção de 19 de maio de 2024. Praça Cristo Reina, bairro Barreiro.....	137
Figura 54: Atividades de saúde bucal na unidade Leste, durante a intervenção de 22 outubro de 2023. Rua São Vicente, bairro Granja de Freitas.....	138

Figura 55: Aferimento de pressão na unidade Leste, durante a intervenção de 19 maio de 2024. Praça Santuário São Geraldo, bairro São Geraldo.	138
Figura 56: Plantio de árvores na unidade Barreiro, durante a ação de 22 de outubro de 2023. Praça José Sobrinho Barros, bairro Diamante.	139
Figura 57: Pintura de mural na unidade Nordeste, durante a intervenção de 16 de julho de 2023. Praça México, bairro Concórdia.....	139
Figura 58: Aplicação de lambe-lambe na unidade Norte, durante a ação de 22 de outubro de 2023. CRAS Providência, bairro Minaslândia.	140
Figura 59: Feira da unidade Venda Nova, durante a ação de 24 de novembro de 2024. Praça Rio Branco, bairro Lagoinha Leblon.....	140

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Levantamento inicial de intervenções temporárias.....	61
Quadro 2 - Informações gerais sobre as políticas públicas selecionadas	64
Quadro 3: Número de entrevistas e visitas realizadas durante a pesquisa.....	65
Quadro 4: Atividades realizadas no local de implantação do parklet, segundo usuários entrevistados.....	76
Quadro 5: Origem das políticas públicas.....	142
Quadro 6: Configuração das políticas públicas	143
Quadro 7: Atores e funções das políticas públicas	144
Quadro 8: Acompanhamento e divulgação de dados das políticas públicas.....	145
Quadro 9: Localização das intervenções das políticas públicas	146
Quadro 10: Análises de potencialidades e entraves das políticas públicas	148

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ALF - Alvará de Localização e Funcionamento

AUÊ! - Estudos em Agricultura Urbana do Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais

Belotur - Empresa Municipal de Turismo de Belo Horizonte S/A

BH em Ciclo - Associação de Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte

BH Mais Feliz - Movimento Belo Horizonte Mais Feliz

BHTrans - Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte

BRS - Bus Rapid Service

BRT - Bus Rapid Transit

CARE - Coordenadoria de Atendimento Regional

Cresan - Centro de Referência em Segurança Alimentar e Nutricional

DFAB - Diretoria de Fomento à Agroecologia e Abastecimento

FAU-UFRJ – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro

GT Pedala BH - Grupo de Estudos Pedala BH

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDH - Índice de Desenvolvimento Humano

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

IPTU - Imposto Predial e Territorial Urbano

ITDP Brasil - Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento

LabIT-PROURB - Laboratório de Intervenções Temporárias e Urbanismo Tático do Programa de Pós-graduação em Urbanismo da FAU-UFRJ

ONG - Organização Não-Governamental

ObsMob-BH - Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte

ONU-Habitat - Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos

PANC - Planta Alimentícia Não Convencional

Pedala BH - Programa de Incentivo ao Uso da Bicicleta em Belo Horizonte

PIB - Produto Interno Bruto

PlanMob-BH - Plano para a Mobilidade Urbana de Belo Horizonte

Prodabel - Empresa de Informática e Informação do Município de Belo Horizonte

SMAICS - Secretaria Municipal de Assuntos Institucionais e Comunicação Social

SMASAC - Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania

SMC - Secretaria Municipal de Cultura

SMEL - Secretaria Municipal de Esportes e Lazer

SMGO - Secretaria Municipal de Governo

SMPU - Secretaria Municipal de Política Urbana

SMSP - Secretaria Municipal de Segurança e Prevenção

SLU - Superintendência de Limpeza Urbana

SUMOB - Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte

SUSAN - Subsecretaria de Segurança Alimentar e Nutricional

UFMG - Universidade Federal de Belo Horizonte

WRI Brasil - World Resources Institute

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	17
2. DO PLANEJAMENTO TRADICIONAL ÀS PRÁTICAS ALTERNATIVAS: UMA CONTEXTUALIZAÇÃO	20
2.1 O planejamento urbano contemporâneo no Brasil	21
2.1.1. Desenvolvimento do planejamento urbano contemporâneo	21
2.1.2. Mobilidade urbana, espaços públicos e direito à cidade	26
2.2. Urbanismo alternativo e urbanismo tático como novas perspectivas	30
2.2.1 Urbanismo alternativo e outras práticas contra hegemônicas	30
2.2.2 Urbanismo tático e suas definições	34
2.2.3. Urbanismo tático no contexto brasileiro	43
3. PLANEJAMENTO ALTERNATIVO E URBANISMO TÁTICO EM BELO HORIZONTE	48
3.1. Planejamento e gestão urbana em Belo Horizonte	48
3.1.1. Divisão territorial, gestão e planejamento urbano	50
3.1.2. Mobilidade urbana e espaços públicos	55
3.2. Intervenções temporárias	59
3.3. Políticas públicas urbanas alternativas	62
4. POLÍTICAS PÚBLICAS DE URBANISMO TÁTICO EM BELO HORIZONTE	64
4.1. Caracterização das políticas públicas	64
4.1.1. Licenciamento de <i>Parklets</i>	66
4.1.2. Programa <i>A Rua é Nossa</i>	78
4.1.3. Credenciamento de <i>Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias</i>	95
4.1.4. <i>Zonas 30</i>	106
4.1.5. <i>Ciclofaixas temporárias</i>	120
4.1.6. <i>Movimento Belo Horizonte Mais Feliz</i>	128

4.2. Similaridades entre as políticas públicas de Belo Horizonte: entraves e avanços	141
4.3. Particularidades e relações com o urbanismo tático	149
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	152
REFERÊNCIAS	155

1. INTRODUÇÃO

O planejamento urbano enfrenta desafios significativos diante da especulação imobiliária e do mercantilismo, que são priorizados em detrimento do bem comum (Montaner, 2012). As grandes operações imobiliárias propõem monumentos e requalificações sem participação popular, que resultam em áreas valorizadas e gentrificadas, reiterando desigualdades socioespaciais (Vaz; Seldin, 2008). Mesmo que estas práticas possam contribuir para a divulgação da cidade no nível global, as necessidades cotidianas dos habitantes são negligenciadas, em especial daqueles que residem em periferias.

Diante deste cenário, é preciso reinventar o planejamento urbano e a forma como intervimos na cidade. Dentre os conceitos emergentes, destaca-se o urbanismo tático: uma abordagem que procura ativar espaços da cidade por meio de intervenções e políticas de curta duração, baixo custo e pequena escala, que podem ser conectadas em grandes redes (Lydon e Garcia, 2015). O método pode ser utilizado pelos mais diversos agentes, como governo, empresas, ONGs, coletivos e indivíduos, sempre incluindo os usuários do local no projeto (Lydon e Garcia, 2015). Intervenções de urbanismo tático podem ser observadas em cidades de todo mundo, incluindo cidades brasileiras, sendo utilizadas como forma de responder rapidamente à problemática da cidade.

Esse é o caso de Belo Horizonte, que possui diversas ações de iniciativa da população, de ONGs e do governo, sendo possível destacar a relação da prefeitura na aplicação das intervenções. Dentre as políticas públicas que compartilham de características do urbanismo tático, se destacam seis: *Licenciamento de Parklets*, *Programa A Rua é Nossa*, *Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias*, *Zonas 30*, *Ciclofaixas Temporárias* e *Movimento Belo Horizonte Mais Feliz*. Estas políticas são realizadas por diversas secretarias e órgãos municipais, com diferentes objetivos e desafios, ilustrando as possibilidades múltiplas de aplicação do urbanismo tático.

Apesar de muitos projetos e ações de urbanismo tático estarem presentes no Brasil, nem todos eles se mostram efetivos ao criar espaços públicos de qualidade para seus usuários, e muitos deles nem mesmo são identificados ou divulgados como ações de urbanismo tático, apesar de seguirem muitas de suas premissas. Além

disso, após sua fase temporária, muitas ações não têm seus resultados analisados ou divulgados, e não são encaminhados para sua implementação permanente.

Portanto, a presente pesquisa tem como principal objetivo discutir a implementação e consolidação de ações táticas implementadas pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, identificando as barreiras e entraves para a suas realizações. Outros objetivos são: (i) levantar, mapear e analisar as intervenções urbanas em Belo Horizonte desenvolvidas e implementadas pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte entre os anos de 2015 e 2024; (ii) identificar quais intervenções urbanas são ações de urbanismo tático, de acordo com as definições trazidas pelo referencial teórico; (iii) identificar quais são as secretarias e os programas municipais responsáveis por cada ação de urbanismo tático, e caracterizar sua participação e objetivo nas intervenções.

A metodologia utilizada consiste em: (i) revisão sistemática da literatura, a fim de endossar a pesquisa e estabelecer parâmetros para os levantamentos posteriores; (ii) estudo do funcionamento dos espaços públicos e da mobilidade da cidade de Belo Horizonte, através de pesquisas já publicadas e da legislação municipal; (iii) recorte das políticas públicas estudadas dentre as intervenções temporárias de Belo Horizonte, a partir das categorias de análise desenvolvidas pelo LabIT-PROURB; (iiii) levantamento, análise e comparação das políticas públicas selecionadas.

Para levantamento dos dados sobre as políticas públicas foram utilizados notícias, leis e decretos disponibilizados pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, além de trabalhos científicos relacionados aos projetos estudados. Também foram feitas entrevistas semiestruturadas com as secretarias responsáveis pelos programas e com usuários das intervenções, bem como observações diretas nos locais onde ocorreram ou ocorrem as ações.

As entrevistas foram realizadas em cada uma das secretarias que desenvolvem os seis projetos selecionados, a fim de compreender os objetivos e resultados particulares de cada ação, além de levantar as dificuldades e benefícios observados nestas práticas. No caso das observações diretas e entrevistas junto da sociedade civil, foram selecionadas algumas intervenções, tendo como objetivo escolher locais destoantes entre si quanto aos seus objetivos e características, para que seja feito um panorama abrangente das ações de urbanismo tático da cidade.

A partir dos dados coletados, as políticas públicas selecionadas foram analisadas com foco em cinco atributos: origem e configuração; atores e suas

funções; acompanhamento e divulgação; localização das intervenções; e entraves e potencialidades. As análises e comparações entre programas foram feitas a partir da adaptação da metodologia utilizada no livro *Urbanismo Tático: X Ações para Transformar Cidades* (Sansão Fontes; Pina; Paiva, 2021), considerando as particularidades do cenário belorizontino.

Parte dos resultados apresentados nesta pesquisa foram publicados nos artigos: *Adaptações metodológicas para o planejamento urbano alternativo no Brasil: o urbanismo tático como ferramenta de transformação urbana e social em Belo Horizonte – MG* (Anais do 7º Congresso Internacional de Arquitetura da Paisagem, 2024); e *Parklet como ferramenta de urbanismo tático: o caso de Belo Horizonte – MG* (Anais do V Seminário Cidades, Territórios e Direitos, 2024).

Através dos levantamentos e análises dos dados coletados, buscou-se trazer as similaridades, diferenças e desafios das políticas públicas de urbanismo tático em Belo Horizonte, colaborando para ações mais efetivas de planejamento alternativo no cenário brasileiro.

Assim, a presente dissertação é organizada em cinco partes, incluindo introdução e considerações finais. Após esta introdução, o segundo capítulo apresenta um panorama sobre o planejamento urbano no Brasil, assim como os conceitos emergentes relacionados ao planejamento urbano alternativo. Dentre estes conceitos, será destacado o urbanismo tático e suas aplicações no contexto brasileiro. O terceiro capítulo se dedica ao recorte geográfico escolhido, Belo Horizonte, contextualizando seu desenvolvimento urbano e as principais intervenções e políticas públicas alternativas identificadas.

O quarto capítulo foca na análise das políticas públicas selecionadas, apresentando e analisando os dados coletados durante as visitas de campo e entrevistas. Por fim, as considerações finais reúnem as principais conclusões desta pesquisa, discutem suas limitações e indicam potenciais caminhos para próximas pesquisas.

2. DO PLANEJAMENTO TRADICIONAL ÀS PRÁTICAS ALTERNATIVAS: UMA CONTEXTUALIZAÇÃO

A forma de pensar as cidades passou por grandes mudanças teóricas e práticas até o modelo hegemônico atual do planejamento urbano brasileiro. Para explorar o planejamento alternativo no Brasil é necessário, antes, compreender o planejamento urbano tradicional do país, como suas origens e objetivos, que nos trouxeram ao cenário atual.

Outras práticas de urbanismo surgiram a fim de contemplar fatores que não são considerados por esse planejamento hegemônico, incorporando a dimensão humana, a escala do cotidiano, a participação popular e o direito à cidade.

Portanto, este capítulo abordará o planejamento urbano contemporâneo, destacando seus impactos na configuração dos espaços públicos e na mobilidade urbana. Em seguida, serão apresentados os principais conceitos emergentes de planejamento urbano alternativo, em especial o urbanismo tático, e seus desdobramentos no cenário brasileiro.

Primeiramente, é importante entender o que é compreendido como urbanismo e como planejamento urbano. As definições desses termos não são exatas, e podem depender da situação analisada e de seu momento histórico (Ultramari, 2009). Segundo Rovati (2013), alguns entendem estes termos como referentes a profissões e conhecimentos distintos, enquanto outros os utilizam como conceitos que se referem aos mesmos saberes.

Segundo Circe Monteiro (2007), o urbanismo surge com a revolução industrial, como uma disciplina de caráter reflexivo e crítico, com pretensões científicas, voltada a enfrentar os problemas do caos e da desordem urbana. Portanto, o urbanismo tende a ser compreendido como “a ciência que estuda a forma física da cidade” (Monteiro, 2007, p. 41). Em contraste, o planejamento urbano é entendido como uma abordagem mais ampla, que busca compreender a articulação entre os sistemas econômico, social e político no território, não se debruçando apenas em aspectos físicos. Ultramari (2009) corrobora essa definição e destaca que, sob essa perspectiva, o planejamento urbano exige uma equipe multidisciplinar, enquanto o urbanismo, devido ao seu foco na intervenção física, valoriza principalmente a atuação do arquiteto urbanista, apoiado por engenheiros.

Porém, Ultramari (2009) também apresenta outras formas de compreender estes conceitos:

Em algum momento, urbanismo pareceu resultar de uma ciência maior – o planejamento urbano. Em outros, tem-se a certeza que o correto seria entendê-lo de forma reversa. Assim, o planejamento urbano estaria fazendo parte de uma ciência maior denominada urbanismo. Em alguns outros momentos, ainda, sugere-se a utilização indistinta entre urbanismo e planejamento urbano. (Ultramari, 2009, p.183)

Ao pensar o urbanismo como uma ciência maior, podemos compreender que este diz respeito ao estudo da cidade como um todo, e não apenas a parte que é contemplada pelo planejamento urbano institucional.

Portanto, os conceitos de planejamento urbano e urbanismo estão em constante transformação e, a depender do autor utilizado, podem carregar significados distintos. Nesta pesquisa, é entendido que o planejamento urbano envolve o ato de planejar antecipadamente o que se quer da cidade, como em planos diretores e leis, adotando uma análise que ultrapassa características físicas da cidade, considerando também aspectos socioeconômicos, políticos e culturais. Já o urbanismo será compreendido como um conceito atrelado aos aspectos físicos da cidade, como projeto e execução de intervenções urbanas.

2.1 O planejamento urbano contemporâneo no Brasil

A partir da urbanização acelerada que acompanhou o capitalismo industrial, novas especificidades e problemática surgiram atreladas à cidade (Maricato, 2015). A exposição dessas dinâmicas permitirá compreender como as estratégias vigentes influenciam o desenvolvimento das cidades e de que maneira abordagens alternativas podem contribuir para a construção de espaços mais democráticos e inclusivos.

2.1.1. Desenvolvimento do planejamento urbano contemporâneo

A passagem do Brasil de um país agroexportador para sua inserção na era industrial foi marcada pela influência das intervenções sanitárias dos modelos europeus do final do século XIX e início do Século XX. A partir deste momento, o planejamento urbano brasileiro teve influência de diversas correntes de pensamento, porém com inegável predominância da corrente progressista, difundida por Le Corbusier (Monte-Mór, 2005).

O pensamento modernista trouxe consigo um viés positivista e uma crença no progresso linear e universal (Maricato, 1997). Incorporando os princípios keynesianos e fordistas, o planejamento urbano caracterizava-se pela centralidade do Estado, que tinha o papel de equilibrar o desenvolvimento econômico e social por meio da regulamentação do trabalho e dos investimentos em infraestrutura (Maricato, 1997).

Essa abordagem se refletiu em projetos grandiosos, como a construção de Brasília como capital do país, que materializou a racionalidade, monumentalidade e rodoviarismo defendidos em prol do progresso da utopia modernista. As obras viárias e infraestruturas criadas visavam o crescimento econômico e industrialização do país, mas pouco se preocupavam com as demandas sociais ou locais.

De acordo com Gehl (2013), cidades como Brasília foram planejadas a partir da grande e média escala projetual, concebidas sendo vistas de cima e de fora. No entanto, quando analisadas sob a perspectiva da pequena escala, que considera a paisagem humana ao nível dos olhos e as interações cotidianas entre os habitantes e o espaço, é possível encontrar espaços públicos amorfos e pouco convidativos para os pedestres (Gehl, 2013).

Durante a ditadura militar, o planejamento urbano teve seu caráter tecnocrático reforçado, promovendo superplanos detalhados que ignoravam a participação popular e, frequentemente, a própria administração municipal, resultando em planos ineficazes e não implantados (Maricato, 1997). Mais uma vez, a escala de planejamento favorecida era aquela de grande e médio porte, enquanto o cotidiano das cidades era negligenciado.

Desde a década de 1930, planos como esses eram elaborados e recebiam diversas nomenclaturas, como Plano Diretor, Planejamento Integrado, Plano Urbanístico Básico e Plano Municipal de Desenvolvimento, em uma tentativa de "fugir ao desprestígio" decorrente de sua recorrente falta de concretização (Maricato, 1997). Como apontado por Villaça:

Pelo menos durante cinquenta anos - entre 1940 e 1990 - o planejamento urbano brasileiro encarnado na ideia de plano diretor não atingiu minimamente os objetivos a que se propôs. A absoluta maioria dos planos foi parar nas gavetas e nas prateleiras de obras de referência. A maioria dos pouquíssimos resultados que produziram é marginal nos próprios planos e mais ainda na vida das cidades às quais se referiram. (Villaça, 2015, p.224)

O pensamento modernista trouxe mudanças ideológicas e físicas nas cidades brasileiras, embora tenha contribuído mais para avanços pensados para o

desenvolvimento econômico do país, sem maiores preocupações com a dimensão humana e a participação popular. Esse mesmo pensamento gerou segregação territorial e difundiu bases legais para um mercado imobiliário capitalista (Maricato, 2013b). Esses ideais impulsionaram uma intensa urbanização do Brasil durante o século XX, assim como de diversos outros países da América Latina, implicando consequentemente na crescente demanda por moradia e recursos básicos. Entre 1950 e 2000, a população brasileira que residia em áreas urbanas passou de 36,2% para 81,2% (IBGE, 1950; IBGE 2000), evidenciando a intensa urbanização no país. Atualmente, a taxa de urbanização brasileira é 87,4% (IBGE, 2023).

O planejamento urbano voltado para o crescimento econômico e modernização esteve presente em todo o mundo, trazendo nova problemática para as cidades e seus moradores. Empreendimentos que ignoram o cotidiano de seus habitantes podem ser observados em diversas regiões com rápido crescimento, como China, Dubai e no entorno de grandes cidades europeias (Gehl, 2013).

Nos países capitalistas periféricos, os problemas gerados por esse planejamento têm sua situação agravada, com o intenso crescimento de cidades ainda despreparadas, aumentando sua demanda por uma infraestrutura ainda inexistente. Apesar do PIB brasileiro ter crescido mais de 7% ao ano entre as décadas de 1940 e 1980, o crescimento econômico e da renda dos brasileiros beneficiou apenas uma parcela da população, o que levou a uma ocupação desigual do espaço urbano (Maricato, 2013b).

Durante o 'milagre econômico', de 1967 a 1973, houve grande migração em especial para cidades do sudeste, como Rio de Janeiro e São Paulo, no qual a população de baixa renda encontrava nestas áreas mais dinâmicas a possibilidade de emprego e mobilidade social (Matos, 2012). Em 1960, Rio de Janeiro e São Paulo possuíam juntas mais população urbana que os outros 10 municípios brasileiros com maior população em área urbana combinados (IBGE, 1960).

Com isso, a própria cidade formal reproduziu uma cidade informal: a mão de obra dos trabalhadores era bem-vinda nas cidades em crescimento, mas a necessidade de habitações era negligenciada, fazendo com que trabalhadores construíssem suas próprias casas e bairros (Maricato, 2015). O processo de urbanização brasileiro segregou uma parcela significativa da sociedade que não tinha acesso ao solo urbano para as periferias autoconstruídas: segundo Carlos (2018, p.101), a periferia constituiu, inicialmente, "isolamento e separação".

Durante este período, diversos órgãos foram criados para facilitar o acesso à habitação, porém a especulação imobiliária impedia o acesso à terra da maior parte da população que buscava por moradia, atendendo apenas às classes médias e altas (Maricato, 2013b). Dessa forma, a urbanização brasileira produziu tantas ocupações e moradias informais, que sua presença foi normalizada e a cidade formal se tornou o espaço da minoria: “O direito à invasão é até admitido, mas não o direito à cidade” (Maricato, 2013b, p. 39).

Como apontado por Holston (2013), a cidadania no Brasil é marcada, desde seu início, pela desigualdade na distribuição de seus direitos, o que o autor chama de “cidadania diferenciada”. Porém, essa realidade foi alterada a partir da própria autoconstrução das periferias: “Eles podiam afirmar que se tornaram cidadãos urbanos por meio da apropriação do próprio solo da cidade” (Holston, 2013, p.243). Segundo o autor, ao suprir as demandas por moradia ignoradas pelo governo, essa população construiu um novo tipo de cidadania, a “cidadania insurgente”, reivindicando seus direitos como cidadão a partir da mobilização popular.

Através da mobilização popular, eram realizados “projetos de assistência mútua e de autoajuda para melhorar condições de vida que o Estado não supria” (Holston, 2013, p.321), ao mesmo tempo que atividades reivindicatórias exigiam infraestrutura para as regiões periféricas e acesso a direitos humanos básicos para seus habitantes, como educação, moradia e saúde. A pressão popular por uma cidadania igualitária foi tanta que gerou mudanças legais no Brasil, tendo como marco a formulação da constituição de 1988. O movimento pela Reforma Urbana permitiu a criação de instrumentos urbanísticos e jurídicos constantes na Lei 10.257/2001, conhecida como o Estatuto da Cidade, que garante a democratização no planejamento das cidades, através do desenvolvimento de Planos Diretores e Orçamentos Participativos nos municípios brasileiros, além da consolidação de espaços para participação popular, como as Conferências Nacionais das Cidades e o Conselho Nacional das Cidades (Maricato, 2015).

Agora, por determinação constitucional, as cidades passam a elaborar planos diretores. Diversas cidades aproveitaram para rejeitar seus planos tradicionais técnicos e politizar o Plano Diretor, introduzindo dispositivos de justiça social urbana, como a regularização fundiária; a criação de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS); o IPTU progressivo no tempo; e outros (Villaça, 2015).

Apesar das boas intenções, o Plano Diretor frequentemente revela-se desconectado da gestão urbana: O discurso permanece distante da realidade da maioria da população, focando em conceitos reafirmados em seminários internacionais e ignorando demandas urgentes, como habitação social, transporte público, saneamento e drenagem (Maricato, 2013a). Atualmente, muitos municípios ainda não formularam seu plano diretor e outros os instituíram com pouca participação popular efetiva:

(...) constata-se o esvaziamento das instâncias participativas e decisórias, em decorrência da percepção (acurada) de que as opiniões expressas nem sempre são consideradas, visto a instauração de instâncias decisórias “de fachada”, existentes apenas para constar no processo de elaboração dos planos diretores, mas carentes de efetividade ou de relevância para os responsáveis pelas decisões governamentais. (Oliveira; Lopes; Sousa, 2018, p.332)

Dessa forma, o Plano Diretor não é capaz de enfrentar as desigualdades estruturais das cidades brasileiras sozinho, nem de garantir uma participação popular efetiva no planejamento urbano.

Com a crise do capitalismo industrial, iniciado na década de 70, nos países de economia avançada e a partir da década de 1990, nos países em desenvolvimento, o novo modelo econômico neoliberal impõe alterações no planejamento urbano. Surge o planejamento urbano neoliberal, em especial a partir do Planejamento Estratégico e das Operações Consorciadas. A visão do Estado como provedor, regulador e centralizador do poder se transforma em parcerias entre poder público e iniciativa privada, justificadas como “forma de gestão concertada, adaptada às contingências da nova economia” (Maricato; Ferreira, 2002, p. 4). Esta ferramenta, que havia surgido nos EUA e Europa durante a década de 70, trouxe resultados distintos quando aplicada à realidade brasileira: no caso de São Paulo, as intervenções foram mobilizadas em favor do setor imobiliário, sendo realizada nas áreas de seu interesse e raramente trazendo benefícios às periferias e áreas com demandas sociais (Maricato; Ferreira, 2002).

Talvez esta seja, hoje, uma das idéias mais populares entre os neoplanejadores urbanos: a cidade é uma mercadoria a ser vendida, num mercado extremamente competitivo, em que outras cidades também estão à venda. Isto explicaria que o chamado marketing urbano se imponha cada vez mais como uma esfera específica e determinante do processo de planejamento e gestão de cidades. (Vainer, 2013, p.78)

Dessa forma, a mercantilização da cidade é intensificada, com a priorização dos interesses econômicos em detrimento das demandas sociais ao se pensar a cidade. Não há a participação popular efetiva, consolidando a lógica de segregação socioespacial já muito presente nas metrópoles brasileiras. Conforme Maricato (2015) observa, o Plano Estratégico tem o papel de “desregular, privatizar, fragmentar e dar ao mercado um espaço absoluto,” contribuindo para a perpetuação de um modelo urbano desigual e orientado por interesses privados.

Assim, cada vez mais os espaços públicos foram perdendo prioridade, enquanto a escala do cotidiano e a dimensão humana continuaram a ser negligenciadas. De acordo com Gehl (2013):

Agora, no início do século XXI, podemos perceber os contornos dos vários e novos desafios globais que salientam a importância de uma preocupação muito mais focalizada na dimensão humana. A visão de cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis tornou-se um desejo universal e urgente. Os quatro objetivos-chave - cidades com vitalidade, segurança, sustentabilidade e saúde - podem ser imensamente reforçados pelo aumento da preocupação com os pedestres, ciclistas e com a vida na cidade em geral. Um grande reforço desses objetivos é uma intervenção política unificada por toda cidade para garantir que os moradores sintam-se convidados a caminhar e pedalar, tanto quanto possível, em conexão com suas atividades cotidianas. (Gehl, 2013, p.6)

Em cada momento da história, os capitais buscam articular alianças para moldar as cidades aos seus interesses. No entanto, é importante reconhecer o papel do Estado nesse processo, uma vez que ele deve mediar esses interesses e garantir o cumprimento da função social dos espaços públicos. Como destaca Maricato (2015, p.25): “É dele o controle do fundo público para investimentos, e cabe a ele, sob a forma de poder local, a regulamentação e o controle sobre o uso e a ocupação do solo”.

Dessa maneira, o planejamento urbano deve priorizar o bem-estar coletivo, a partir de planos e políticas públicas que priorizem a dimensão humana, a participação popular e as demandas do cotidiano de seus habitantes.

2.1.2. Mobilidade urbana, espaços públicos e direito à cidade

A efetivação da função social do planejamento urbano e o compromisso do Estado com o bem-estar coletivo se revelam, em especial, na qualidade da mobilidade urbana e dos espaços públicos. Esses dois elementos, centrais no cotidiano de seus moradores, refletem como o planejamento urbano incorpora ou negligencia a

dimensão humana. Quando pensados apenas sob uma lógica mercadológica e rodoviarista, ou quando sequer são planejados nas periferias da cidade, acabam por gerar diversos impactos negativos, sobretudo para a parcela mais vulnerável da população.

A urbanização acelerada, aliada à falta de políticas públicas de habitação, possibilitou a produção de cidades, em grande parte, de forma ilegal. Como explicitado por Maricato (2013b), a cidade legal é “espaço da minoria”, uma vez que a maior parte dos trabalhadores residem nas periferias autoconstruídas.

Estes locais não contavam com qualquer infraestrutura antes de sua ocupação, apenas estradas de terra abertas pelos especuladores que vendiam os lotes, fazendo dos próprios residentes os pioneiros da “moderna construção urbana” brasileira (Holston, 2013). O estado não promoveu saneamento básico, transporte público de qualidade e muito menos espaços públicos para lazer e convívio nestas localidades.

Enquanto isso, os bairros centrais continuam sendo os principais locais de trabalho da população, fazendo-se necessário percorrer longos percursos diariamente. Como apontado por Holston (2013, p. 219):

Em consequência, cada nova onda de migração tinha de percorrer distâncias cada vez maiores até o trabalho, pois todos enfrentavam o mesmo repetitivo processo de periferização: os migrantes eram forçados a morar em zonas distantes, onde tinham de construir suas próprias casas, mas, para encontrar uma porção de terra acessível, precisavam ir cada vez mais longe.

Grandes deslocamentos são necessários para acessar serviços essenciais, como saúde, educação e lazer. Essa limitação, aliada à falta de recursos para circulação, torna a população de baixa renda refém de sua própria localização na cidade, impossibilitando a locomoção e o acesso à direitos (Alves, 2011).

Com isso, o próprio imaginário das cidades brasileiras mudou: se na década de 1940 a cidade era vista como sinônimo de modernidade e avanço, na década de 1990 sua imagem era de poluição, violência e trânsito caótico (Maricato, 1996). Esse trânsito dificilmente pode ser evitado nas metrópoles brasileiras, já que o número de automóveis se tornava cada vez maior e as cidades não possuíam infraestrutura suficiente para o transporte público ou para a mobilidade ativa.

O deslocamento nas cidades brasileiras ainda é fortemente vinculado à imagem do automóvel particular. As cidades foram planejadas a partir de uma lógica

rodoviarista, e os desdobramentos do “fetiche do automóvel” já são observados por meio dos grandes congestionamentos e impactos econômicos, ambientais e de saúde (Maricato, 2015). O investimento em transporte público e mobilidade ativa ainda se mostra insuficiente diante da problemática urbana brasileira, principalmente em regiões periféricas da cidade.

Enquanto em outras partes do mundo o número de trajetos a pé depende de quão convidativa são as ruas, em países emergentes é a necessidade que gera grande parte do tráfego de pedestres (Gehl, 2013).

Segundo análise do IPEA¹, o número de pessoas que se desloca para o trabalho a pé ou de bicicleta no Brasil diminuiu consideravelmente entre o período de 2008 e 2019 (Pereira; Vieira, 2024). O estudo aponta que, enquanto 32,7% da população se deslocava ativamente para o trabalho em 2008, apenas 23,5% das pessoas faziam este trajeto a pé ou de bicicleta em 2019. O uso da mobilidade ativa é ainda menor quando consideramos apenas as regiões metropolitanas, que foram de 18,2% em 2008 para 16,2% em 2019 (Pereira; Vieira, 2024).

Além disso, independentemente de gênero, a proporção de pessoas que se deslocam ativamente diminui à medida que seu nível de escolaridade aumenta. Em 2019, a porcentagem da população sem fundamental completo que utilizava o deslocamento ativo para o trabalho representava cerca de 30,1% para homens e 34,8% para mulheres (Pereira; Vieira, 2024). Para indivíduos com ensino superior completo, esses valores eram de apenas 10,3% para homens e 14,1%, para as mulheres (Pereira; Vieira, 2024).

Esses dados reforçam que a mobilidade ativa é muitas vezes utilizada por necessidade, e não por escolha. Diante de uma infraestrutura precária para pedestres e ciclistas, e cidades planejadas prioritariamente para o uso de automóveis particulares, estes continuam sendo o meio de transporte mais desejado pela população.

A segregação socioespacial não se limita às questões de mobilidade urbana, mas também se manifesta no acesso e utilização dos espaços públicos. Esta realidade é reiterada por Milton Santos (2020), compreendendo que o planejamento capitalista e o processo especulativo do mercado geram uma distribuição desigual

¹ Análise feita pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Ipea, a partir de dados coletados na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) de 2008 e na Pesquisa Nacional de Saúde (PNS) de 2019.

dos equipamentos e espaços públicos, incluindo de lazer. Além disso, muitos destes locais são privatizados, instaurando outra barreira para seu acesso:

Hoje, os espaços públicos (praias, montanhas, calçadas etc.) foram impunemente privatizados. Temos de comprar o ar puro, os bosques, os planos de água, enquanto se criam espaços privados publicizados, como os playgrounds ou, ainda mais sintomático, os condomínios fechados que a gente rica justifica como necessários à sua proteção. O lazer na cidade torna-se igualmente o lazer pago, inserindo a população no mundo do consumo. Quem não pode pagar pelo estádio, pela piscina, pela montanha e o ar puro, pela água, fica excluído do gozo desses bens, que deveriam ser públicos, porque essenciais. (Santos, 2020, p. 64)

Além da segregação gerada pela distância geográfica e pelo difícil acesso físico aos espaços públicos, é essencial pensar a dimensão simbólica desses locais. A apropriação plena depende também do seu campo simbólico, uma vez que a utilização de um espaço público pode depender do domínio de um repertório ou capital cultural, inviabilizando o acesso de alguns grupos ou classes sociais (Serpa, 2018). A imposição de comportamentos impossibilita interações e manifestações diversas no espaço público, no qual o contato com grupos e classes diferentes é muitas vezes evitado (Serpa, 2018).

A partir deste contexto, o conceito de direito à cidade é retomado. Para Harvey (2014, p.28):

O direito à cidade é, portanto, muito mais do que um direito de acesso individual ou grupal aos recursos que a cidade incorpora: é um direito de mudar e reinventar a cidade mais de acordo com nossos mais profundos desejos. Além disso, é um direito mais coletivo do que individual, uma vez que reinventar a cidade depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização.

Harvey (2014) entende a cidade como um espaço no qual a vida em comum é produzida a partir da relação de pessoas de todos os tipos e classes, mesmo que de forma conflituosa. Com isso, o espaço público assume o papel de atenuar ou agravar as diferenças sociais. Como apontado por Carlos (2018), a partir da construção do direito à cidade é possível negar as cisões vivenciadas na prática socioespacial e a homogeneização do espaço cotidiano, encontrando meios para a superação da segregação socioespacial.

O conceito de direito à cidade é um denominador comum de diversas lutas urbanas, dando sentido à apropriação de espaços da cidade e a mobilizações populares (Tavolari, 2016). Dessa forma, o termo abrange a resolução de diversos

problemas que permeiam a vida nas cidades, e garantir esse direito vai além de pequenas mudanças ou intervenções.

O direito à cidade trata de questões estruturais, profundamente conectadas a temas como infraestrutura urbana, função social da propriedade, participação popular, habitação e segregação socioespacial. Embora políticas urbanas específicas possam se dedicar a alguns desses fatores, a concretização do direito à cidade exige transformações amplas e sistêmicas no planejamento e na gestão do espaço urbano. Ações exploradas nesta pesquisa podem se configurar como formas de iniciar esta discussão, ainda que em pequena escala, e de promover a participação popular.

Portanto, é necessário considerar novas formas de planejar e construir as cidades brasileiras e seus espaços públicos em diversas escalas e instâncias. Alternativas que considerem a dimensão humana e cotidiana da cidade, ao mesmo tempo que rompam com o pensamento neoliberal e enfrentem a segregação socioespacial.

2.2. Urbanismo alternativo e urbanismo tático como novas perspectivas

Tendo em vista o avanço do urbanismo neoliberal, a influência do mercado imobiliário no planejamento institucional e a problemática trazida pela lógica rodoviarista, precisamos considerar novas formas de pensar a cidade. Práticas emergentes de urbanismo começam a incorporar a dimensão humana e o direito à cidade, explorando a pequena escala projetual e a participação da comunidade local.

As diversas abordagens, apesar de compartilhar muitos de seus objetivos e valores, possuem definições e origens distintas. Portanto, este tópico irá apresentar os principais conceitos emergentes, em especial o urbanismo tático, e sua aplicação no contexto brasileiro.

2.2.1 Urbanismo alternativo e outras práticas contra hegemônicas

Diante de um cenário de planejamento urbano hegemônico, no qual predomina o “marketing urbano” repleto de requalificações e monumentos emoldurados em áreas gentrificadas (Vaz; Seldin, 2008), surgem novas propostas para se pensar a cidade, se debruçando sobre as necessidades e desejos cotidianos de seus moradores.

São diversos os conceitos que podem ser utilizados para um planejamento urbano contra-hegemônico. Em sua maioria, estes possuem definições e ferramentas similares entre si, mas que trazem ao foco de sua discussão aspectos diferentes. Grande parte destes termos e metodologias surgiram nas últimas duas décadas e ainda se encontram em construção, não sendo possível criar limites claros de quais práticas podem ou não ser abarcadas por tais definições teóricas. Desta forma, busca-se aqui exemplificar alguns destes conceitos, além de suas relações e divergências, para que seja possível compreender as suas conexões com o urbanismo tático e sua aplicação no Brasil.

Dois conceitos podem ser considerados mais abrangentes em sua definição, abarcando outras práticas e termos em si: o urbanismo alternativo e o planejamento insurgente. O primeiro é definido por Montaner (2012) como um urbanismo que busca a real participação popular e a sustentabilidade, tendo como pilares a igualdade, a diversidade, a participação e a sustentabilidade. Para o autor, a sustentabilidade vai além dos fatores ambientais, também considerando aspectos sociais e econômicos. O urbanismo alternativo pode ser considerado sustentável por considerar as condições físicas e culturais do local, além dos imaginários e das necessidades de seus habitantes (Montaner, 2012). Particularmente para este autor, podemos compreender como urbanismo uma ciência maior, que incorpora tanto o planejamento urbano quanto o estudo da realidade concreta das cidades, incorporando também o que não foi planejado antecipadamente.

O urbanismo alternativo se pauta na autogestão, no funcionamento "de baixo para cima" (bottom-up) e na justiça, abandonando noções de universalidade ao compreender a diversidade de imaginários e usos dos espaços (Montaner, 2012). Dessa forma, o conceito pode ser relevante ao pensar espaços de uso público, e abarcar diversas metodologias emergentes. Suas práticas devem ser pensadas para reforçar os laços da comunidade, com projetos que favoreçam a interrelação, promovam igualdade e justiça e sejam baseados na participação e na intervenção da população local (Montaner, 2012).

O conceito de **planejamento insurgente**, como definido por Faranak Miraftab (2009), envolve práticas radicais que desafiam as dinâmicas desiguais impostas pelo capitalismo neoliberal, promovendo ações contra-hegemônicas, transgressoras e imaginativas. Essas práticas, muitas vezes desenvolvidas em resposta aos problemas criados pela ação ou falta de ação do governo, partem das comunidades

marginalizadas da cidade, que encontram nessas ações formas de resistência e de reivindicação (Miraftab, 2009).

O planejamento insurgente visa desconstruir as promessas de inclusão neoliberal e revelar as contradições da cidadania “inclusiva” prometida, e, portanto, não se limita aos espaços de participação cidadã sancionados pelas autoridades, chamados de “espaços convidados”, também reconhecendo os espaços criados sem a autorização do governo, “espaços inventados”, onde é possível reivindicar direitos e interesses contrários aos hegemônicos. Portanto, no contexto do planejamento insurgente, práticas cidadãs começam a ser reconhecidas como formas legítimas de planejamento (Miraftab, 2016).

Assim, Miraftab transgride e amplia o que é considerado como planejamento urbano. Como apontado por Circe Monteiro (2007), o planejamento urbano é realizado, na maioria das vezes, por técnicos e outros profissionais por meio do Estado, e não pode ser considerado como neutro, “mas sim como resultado dos interesses de quem o promove” (Monteiro, 2007, p. 47). Dessa forma, ao incorporar as práticas cidadãs como planejamento, é possível dar luz aos interesses da população, criando novas possibilidades e respostas diante da problemática urbana.

Além destes termos, podemos ressaltar outros que são relevantes ao discutir urbanismo tático e seus desdobramentos no Brasil: o *placemaking*; a acupuntura urbana; e o urbanismo cidadão. Podemos entender que os próximos conceitos e metodologias apresentados são contemplados pelo urbanismo alternativo de Montaner, mas não necessariamente podem ser consideradas formas de planejamento insurgente, uma vez que podem ser criados, fomentados ou analisados pela ótica do poder público.

O *placemaking* foi desenvolvido pela ONG estadunidense *Project for Public Spaces* (PPS), sendo o consolidado há mais tempo dentre os quatro conceitos destacados. O termo é utilizado para designar a metodologia da ONG desde meados de 1990, mas algumas das ideias utilizadas para seu desenvolvimento têm origem na década de 1960 (Project for Public Spaces, 2007). Segundo a organização, o *placemaking* é um processo colaborativo que inspira pessoas a reimaginar e reinventar coletivamente os espaços públicos e, além de projetar espaços, facilita a utilização criativa deles, dando atenção às identidades físicas culturais e sociais que definem o local (Project for Public Spaces, 2022). O método também utiliza de

“melhorias experimentais de curto prazo” para trazer benefícios imediatos para o espaço e para guiar as decisões de longo prazo (Project for Public Spaces, 2022).

Já o conceito de acupuntura urbana surge no Brasil, a partir de Jaime Lerner, que consolida e difunde o termo com publicação de seu livro intitulado “Acupuntura urbana” em 2003. A partir de suas observações e sua experiência na gestão municipal de Curitiba, Lerner (2011) propõe a acupuntura urbana como uma forma de criar pontos de encontro para pessoas e diversificar o uso das ruas, que não deve se limitar a única função de tráfego de automóveis. Assim como na medicina, a acupuntura urbana propõe rapidez e precisão em sua ação, na qual a revitalização de um ponto ou área podem resultar em mudanças maiores, pelo seu potencial de criar reações positivas em cadeia (Lerner, 2011). O autor também defende que uma boa acupuntura urbana provoca o conhecimento de cada um sobre sua cidade, além da manutenção ou resgate da identidade cultural da comunidade local (Lerner, 2011). Dessa forma, pode-se considerar como principais características deste método a rapidez e a pequena escala da intervenção.

Por fim, o urbanismo cidadão pode ser entendido como um conceito que abrange as diversas práticas que propõe alternativas ao urbanismo tradicional, visando construir, a partir da cidadania ativa, um modelo urbano mais eficaz, inclusivo e sustentável na América Latina e no Caribe (Acevedo *et al.*, 2022). Apesar de utilizado anteriormente para designar de forma mais abrangente processos participativos e próximos da escala local, o conceito foi consolidado em 2022, a partir do livro *Urbanismo Ciudadano en América Latina: Superlibro de acciones cívicas para la transformación de las ciudades*. Esta foi a referência adotada para delimitar os objetivos e características do urbanismo cidadão adotados neste estudo.

Diversas ações exemplificadas no livro são também associadas a outras metodologias e práticas de alternativas, mas revelam novas características quando analisadas sob a perspectiva latino-americana do urbanismo cidadão. Embora o conceito não seja tão difundido como os demais apresentados, sua discussão é relevante, uma vez que a maioria dos métodos de urbanismo alternativo têm origem em países como o Estados Unidos da América, cujos contextos e problemática diferem significativamente dos países latinos em desenvolvimento. Assim, entende-se que o urbanismo cidadão se diferencia dos demais conceitos pela sua ótica de análise, investigando como se configuram as ações emergentes na América Latina e

Caribe diante das peculiaridades culturais, sociais e econômicas deste recorte geográfico.

É importante ressaltar que as práticas alternativas precedem os conceitos apresentados, uma vez que suas delimitações e metodologias são formuladas a partir da análise de intervenções já existentes. Assim, é possível encontrar exemplos de sua aplicação antes mesmo da consolidação teórica que os define. A criação dos termos e de suas delimitações tem importância na difusão de seus ideais e na criação de métodos e instrumentos efetivos para sua difusão.

2.2.2 Urbanismo tático e suas definições

O urbanismo tático é um conceito de origem estadunidense que ganhou notoriedade em 2015, a partir da publicação do livro *Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change*, de Mike Lydon e Anthony Garcia. O termo foi desenvolvido a partir das práticas realizadas por ambos no *Street Plans Collective*, um escritório de planejamento urbano e ativismo iniciado em 2009, que realiza projetos de planejamento, urbanismo tático e engajamento comunitário (Street Plans, 2024).

Embora o conceito de urbanismo tático tenha surgido formalmente na última década, seus processos e ideais têm raízes em métodos e práticas urbanas anteriores (Lydon; Garcia, 2015), podendo considera-lo parte de outros movimentos, como o *placemaking* (Sansão Fontes *et al.*, 2020). A diferença do urbanismo tático em relação ao *placemaking* é que ele possui características próprias, que vão além da melhoria de espaços públicos para pessoas, como seu caráter faseado e a combinação de atores sociais (Sansão Fontes *et al.*, 2020). Sendo assim, o urbanismo tático pode ser considerado uma forma de urbanismo alternativo que possui pontos em comum com as outras práticas e conceitos apresentados. O que diferencia esse conceito dos demais é o caráter temporário ou faseado de suas ações, o baixo custo de execução e a presença do poder público em diversas de suas iniciativas.

Mas o que é o **urbanismo tático**? Para Németh e Langhorst (2013) , o urbanismo tático é uma das práticas utilizadas para ocupar terrenos urbanos ociosos, possibilitando que os moradores locais atuem como coautores dos espaços que habitam. Os autores destacam, no entanto, a importância de considerar os contextos sociais, econômicos, políticos e ecológicos específicos onde essas práticas estão

inseridas, para garantir sua efetividade e evitar que estas sejam apropriadas por interesses mercadológicos que acabam enfraquecendo as comunidades locais.

Para Brenner (2016), o urbanismo tático propõe modos de intervenção imediatos, privilegiando mobilizações informais, promovendo uma visão de base e enfrentando questões locais urgentes, porém o autor compreende que nem todas as suas práticas são capazes de efetivamente desafiar ou corromper as estruturas do neoliberalismo.

Para Silva (2016), **urbanismo tático** abrange uma ampla gama de ações cidadãs e surge em um contexto em que instituições públicas são pouco responsivas às demandas populares, podendo ser compreendido **como uma ferramenta alternativa de planejamento urbano**. Portanto, entende-se o urbanismo tático como uma abordagem ainda em construção (Silva, 2016) (Sansão Fontes; Pina; Paiva, 2021).

Nesta pesquisa, serão adotadas as definições trazidas por Mike Lydon e Anthony Garcia, uma vez que estes são responsáveis pela criação do termo, além da produção acadêmica de Adriana Sansão Fontes, que aborda o conceito a partir do contexto brasileiro.

Segundo Lydon e Garcia (2015), urbanismo tático reconhece que cidades não são estáticas, e que, portanto, precisam de soluções intencionais e flexíveis. É uma abordagem que procura ativar e construir vizinhanças por meio de intervenções e políticas de curto prazo, baixo custo e escaláveis, visando mudanças duradouras (Lydon; Garcia, 2015) (Sansão Fontes; Pina; Paiva, 2021)(Sansão Fontes et al., 2020).

Ao transformar espaços públicos com suas intervenções, o urbanismo tático proporciona resultados imediatos e tangíveis, que não apenas transformam os espaços, mas também aproximam a população das decisões urbanas. Dessa forma, o “urbanismo tático se fundamenta em um novo paradigma de projeto urbano: o projeto centrado nas pessoas. Essa visão coloca em primeiro plano as necessidades e desejos da população para a criação de novos espaços públicos” (Sansão Fontes et al., 2020, p. 13). Portanto, é essencial que as ações de urbanismo tático tenham a participação popular.

O conceito de “tática” tem origem em Michel de Certeau, com o livro *The Practice of Everyday Life*. Segundo De Certeau (1998), as estratégias são as ferramentas formais dos detentores de poder, focada na macro escala, enquanto as

táticas são a “a arte do fraco”, ou seja, elas representam as respostas e práticas de resistência do cidadão em sua microescala. Porém, quando o entendimento destas táticas é transposto para o conceito de urbanismo tático, ocorrem algumas mudanças. Compreende-se que a estratégia consiste no plano de longo prazo, enquanto a tática é a resposta a curto prazo (Sansão Fontes et al., 2020), no qual o poder público pode e deve trabalhar de forma mais tática (Lydon; Garcia, 2015).

Portanto, o urbanismo tático permite que diversos agentes utilizem sua metodologia, como governo, setor privado, ONGs, coletivos, instituições de ensino, e cidadãos (Lydon; Garcia, 2015) (Sansão Fontes; Pina; Paiva, 2021). Cidadãos podem utilizá-la como forma de ocupação imediata ou reprogramação de um espaço público; planejadores e empreendedores podem utilizá-la para coletar informações sobre o público que eles desejam atender; ONGs e coletivos podem utilizá-la para conseguir apoio público ou político para sua causa; e poder público pode utilizá-la para colocar suas propostas em prática rapidamente (Lydon; Garcia, 2015). Suas intervenções criam oportunidades para que diferentes setores da sociedade colaborem na execução de projetos de forma mais inclusiva e descentralizada.

A diversidade de atores em um único projeto também é benéfica e necessária, para que mudanças de longo prazo sejam alcançadas (Lydon e Garcia, 2015). Como destacado por Sansão Fontes et al. (2020, p.61) “quanto mais diversificado, maior a colaboração, mais os saberes se complementam e a intervenção (...) pode ganhar em escala e alcance”. Cada parceiro contribui com suas habilidades específicas, que combinadas com a participação da população, potencializam os resultados das ações de urbanismo tático.

A abordagem pode ser utilizada para alcançar diversos objetivos, mas é possível destacar três práticas como mais recorrentes (Lydon; Garcia, 2015):

- Em protestos, prototipagens ou demonstrações iniciadas pela população, visando exercer seu direito à cidade e contornar a burocracia municipal;
- Como ferramenta de envolvimento popular durante o planejamento, desenvolvimento e entrega de projetos propostos por ONGs ou pelo poder público;
- E como ferramenta de implementação de uma “fase zero” de projeto, utilizada pelo poder público e por planejadores para testar suas ideias antes de um investimento de longo prazo.

Durante a pandemia de COVID-19, o urbanismo tático ganhou destaque ao ser amplamente utilizado em resposta às novas demandas de uso seguro dos espaços públicos (Sansão Fontes; Pina; Paiva, 2021). A crise sanitária exigiu abordagens rápidas e flexíveis de transformação urbana, que garantissem maior segurança da população. Como apontado por França e Faria (2021), a pandemia também acirrou os conflitos, desequilíbrios e insatisfações criadas pela forma neoliberal. Aliados à necessidade do distanciamento social, intervenções que privilegiavam a mobilidade ativa, como a criação de ciclovias temporárias e fechamento de ruas para automóveis, foram observados em diversas cidades do mundo, como Nova York, Barcelona, Tel Aviv, Paris e Jacarta (Sansão Fontes; Pina; Paiva, 2021).

Além destas táticas observadas durante a pandemia, é possível destacar outras práticas utilizadas nas intervenções, em sua maioria visando a mobilidade ativa, a criação de espaços de convivência e a ocupação de espaços ociosos. Sansão Fontes, Pina e Paiva (2021) destacam as seguintes táticas:

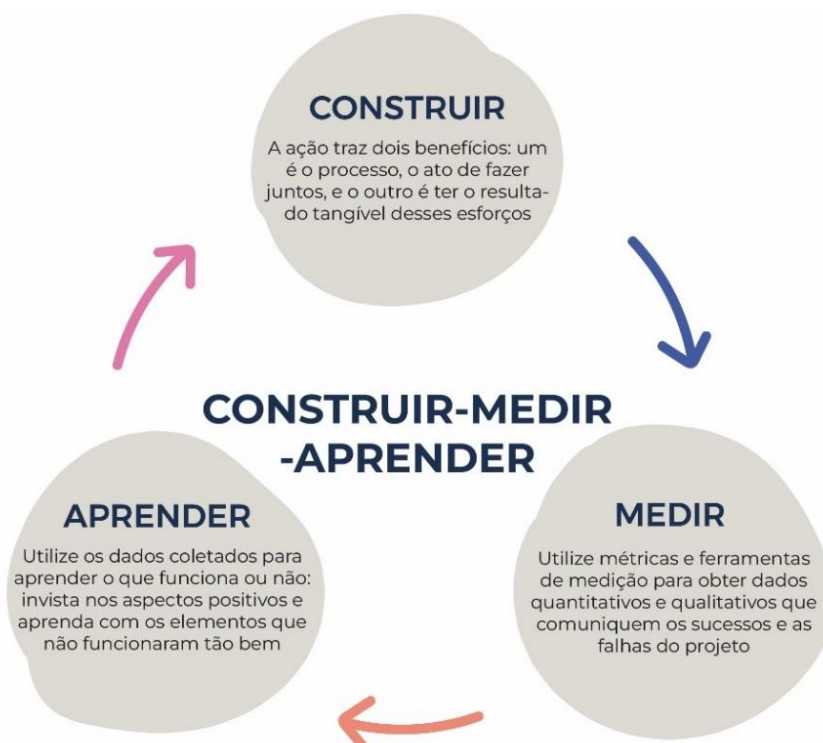
- Fechamento de ruas, utilizado para equilibrar a oferta de espaços públicos, transformando-as em espaços para pedestres e para o transporte ativo;
- Redesenho viário, utilizado para trazer maior segurança viária aos pedestres, ciclistas e motociclistas;
- Plantio de hortas, criando áreas produtivas no tecido urbano em áreas subutilizadas;
- Criação de ciclovias, valorizando o transporte ativo e a mobilidade saudável e sustentável;
- Criação de praças, voltada à ampliação de áreas verdes e espaços de permanência;
- E a instalação de *parklets*, criando extensões pontuais de calçada e locais de permanência para pedestres em áreas de grande fluxo de pessoas.

Todas essas práticas possuem pelo menos uma fase de intervenção temporária, que pode ser implementada de forma definitiva depois de testada in loco. A implementação faseada permite um processo mais assertivo nas soluções que o projeto propõe, uma vez que ela permite testar e medir seus resultados durante o processo.

Segundo Sansão Fontes, Pina e Paiva (2021), esse faseamento divide-se em quatro etapas: a fase preparatória, que consiste em encontros com a comunidade oficinas de capacitação; a fase efêmera, que dura apenas horas ou dias e serve como um teste preliminar; a fase temporária, com duração de meses a anos, possibilitando ajustes e avaliações mais detalhadas; e a fase permanente, quando a intervenção é consolidada e projetada para durar diversos anos. Neste formato, o processo é tão importante quanto o resultado, sendo fundamental incentivar a participação popular e realizar a coleta de dados, utilizando de ferramentas como oficinas, entrevistas, medições e pesquisas de opinião (Sansão Fontes et al., 2020).

Também é importante destacar que tanto Sansão Fontes et al. (2020) quanto Lydon e Garcia (2015) defendem um processo cíclico de intervenção e planejamento durante as ações de urbanismo tático. Ambos os autores defendem a utilização do método “construir-medir-aprender” (figura 1), e Lydon e Garcia (2015) defendem que projetos bem-sucedidos utilizam uma abordagem próxima aos princípios do *design thinking* (figura 2). Esta configuração cíclica reforça a necessidade da medição e coleta de dados durante as intervenções, assim como sua manutenção, para que os objetivos do projeto sejam alcançados.

Figura 1: Método construir-medir-aprender



Fonte: Adaptado de Lydon e Garcia (2015)

Figura 2: Cinco princípios do design thinking



Fonte: Adaptado de Lydon e Garcia (2015)

A transição entre as fases temporária e permanente do urbanismo tático, assim como a consolidação de mudanças a longo prazo, depende em grande parte do apoio e envolvimento do poder público. Embora as primeiras fases possam ocorrer de forma informal, ou seja, sem a autorização do governo, a participação do poder público pode viabilizar a manutenção e financiar a sua implementação definitiva (Sansão Fontes et al., 2020).

Uma vez que um dos principais objetivos do urbanismo tático são as mudanças físicas ou políticas de longo prazo, o diálogo com o poder público local é fundamental. Como apontado por Lydon e Garcia (2015), muitas intervenções iniciam em pequenos grupos, mas os benefícios do urbanismo tático tornam-se mais claros à medida que são integrados no planejamento municipal e difundidos para outras regiões da cidade.

Dessa forma, urbanismo tático tem se consolidado como uma ferramenta para políticas públicas, possibilitando difundir as intervenções rápidas e de baixo custo. Algumas prefeituras municipais, por exemplo, instituíram leis específicas para a regulamentação da instalação de *parklets*, estabelecendo normas sobre materiais, atividades e dimensões permitidas, o que incentiva a multiplicação dessas estruturas e estimula o debate sobre o uso dos espaços públicos (Sansão Fontes et al., 2020).

Outras oferecem oficinas de capacitação e materiais necessários para a implantação e manutenção das intervenções, podendo inclusive ceder terrenos ociosos da prefeitura para realização das ações.

A formalização por meio de decretos, leis e regulamentações assegura que as intervenções possam atravessar diferentes gestões (Sansão Fontes et al., 2020), promovendo uma mudança mais duradoura na gestão municipal e na paisagem urbana.

Apesar do potencial do urbanismo tático na transformação urbana e na criação de espaços públicos pensados com e para a comunidade local, há uma preocupação crescente sobre sua possível cooptação por interesses neoliberais (Finn, 2014) (Brenner, 2016). Como essas práticas surgem, na maioria das vezes, em resposta à ausência do Estado, elas podem se desviar do propósito de proporcionar espaços públicos acessíveis e participativos, focando, ao invés disso, em atender aos interesses do mercado. Em alguns casos, as intervenções podem servir como uma espécie de complemento temporário às falhas das políticas urbanas hegemônicas, mas sem efetivamente desafiar os fundamentos que sustentam o projeto neoliberal (Brenner, 2016).

Além disso, Brenner (2016) delinea vários cenários em que o urbanismo tático poderia sustentar ou ser insignificante ao *status quo* neoliberal. Entre eles, ele aponta para um possível "reforço" das práticas neoliberais, onde o urbanismo tático apenas alivia algumas falhas de governança, sem ameaçar o controle do setor privado sobre a regulação urbana. Em outro cenário, o urbanismo tático poderia "internalizar uma agenda neoliberal", enraizando um modelo de desenvolvimento no qual há uma diminuição do papel do poder público no oferecimento de infraestrutura em espaços públicos. Para o autor, urbanismo tático romperia com a lógica neoliberal indicaria para futuros urbanos alternativos, baseados na inclusão e na equidade, apenas em um cenário único cenário.

Essas dinâmicas revelam que, embora as intervenções táticas possam abrir um espaço para experimentação e inovação, sua eficácia como um urbanismo alternativo depende de uma visão crítica e fatores específicos a cada uma de suas intervenções. É necessário que as ações de urbanismo tático sejam estudadas e seus impactos positivos e negativos sejam explicitados. Da mesma forma, é necessário compreender que o urbanismo tático é uma abordagem que indica novas formas de

pensar a cidade, mas não é capaz de solucionar todos os problemas urbanos, tampouco romper com o planejamento neoliberal sozinho.

Apesar de suas limitações, as intervenções de urbanismo tático têm ganhado destaque em diversas cidades ao redor do mundo, demonstrando seu potencial de transformação urbana.

Um dos projetos mais consolidados de urbanismo tático ocorre em Nova York, o *New York City Plaza Program* (Programa de Praças de Nova York), que teve início em 2007. O programa transforma áreas residuais ou subutilizadas em praças públicas, com o objetivo de diminuir conflitos entre veículos e pedestres e promover espaços públicos ativos (Sansão Fontes; Pina; Paiva, 2021). Diversos estudos foram feitos sobre sua eficácia, incluindo análises sobre seu impacto no microclima. Rosso, Pioppi e Pisello (2024) investigaram diversas configurações de intervenções de pequenos parques urbanos, incluindo as propostas pelo *New York City Plaza Program*. Os autores comprovaram que algumas táticas promoveram uma mitigação reduzida dos problemas do microclima, ao analisar os dados objetivos coletados *in loco*, mas todas as intervenções tiveram um grande impacto positivo em relação a percepção de conforto da população e a sensação de bem-estar.

Em Barcelona, intervenções de urbanismo tático têm sido utilizadas em diversos contextos. É possível destacar duas intervenções, uma que rompe com o que normalmente esperamos de ações de urbanismo tático, mostrando sua versatilidade diante de diversos contextos, e outra que comprova a eficácia de modelos mais consolidados da abordagem, quando aplicados para fomentar a mobilidade ativa.

A primeira ocorreu em Can Batlló, uma antiga indústria têxtil transformada em parque urbano autogerido pela comunidade. As intervenções feitas no local consistem em projetos voltados para o lazer e cultura em um espaço que foi ocupado pelos moradores locais, e que, através do diálogo estabelecido com o poder público, abrigará um projeto definitivo de parque urbano (Sansão Fontes, 2021). O projeto não tem caráter temporário, uma vez que continuará existindo mesmo após a consolidação do parque pelo poder público, e se encontra em uma indústria têxtil desativada, ou seja, não se encontra em um espaço público, o cenário mais comum das intervenções de urbanismo tático. Porém, segundo Sansão Fontes (2021), o projeto ainda é feito de forma faseada e responsiva, além de participativa, uma vez

que se trata de um sistema de autogestão, e é um espaço de uso público atualmente, podendo, portanto, ser considerado um projeto de urbanismo tático.

Outra ação significativa foi a utilização do urbanismo tático para reconfiguração viária de Barcelona durante a pandemia da COVID-19. No distrito de Eixample, foram reduzidas faixas de tráfego em 11 ruas, o que resultou em uma queda de 23% no volume de tráfego destas vias entre 2019 e 2021 (Nello-Deakin, 2022). Apesar da pandemia ter resultado em uma diminuição de tráfego em toda Barcelona, outras vias tiveram apenas 14% de redução (Nello-Deakin, 2022). Nello-Deakin (2022) também coletou dados relativos as ruas paralelas e próximas da intervenção, em um buffer de 500m, no qual foi possível perceber que as ruas imediatamente adjacentes às intervenções tiveram um aumento de tráfego de apenas 2%, enquanto as demais ruas do buffer não tiveram alterações significativas. Estes dados reforçam a eficácia do urbanismo tático como medida para gerar a evaporação do tráfego e reagir ao desequilíbrio de espaços para automóveis e pedestres.

Também é possível destacar projetos de urbanismo tático em outros contextos que não de países norte-americanos e europeus. No Irã, práticas de urbanismo tático têm emergido como forma de fortalecimento comunitário e de participação pública, sendo liderados pela comunidade acadêmica e ONGs (Lak; Kheibari, 2020). O projeto Guerilla Gardening, realizado em 2018 em Teerã, teve como principal objetivo envolver a comunidade de idosos de um distrito, desenvolvendo o hábito de plantar ervas e vegetais em um pequeno terreno de um parque em seus quintais (Lak; Kheibari, 2020). Outro projeto em Mohammadiyah Square, em Zanjan, criou um ponto de encontro para a população idosa com base em consultas públicas e entrevistas (Lak; Kheibari, 2020). Através desses projetos, é possível perceber a importância do urbanismo tático na criação de laços entre as universidades iranianas e a população local, uma vez que a primeira ação foi uma iniciativa da Shahid Beheshti University, enquanto a segunda partiu da Zanjan University, ambas universidades locais.

O urbanismo tático também está sendo estudado como uma possibilidade de transformação urbana e política no Egito, como apontado no estudo sobre a Mohamed Farid Street, no Cairo, conduzido por Salama, Wanas e Abdel-Moneim (2024). Os autores apontam o urbanismo tático como uma solução rápida e de baixo custo aos problemas urbanos da cidade, em especial a informalidade e o congestionamento. Intervenções planejadas para Mohamed Farid Street buscam

aprimorar a caminhabilidade, segurança dos pedestres e estética urbana, integrando elementos verdes, assentos para pedestres e o redesenho viário (Salama; Wanas; Abdel-Moneim, 2024). Neste contexto, o urbanismo tático oferece soluções que atendem às necessidades da população sem suprimir completamente as atividades informais que acontecem no espaço público.

Ações de urbanismo tático também ocorrem no Brasil, e se mostram pertinentes para a problemática urbana do país. Algumas intervenções se assemelham a práticas realizadas em outras localidades, enquanto outras respondem a peculiaridades do cenário brasileiro. Por isso, adaptar a abordagem é essencial, uma vez que o urbanismo tático está diretamente ligado ao espaço preexistente, à participação popular e à cidadania dos locais onde é implementado.

2.2.3. Urbanismo tático no contexto brasileiro

O urbanismo tático no Brasil não possui um marco exato de onde ou quando foi iniciado. Iniciativas de urbanismo tático surgiram espontaneamente em espaços subutilizados antes mesmo da metodologia se popularizar (Sansão Fontes et al., 2020). Projetos que adotavam a escala humana e o cotidiano local como principais norteadores de suas ações, se opondo a lógica rodoviarista, tiveram início ainda na década de 70, como a pedestrianização da Rua XV de Novembro, em Curitiba. Essas iniciativas trouxeram uma nova ótica de planejamento dos espaços públicos, e estabeleceram uma base para o uso de intervenções temporárias posteriormente.

Como disposto no capítulo 2, compreende-se que o planejamento urbano hegemônico brasileiro é caracterizado por grandes projetos de longo prazo, que não possuem a participação efetiva da população. Raramente esses projetos correspondem às necessidades e desejos locais, sendo executados em função dos interesses imobiliários e dos ideais neoliberais. Quando incorporada a participação popular, muitas vezes ela assume o formato de audiências públicas e funciona como uma forma “unilateral” de comunicação, e não como uma ferramenta de cocriação (Sansão Fontes et al., 2020).

Apesar das ações de urbanismo tático não possuírem uma origem estabelecida, é possível destacar algumas ações no cenário brasileiro, como o movimento *A Batata Precisa de Você*. O projeto surgiu em 2014, por iniciativa de moradores e usuários do Largo da Batata, em São Paulo-SP. *A Batata Precisa de Você* tem como objetivo fortalecer a afetividade dos moradores diante do espaço

público, testar possibilidades de ocupação do espaço e evidenciar seu potencial como local de convivência, uma vez que o largo havia se tornado apenas um local de passagem após a Operação Urbana Faria Lima (A Batata Precisa de Você, 2023). Outro projeto estabelecido na cidade é o *Programa Centro Aberto*, iniciado pela Prefeitura Municipal de São Paulo em 2013, buscando ampliar os espaços públicos de convivência na cidade (Gestão Urbana SP, 2023).

Alguns exemplos de políticas públicas que utilizam o urbanismo tático no Brasil incluem o fechamento de ruas para automóveis em finais de semana, medidas de acalmamento de tráfego e a regulamentação de *parklets*. Cidades como São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília e Belo Horizonte possuem vias, que normalmente são destinadas à automóveis, dedicadas ao lazer e à mobilidade ativa aos domingos. Diversas cidades também criaram decretos e leis de regulamentação de *parklets* na última década, como Belo Horizonte, São Paulo, Rio de Janeiro, Florianópolis, Recife e Goiânia².

As potencialidades do urbanismo tático no Brasil são diversas, incluindo o fortalecimento de comunidades, o fomento da intercomunicação de setores, a promoção do transporte compartilhado e da mobilidade ativa e ativação de ruas para usos diversos (Sansão Fontes *et al.*, 2020). Além disso, a abordagem pode ser utilizada pelo poder público como uma ferramenta de participação popular em políticas públicas e projetos de planejamento urbano.

Como observado por Holston (2013), a cidadania brasileira apenas contemplou integralmente a população, com seus direitos para além dos deveres, a partir da aquisição ou autoconstrução de domicílios próprios. Ela é uma cidadania insurgente, que para além de seu esforço contra-hegemônico e disruptor, viu no diálogo e reivindicação diante do poder público uma forma de consolidar suas conquistas em instrumentos legais, como a Constituição de 1988. Portanto, entende-se esse diálogo como um dos principais caminhos para a mudança, e o urbanismo tático se mostra como uma abordagem promissora para fomentar esta relação.

² Cada uma das cidades mencionadas regulamenta os *parklets* por meio de legislações municipais específicas: em Belo Horizonte-MG pelo decreto nº14.060, de 06 de agosto de 2010; em São Paulo-SP pelo decreto nº 55.045, de abril de 2014; no Rio de Janeiro-RJ pelo decreto nº 39.983, de 10 de abril de 2015; em Florianópolis-SC pela lei Municipal nº 10.185, de 18 de janeiro de 2017; em Recife-PE pelo decreto nº28.886, de 17 de junho de 2015; e em Goiânia-GO pelo decreto nº791, de 30 de março de 2015.

Segundo Maricato, “é preciso manter um nível da gestão ocupado com as respostas imediatas para que seja possível elaborar propostas para o médio e longo prazos” (Maricato, 2013b, p. 81). O Brasil, por muito tempo, focou seu planejamento urbano na macro escala, refletindo em instrumentos como o plano diretor e as operações urbanas (Sansão Fontes *et al.*, 2020). As ações de curto prazo não substituem as demais, mas as complementam. Os governos devem levar em conta os dois horizontes temporais: enquanto o longo prazo diz respeito às grandes metas nacionais e globais, o curto prazo se preocupa com o horizonte do cotidiano (Santos, 2020). Portanto, o urbanismo tático pode contribuir com a criação de projetos de curto prazo no contexto brasileiro, assim como estimular o hábito da participação popular.

Apesar de seus benefícios, as ações e políticas de urbanismo tático também enfrentam desafios. Alguns desses entraves são a resistência a processos participativos, assim como a falta de manutenção das intervenções e encaminhamento a sua fase permanente. Além disso, as ações latino-americanas insurgentes, que não sancionadas pelo governo, podem sofrer com o ostracismo citado por Miraftab (2009).

Outro ponto relevante é a cooptação destes projetos pelo interesse neoliberal. Ações de urbanismo tático, como os *parklets*, que deveriam agir como uma extensão do passeio e fornecer espaços públicos de convivência, podem se tornar uma “nova forma de mercantilização dos espaços públicos” quando utilizadas apenas para fins lucrativos das empresas e comércio patrocinadores (Albuquerque; Dias, 2019). Portanto, é necessário que as políticas de incentivo aos *parklets* e outras ações de urbanismo tático sejam acompanhadas de regulamentações e fiscalização adequadas, evitando o apossamento privado e o reforço da segregação socioespacial. Dessa forma, estudos e levantamentos sobre urbanismo tático no Brasil são fundamentais para aprimorar a eficácia de projetos existentes e orientar as práticas futuras.

Dentre os estudos já existentes sobre urbanismo tático no Brasil, destaca-se os mapeamentos e análises do Laboratório de Intervenções Temporárias e Urbanismo Tático (LabIT-PROURB). Suas pesquisas têm contribuído para uma compreensão mais aprofundada das características e impactos das intervenções temporárias no espaço urbano. O laboratório é responsável pelo mapeamento de ações de caráter temporário no Rio de Janeiro, e disponibiliza seu levantamento através do site *Intervenções Temporárias no Rio de Janeiro*. O site também possui a

análise de cada uma das intervenções a partir de aspectos como tipologia, suporte, espacialização, atores, frequência, duração, turno, local, bairro e ano (LabIT, 2023). Além disso, os pesquisadores utilizam de diagramas axonométricos para comunicar outras oito características, o que facilita a comparação entre as intervenções e a visualização de características que podem auxiliar em sua efetividade. Apesar do estudo não se limitar apenas ao urbanismo tático, suas ações também são contempladas pelo laboratório.

Quanto aos tópicos de análise do LabIT-PROURB, destaca-se para esta pesquisa a tipologia, o suporte e a espacialização das intervenções. A espacialização diz respeito a como as ações ocupam o espaço, podendo ser de maneira pontual, linear ou em rede; o suporte refere-se à natureza do local onde ocorrem, como vias públicas, praças, fachadas ou estacionamentos; e por fim, a tipologia divide-se em quatro tipos, sendo eles apropriações espontâneas, intervenções de arte pública, festais locais e ações táticas (LabIT, 2023).

Outra referência importante, quando discutimos sobre metodologias de análise das intervenções de urbanismo tático, é o livro *Urbanismo Tático: X Ações para Transformar Cidades* (Sansão Fontes; Pina; Paiva, 2021). Nele são analisados nove projetos de urbanismo tático pelo mundo, além de outras intervenções emergentes durante a pandemia. A metodologia de análise se divide em seis categorias de análise (Sansão Fontes; Pina; Paiva, 2021):

- situação preexistente, que se refere ao contexto ou problema inicial a ser resolvido;
- objetivos, que se refere às possíveis soluções da situação encontrada;
- tipos de espaço-suporte, que consiste no espaço físico onde as intervenções ocorrem;
- atores, que caracteriza os grupos sociais participantes da ação;
- programa e elementos de ativação, que consiste nas atividades e elementos utilizados em cada intervenção;
- espacialização, que se refere a organização e propagação física do projeto.

Além disso, os autores apresentam outras características da política, sendo elas as táticas utilizadas, como a criação de ciclovias ou a instalação de *parklets*; a tipologia, que é definida a partir de sua temporalidade e dos atores que iniciaram as intervenções; a superfície, que apresenta a área total ocupada pelas ações; e o

processo de implantação, que organiza em um diagrama as etapas da política pública até o momento (Sansão Fontes; Pina; Paiva, 2021).

Para a presente pesquisa, a metodologia utilizada pelo LabIT-PROURB e pelo livro *Urbanismo Tático: X Ações para Transformar Cidades* será adaptada para o contexto específico de Belo Horizonte, com um foco em seis políticas públicas selecionadas na cidade. Os dados sobre as políticas públicas escolhidas foram obtidos a partir de decretos, notícias estudos existentes, além da observação direta das intervenções e entrevistas semiestruturadas realizadas com a Prefeitura Municipal de Belo Horizonte e com a população local. Esse processo permitirá uma análise ampla das intervenções realizadas pelas políticas públicas selecionadas, contribuindo para o seu aprimoramento e difusão.

3. PLANEJAMENTO ALTERNATIVO E URBANISMO TÁTICO EM BELO HORIZONTE

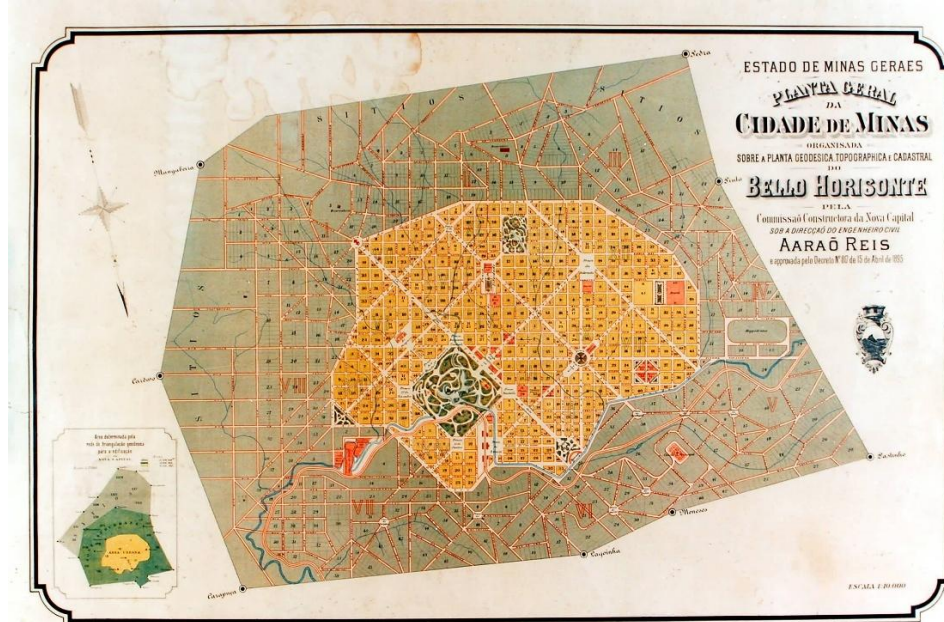
Belo Horizonte é a capital do estado de Minas Gerais, possuindo uma população de mais de 2,3 milhões de habitantes (IBGE, 2023). Desde sua inauguração, a cidade possui um grande desequilíbrio entre o espaço para os carros e os espaços de socialização e de pedestres, fruto de sua lógica rodoviária (França, 2022). Este contexto fez com que intervenções de urbanismo tático emergissem em espaço subutilizados de Belo Horizonte, e que a metodologia fosse adotada pela própria prefeitura municipal para lidar com problemas urbanos de forma urgente.

Este capítulo apresentará o contexto do planejamento e gestão urbana em Belo Horizonte, assim como introduzirá as práticas de urbanismo alternativo da cidade.

3.1. Planejamento e gestão urbana em Belo Horizonte

Inaugurada em 1897, Belo Horizonte foi planejada para ser a nova capital do estado de Minas Gerais. O plano, elaborado por Aarão Reis, teve fortes influências das intervenções sanitárias do século XIX, como o plano de Haussman para Paris (Monte-Mór, 2005). Conseqüentemente, o desenho urbano de Belo Horizonte seguia uma lógica racional e rodoviária, com avenidas largas e vias dispostas em uma malha ortogonal, apesar da topografia acidentada da região (figura 3).

Figura 3: Planta geral de Belo Horizonte

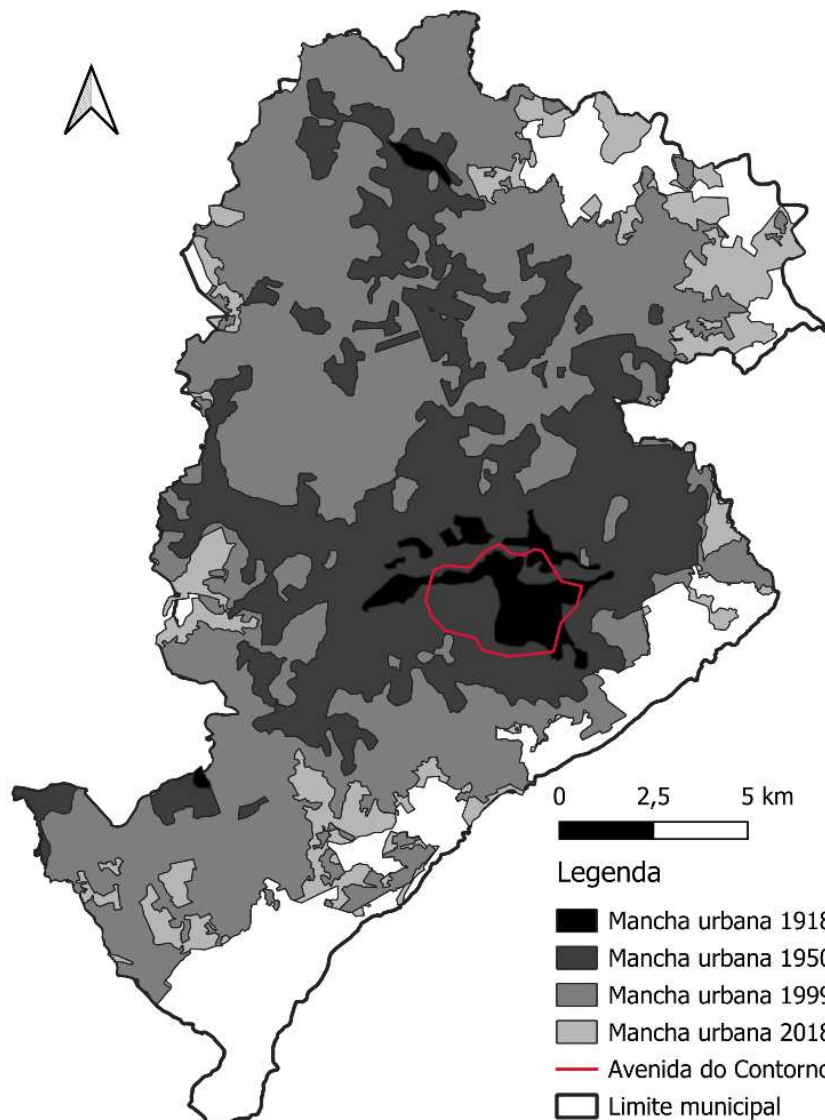


Fonte: Acervo da Comissão Construtora da Nova Capital de Minas (1895)

Hoje, Belo Horizonte está distante da imagem idealizada no plano da nova capital. Cresceu, mas de modo confuso e caótico. Tornou-se centro do estado, com papel relevante no desenvolvimento econômico e social de Minas. Seu crescimento, porém, apenas teria acirrado desigualdades que o projeto da nova capital pretendia superar (Aguilar, 2012, p.2).

A área urbana de Belo Horizonte era delimitada pela então avenida 17 de Dezembro, hoje conhecida como Avenida do Contorno (Prefeitura de Belo Horizonte, 2014). A planta da capital foi pensada para atender 30.000 habitantes, como uma previsão de ter no máximo 200.000 habitantes no século XXI (Prefeitura de Belo Horizonte, 2014). Em 2018, a mancha urbana de Belo Horizonte já ocupava 285,1 km² (Prefeitura de Belo Horizonte, 2024b) (figura 4), e sua população superou em 11 vezes o esperado para o século XXI.

Figura 4: Evolução da mancha urbana de Belo Horizonte



Fonte: Elaborado pela autora, dados disponibilizados pela Prefeitura de Belo Horizonte, 2024b

Concebida a partir do “aburguesamento do centro urbano e periferação do proletariado”, a cidade não foi capaz de atender às demandas de infraestrutura urbana surgidas com o aumento do número de habitantes (Brandão; Luiz; Souza, 2018). Como apontado por França (2022), o legado do desenho urbano inicial reflete no predomínio de uma lógica rodoviária, que compromete os espaços voltados à socialização e dificulta o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

3.1.1. Divisão territorial, gestão e planejamento urbano

Atualmente, o município de Belo Horizonte possui uma extensão territorial de 331,354km² (IBGE, 2023), sendo sede de uma região metropolitana que engloba mais 33 municípios do entorno: Brumadinho, Caeté, Baldim, Betim, Capim Branco, Confins, Contagem, Esmeraldas, Florestal, Ibirité, Igarapé, Itaguara, Itatiaiuçu, Jaboticatubas, Nova União, Juatuba, Lagoa Santa, Mário Campos, Mateus Leme, Matozinhos, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Raposos, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Rio Manso, Sabará, Santa Luzia, São Joaquim de Bicas, São José da Lapa, Sarzedo, Taquaraçu de Minas e Vespasiano (Plano Metropolitano RMBH, 2024). Outros 16 municípios compõem o Colar Metropolitano do entorno: Barão de Cocais, Belo Vale, Bonfim, Fortuna de Minas, Funilândia, Inhaúma, Itabirito, Itaúna, Moeda, Pará de Minas, Prudente de Moraes, Santa Bárbara, São José da Varginha, Sete Lagoas, Bom Jesus do Amparo e São Gonçalo do Rio Abaixo (Plano Metropolitano RMBH, 2024). Outros Conseqüentemente, a Região Metropolitana de Belo Horizonte - RMBH possui instrumentos de planejamento urbano que contemplam essa macro escala, como o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte e o Macrozoneamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Dentro do município de Belo Horizonte, a administração é feita através de instrumentos de planejamento municipal, como o Plano Diretor (Lei nº11.181/2019), o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (Decreto nº 15.317/2013) e o Plano Municipal de Cultura (Lei Nº 10.854/2015). Devido a grande extensão territorial, com múltiplas características físicas e socioeconômicas, o município também possui planos diretores regionais para cada uma de suas regiões administrativas. Belo Horizonte é dividida em nove regiões administrativas, também conhecidas como regionais: Barreiro, Centro-Sul, Leste, Nordeste, Noroeste, Norte, Oeste, Pampulha e Venda Nova (figura 5).

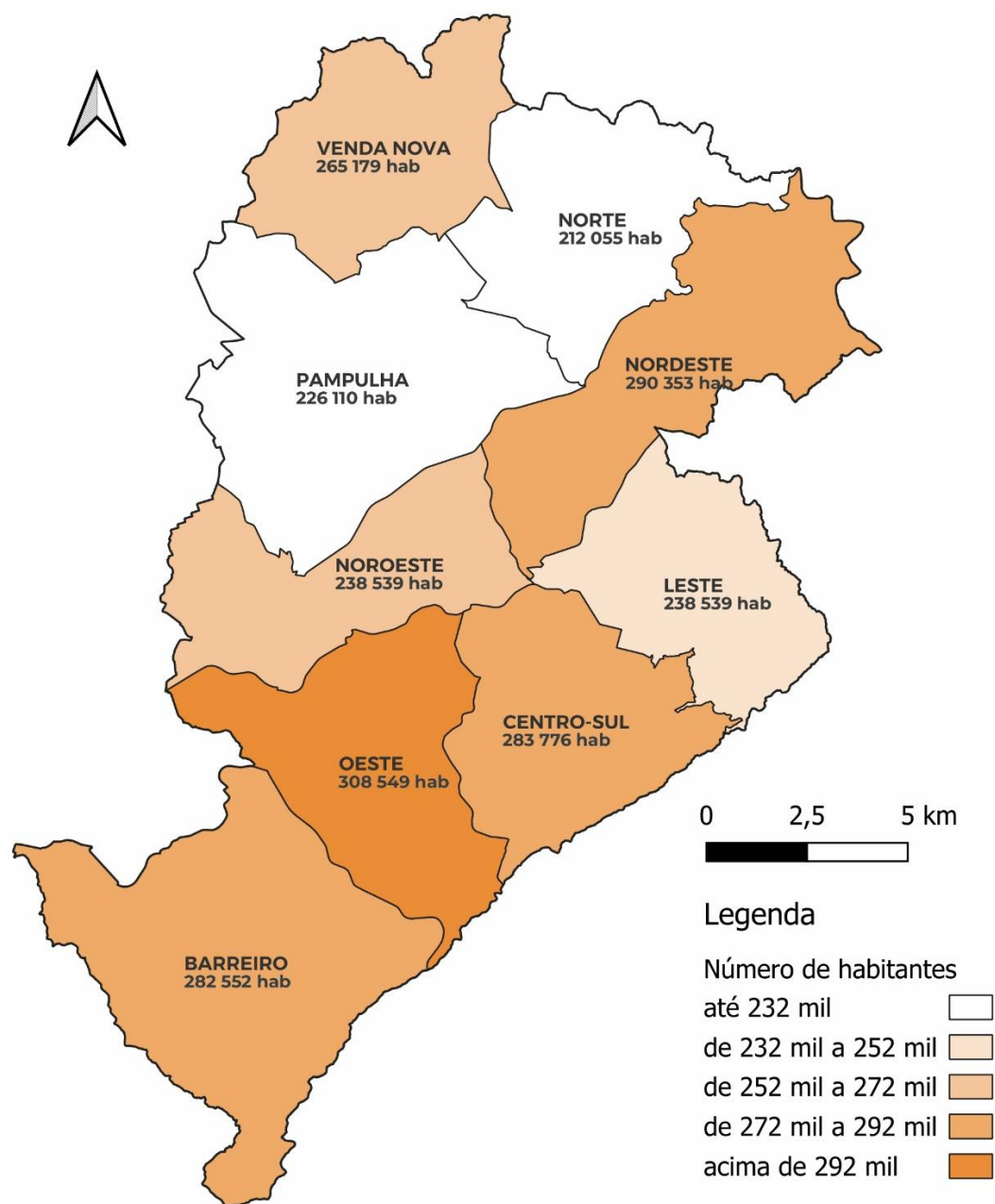
Figura 5: Localização das regiões administrativas



Fonte: Elaborado pela autora, dados disponibilizados pela Prefeitura de Belo Horizonte, 2024b

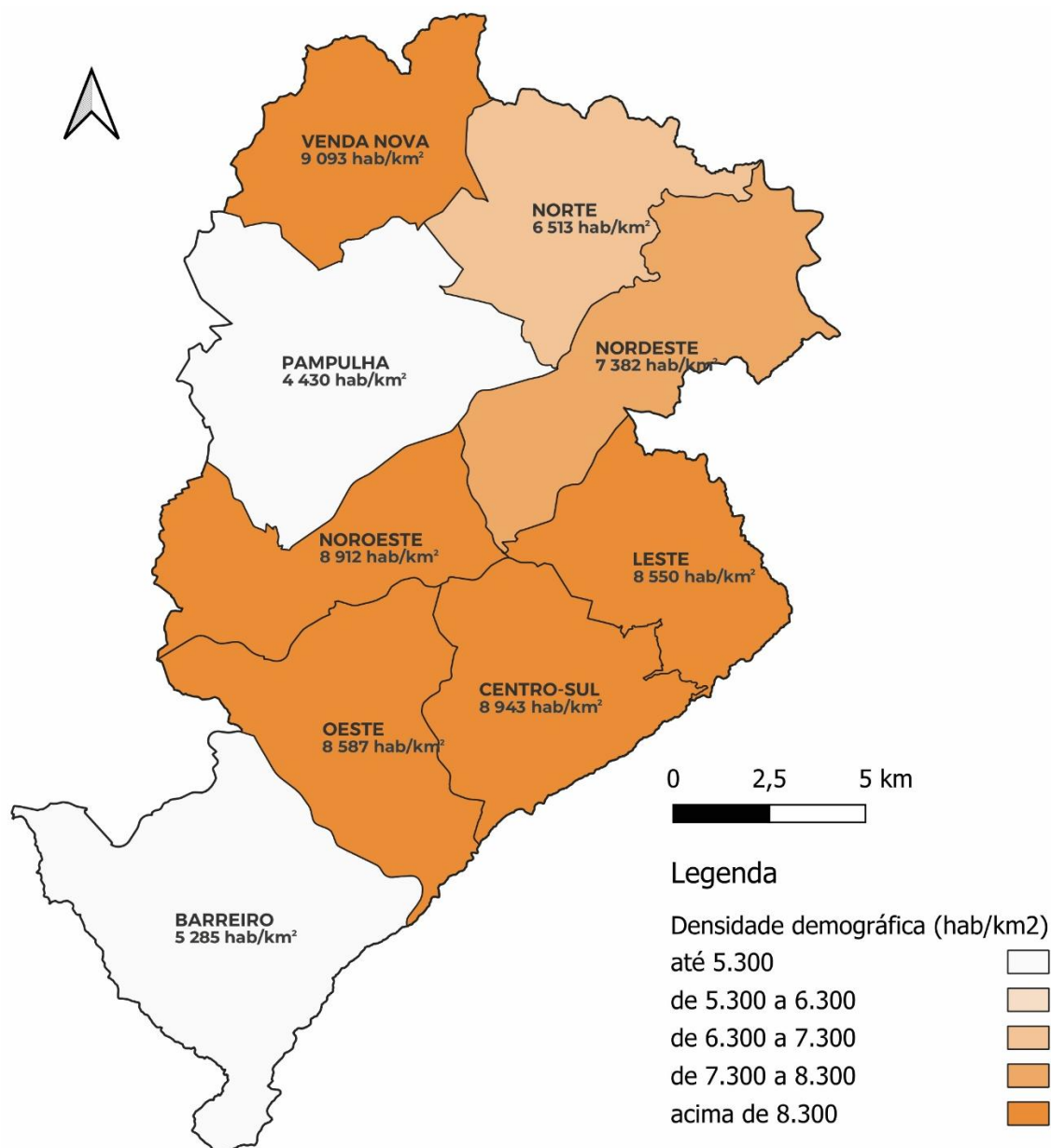
As regionais mais populosas são Oeste e Nordeste (figura 6), enquanto as mais adensadas são Venda Nova, Centro-sul e Noroeste (figura 7). É importante destacar que as regionais Barreiro e Pampulha possuem uma densidade demográfica relativamente baixa, devido à presença de áreas de proteção ambiental, que ocupam uma área significativa de sua extensão.

Figura 6: Número de habitantes por região administrativa



Fonte: Elaborado pela autora, a partir de dados IBGE 2010 disponibilizados pela Prefeitura de Belo Horizonte, 2021a.

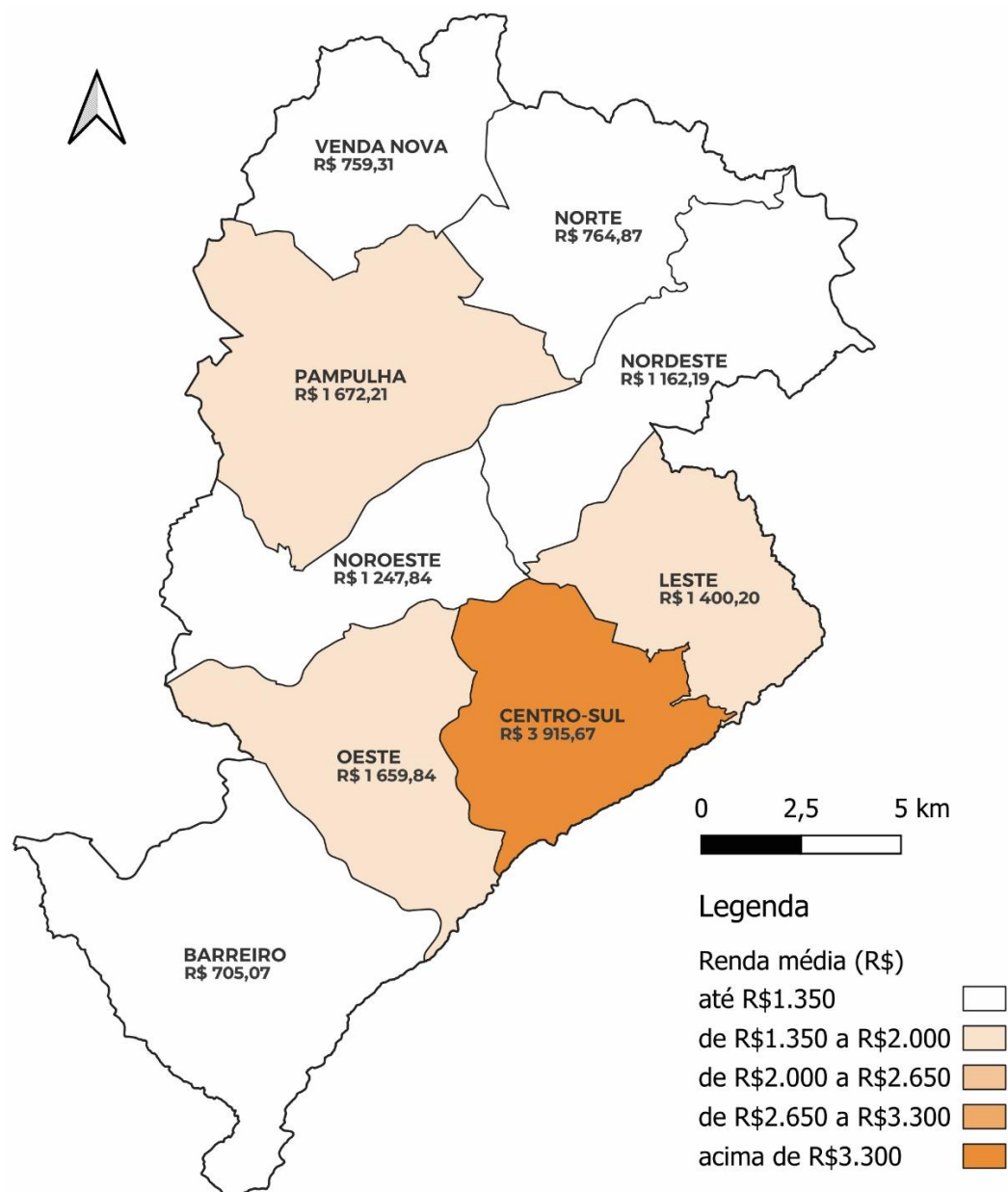
Figura 7: Densidade demográfica por região administrativa



Fonte: Elaborado pela autora, a partir de dados IBGE 2010 disponibilizados pela Prefeitura de Belo Horizonte, 2021a.

Já a respeito da renda média, a região Centro-sul possui resultados consideravelmente mais altos do indicador, possuindo mais de cinco vezes a renda média da população residente da regional Barreiro. As menores rendas médias pertencem às regiões administrativas Barreiro, Venda Nova e Norte (figura 8).

Figura 8: Renda média da população, por região administrativa



Fonte: Elaborado pela autora, a partir de dados IBGE 2010 disponibilizados pela Prefeitura de Belo Horizonte, 2021a.

Cada regional possui sua problemática específica, como a falta de áreas verdes da regional Noroeste, que possui apenas 11,96m² por habitantes de áreas vegetadas³ (Prefeitura de Belo Horizonte, 2023c); a alta taxa de mortalidade em sinistros de trânsito nas regionais Noroeste e Nordeste, que ultrapassam 10 óbitos

³ São consideradas áreas vegetadas as áreas de vegetação rasteira ou vegetação densa identificadas pelo Índice De Vegetação Da Diferença Normalizada (NDVI). Dados da SMPU/SUPLAN (2022), organizados e disponibilizados pela Prefeitura de Belo Horizonte

por 100 mil habitantes⁴ (Prefeitura de Belo Horizonte, 2023c); e o grande aumento do número de pessoas em situação de rua na regional Centro-sul, que já ultrapassa 3.000 pessoas⁵ (Prefeitura de Belo Horizonte, 2023c).

Outros desafios são observados em todas ou quase todas as regiões administrativas, se tornando necessidades municipais de mudança, como o incentivo à mobilidade coletiva ou não motorizada, e a criação e manutenção de espaços públicos de lazer e convivência.

3.1.2. Mobilidade urbana e espaços públicos

A Prefeitura Municipal de Belo Horizonte traz atenção a mobilidade urbana há muitos anos, o que reflete em seu planejamento urbano através de instrumentos como o Plano para a Mobilidade Urbana (PlanMob-BH). O PlanMob-BH começou a ser desenvolvido pela Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans) em 2010, antes mesmo da exigência pela lei federal - Lei 12.587/2012 (Brasil, 2012), tendo como objetivo delinear ações para estimular o transporte público e diminuir as viagens em automóveis particulares (França, 2022).

O PlanMob-BH foi instituído em 2013, através do Decreto n.º 15.317, e passou por três revisões até o momento, sendo que a última se encontra em execução em 2024. A revisão atual do plano está sendo realizada pela Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte (SUMOB) em parceria com a BhTrans, uma vez que o planejamento e gestão da mobilidade urbana de Belo Horizonte está passando por uma transição entre ambos os órgãos⁶.

A última versão publicada do PlanMob-BH, de 2017, tem seu Plano de Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta dividido em 8 eixos: mobilidade ativa; mobilidade coletiva; circulação calma; mobilidade individual motorizada; logística urbana; cidade sustentável; acessibilidade universal; e gestão, fiscalização e operação (BHTrans, 2017). Cada um destes eixos possui programas específicos (figura 9) que contém

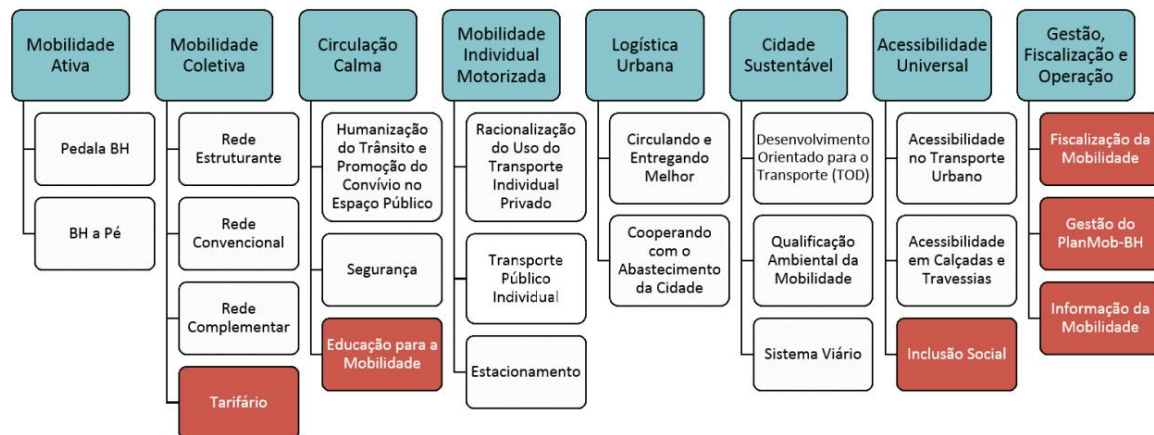
⁴ Óbitos por 100mil habitantes, ocorridos até 30 dias após o acidente. Dados do Projeto Vida no Trânsito (2021), organizados e disponibilizados pela Prefeitura de Belo Horizonte

⁵ Dados do CadÚnico (2022), organizados e disponibilizados pela Prefeitura de Belo Horizonte.

⁶ Segundo a lei nº 11.319, de 22 de outubro de 2021, a SUMOB tem por competência, planejar e gerenciar o sistema de mobilidade urbana de Belo Horizonte, administrar os serviços de transporte público e contribuir o planejamento do trânsito e do sistema viário metropolitano. A efetivação da extinção da BHTrans poderá ocorrer em até 15 anos desde a vigência desta lei.

medidas de curto, médio e longo prazo para que as metas estabelecidas no PlanMob-BH sejam atingidas.

Figura 9: Programas da Mobilidade Urbana Sustentável de Belo Horizonte



*Os programas marcados na cor vermelha são programas que apresentam medidas transversais a outros eixos

Fonte: BHTrans, 2017

Dentre os objetivos do PlanMob-BH, existem seis objetivos fundamentais que sintetizam as mudanças almejadas para a mobilidade urbana de Belo Horizonte até 2030 (BHTrans, 2017):

- Reduzir o número de mortos no trânsito;
- reduzir a tendência de aumento de emissões de gases de efeito estufa;
- reduzir o crescimento do uso do transporte individual (automóvel e motocicletas);
- aumentar o percentual de viagens a pé;
- aumentar o percentual de viagens de bicicleta;
- aumentar o número de viagens no transporte coletivo.

Vale destacar que Belo Horizonte tem grande parte de suas viagens feitas em transportes individuais, e que o transporte coletivo, apesar de contar com Metrô, BRT e BRS, tem grande parte de sua extensão atendida pela rede convencional de ônibus. Em 2022, apenas 44,5% das pessoas utilizam modos coletivos de viagem, como ônibus convencional, suplementar, metrô e MOVE (Prefeitura de Belo Horizonte; SUMOB; BHTrans, 2024).

Além do Plano para a Mobilidade Urbana, a Prefeitura Municipal de Belo Horizonte possui instrumentos e ferramentas que visam a implementação e

monitoramento do que foi proposto pelo planejamento. Dentre eles, é possível destacar o Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (ObsMob-BH).

O ObsMob-BH é um grupo que tem como objetivo realizar o monitoramento da implementação do PlanMob-BH, quanto à operacionalização das suas estratégias e resultados (Decreto nº15.317/2013), sendo composto por representantes da sociedade civil, da Universidade Federal de Minas Gerais, e de secretarias e agências do governo federal, estadual e municipal (França, 2022).

Como destacado por França (2022), é notável uma mudança de posicionamento do poder público e da opinião pública, uma vez que a nova versão plano de mobilidade consolida a intenção de um desenvolvimento sustentável, pautado em dimensões sociais, econômicas e ambientais. Apesar das mudanças no planejamento de Belo Horizonte, nem todas elas são efetivamente aplicadas na cidade. Uma das metas que ainda não se concretizaram de forma efetiva é a promoção da mobilidade ativa.

Segundo os dados disponibilizados no Balanço da Mobilidade 2023: ano-base 2022 (Prefeitura de Belo Horizonte; SUMOB; BHTrans, 2024), as metas de curto prazo estabelecidas para mobilidade ativa, em grande parte, não foram atingidas.

Até 2022, tinham sido implantados apenas 108,069km de rede cicloviária, o que corresponde a apenas 26,36% da meta de curto prazo (410km), que deveria ter sido atingida em 2020, e 10,81% da meta de longo prazo (1.000km), planejado até 2030 (Prefeitura de Belo Horizonte; SUMOB; BHTrans, 2024). Além disso, apenas 29% da população vive no entorno da malha cicloviária⁷. Esse indicador aumentou consideravelmente desde 2016, no qual o percentual era de 15%, apesar de ainda estar abaixo da meta de curto prazo (Prefeitura de Belo Horizonte; SUMOB; BHTrans, 2024).

Conseqüentemente, em 2022, somente 0,50% da população utilizava a bicicleta na maioria das vezes para seus deslocamentos (Prefeitura de Belo Horizonte; SUMOB; BHTrans, 2024). Dessa forma, é possível concluir que a mobilidade ativa em Belo Horizonte ainda enfrenta desafios na execução daquilo que foi proposto pelo planejamento urbano.

⁷ Considera-se como população no entorno da malha rodoviária as pessoas que vivem a menos de 500 metros da rede cicloviária, sejam elas ciclovias, ciclofaixas e/ou ciclorrotas.

Os indicadores quanto aos trajetos a pé também revelam entraves. Apenas 15% da população entrevistada considera positiva⁸ a condição das calçadas na área central de Belo Horizonte, e 31% consideram positiva a condição das travessias neste local (Prefeitura de Belo Horizonte; SUMOB; BHTrans, 2024). Quando perguntados sobre as calçadas e travessias nos bairros da cidade, valor foi ainda mais baixo: 7,6% dos entrevistados consideram positiva a condição das calçadas, e 16,9% consideram positivas as travessias (Prefeitura de Belo Horizonte; SUMOB; BHTrans, 2024).

O reflexo do pensamento rodoviarista também pode ser visto nos espaços públicos de convivência e lazer, que muitas vezes são negligenciados em detrimento da mobilidade motorizada.

Segundo Silveira e Silva (2010), os principais espaços públicos e áreas de recreação e lazer em Belo Horizonte se encontram na regional Centro-Sul. Apesar de existir um esforço do planejamento urbano para que estas áreas sejam mais bem distribuídas pelo município, como com a criação de quadras de futebol, as autoras reforçam que “a oferta de espaços variados continua reduzida e desigual” (Silveira, e Silva, 2010, p.17).

A distribuição dos espaços públicos – parques e praças – é claramente heterogênea na cidade. Assim, por um lado, podemos dizer que moradores de áreas periféricas são mais tolhidos no seu direito à cidade, uma vez que têm menos espaços públicos livres próximos de suas residências, o que implica menos possibilidades de lazer acessível e gratuito. Possuem menor renda familiar e menos cobertura vegetal ao redor e também nas ruas e avenidas, o que piora a qualidade de vida, pois essas áreas acabam por se transformarem em ilhas de calor. Além disso, fato também verificado em pesquisa em andamento, gastam grande tempo com locomoção, o que reduz a possibilidade de usufruto dos espaços disponíveis, além de tal fato potencializar maior alheamento à vida cidadã e à participação e ao exercício da cidadania. (Silva, 2017, p. 1602)

Cabe destacar que, além da quantidade de espaços públicos destinados ao convívio e lazer, qualidade, é importante que estes locais possuam manutenção adequada e incentivem a apropriação e permanência da população. Quando não são mantidos corretamente, a população pode não o identificar como espaço propício para o lazer, diminuindo seu índice de frequência (Silveira; Silva, 2010).

⁸ Para o cálculo dos indicadores de avaliação positiva de calçadas e travessias, são consideradas como positivas as respostas “ótimo” e “bom”.

Silva (2017) também destaca a relação entre a presença de parques e o IDH das regiões administrativas: A regional Centro-Sul possui a maior área de parques por habitante, assim como o maior IDH entre as regiões; da mesma forma, Venda-Nova possui a menor área de parques por habitante e um dos menores IDHs de Belo Horizonte.

Algumas regionais possuem poucos parques municipais, porém já se encontram muito consolidadas e adensadas, dificultando a implantação de áreas de lazer nesta configuração (Silva, 2017). Localidades com essas características podem se beneficiar de projetos de urbanismo tático, tanto pela sua pequena escala quanto por sua rapidez de implementação, possibilitando atribuir novos usos em espaços públicos já existentes. Vias de circulação podem se transformar em áreas de convívio aos fins de semana, vagas de carros podem se tornar pontos de permanência para pedestres e ciclistas, pequenas áreas subutilizadas podem abrigar áreas verdes e hortas comunitárias.

Outra característica positiva de iniciativas como estas são a cocriação junto da comunidade local. Como apontado por Silveira e Silva (2010, p.39), “é necessário dar voz à população para que o debate acerca do lazer ganhe visibilidade e mobilizem-se esforços para que ele entre na agenda de discussão da Política Urbana”.

Neste contexto, projetos de urbanismo tático e outras intervenções temporárias surgiram em Belo Horizonte como uma forma de criar soluções urgentes às problemáticas municipais e locais, sendo utilizados pela comunidade e pelo poder público.

3.2. Intervenções temporárias

A presente pesquisa buscou identificar, em um primeiro momento, as diversas intervenções temporárias realizadas em Belo Horizonte nos últimos 20 anos (quadro 1). Compreende-se como intervenções temporárias “as ações temporárias e contestatórias no espaço urbano contemporâneo”, que possibilitam novos usos em espaços coletivos e que, apesar de sua pequena escala, tem o potencial de se repercutir em escalas maiores (Sansão Fontes, 2011).

O conceito de intervenção temporária foi utilizado como forma de ampliar as ações mapeadas, uma vez que grande parte delas não se autointitulam ações de

urbanismo tático. Apesar disso, quase todas as intervenções encontradas possuem características desta abordagem.

Este levantamento não procurou esgotar todas as ações realizadas no período, e sim elencar as principais ações divulgadas através de canais de notícias locais, redes sociais, site da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte e páginas de coletivos e lideranças municipais. Para caracterizar as ações e programas encontrados, foram utilizadas algumas categorias de análise desenvolvidas pelo Laboratório de Intervenções Temporárias e Urbanismo Tático (LabIT-PROURB), como tipologia e suporte.

O suporte diz sobre a natureza do local em que foi feita, como vias públicas, praças, meio de transporte e fachadas, enquanto a tipologia é dividida em quatro tipos (LabIT, 2023):

- Apropriações Espontâneas, que surgem a partir da motivação de ocupação e ativação do espaço, com caráter subversivo, dinâmico e flexível;
- Intervenções de Arte Pública, que possuem motivação artística e propõem novas formas de interação com o espaço público e com o usuário;
- Festas Locais, que surgem a partir da celebração e simbolizam resistência, reconquista do espaço público e coesão social;
- Ações Táticas, que sugerem uma transformação física ou teste do espaço para futuras intervenções.

Apesar das ações táticas sempre se enquadrarem como ações de urbanismo tático, entende-se que as demais intervenções também podem se enquadrar como tal, a depender de suas características únicas de implementação e relação com os usuários e com o espaço público.

A partir deste levantamento, é possível perceber que a maior parte das ações informais são intervenções de arte pública, e que as intervenções formais se dedicam majoritariamente a ações táticas (quadro 1). Entende-se como intervenções informais aquelas que não possuem autorização dos órgãos públicos, enquanto as intervenções formais possuem o aval da prefeitura (Sansão Fontes *et al.*, 2020).

Conclui-se que a cidade possui uma heterogeneidade de intervenções nos últimos anos, com espaços, agentes e objetivos únicos. Também é possível destacar a presença de ações formais realizadas pela própria Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, que tomam forma nos últimos dez anos. As 11 intervenções destacadas

em cinza no quadro são realizadas através de programas ou incentivo da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, que apesar de não se denominarem como ações de urbanismo tático necessariamente, possuem muitas similaridades com o conceito.

Quadro 1: Levantamento inicial de intervenções temporárias

Intervenção/programa	Tipologia	Suporte	Ano	Ator inicial/principal
Imagem... cor	Intervenções de Arte Pública	Paredes e muros	2003-2004	Coletivo Poro
Interruptores para poste de luz	Intervenções de Arte Pública	Postes de iluminação	2005	Coletivo Poro
Desenhando no vento	Intervenções de Arte Pública	Espaços públicos diversos	2005	Coletivo Poro
Contra as palavras de ordem	Intervenções de Arte Pública	Paredes e muros	2006	Coletivo Poro
Azulejos de papel	Intervenções de Arte Pública	Paredes e muros	2007	Coletivo Poro
Duelo de MCs no Viaduto Santa Tereza	Apropriações Espontâneas	Viaduto	2007 - atual	Coletivo Família de Rua
Olhe para o céu	Intervenções de Arte Pública	Praças	2009	Coletivo Poro
A Ilha	Apropriações Espontâneas	Vias públicas	2009	Coletivo Conjunto Vazio
Faixas de anti-sinalização	Intervenções de Arte Pública	Espaços públicos diversos	2009 a 2016	Coletivo Poro
Que trem é esse?!	Apropriações Espontâneas	Estação de Metrô	2010	Praça Livre BH
Cartazes: Por outras práticas e espacialidades	Intervenções de Arte Pública	Paredes e muros	2010	Coletivo Poro
Perca tempo	Intervenções de Arte Pública	Vias públicas	2010	Coletivo Poro
Praia da estação	Apropriações Espontâneas	Praças	2010 - atual	Coletivo Conjunto Vazio
Praia da Serra	Apropriações Espontâneas	Praças	2011	Praça Livre BH
Piscinão de Ramos em Belo Horizonte	Apropriações Espontâneas	Praças	2011	Coletivo Conjunto Vazio
Game of Skate	Apropriações Espontâneas	Viaduto	2011 - atual	Coletivo Família de Rua
Licenciamento de Parklets*	Ações Táticas	Vagas de estacionamento	2015 - atual	Prefeitura de Belo Horizonte
Circuito Urbano de Arte	Intervenções de Arte Pública	Paredes e muros	2017 - atual	Cura
Programa A Rua é Nossa*	Ações Táticas	Vias públicas	2017 - atual	Prefeitura de Belo Horizonte
BH é da gente	Ações Táticas	Vias públicas	2017	Prefeitura de Belo Horizonte
Unidades produtivas coletivas e comunitárias*	Ações Táticas	Vazios urbanos	2017 - atual	Prefeitura de Belo Horizonte
Rua aberta Simão Tamm	Ações Táticas	Vias públicas	2018	Prefeitura de Belo Horizonte
TAU – Território Arte Urbana	Intervenções de Arte Pública	Paredes e muros	2018 - atual	TAU
De bike ao trabalho	Apropriações Espontâneas	Vias públicas	2019	Bike Anjo
Circuito Cinematográfico de Periferia	Intervenções de Arte Pública	Praças, vazios urbanos e espaços fechados	2019	ONG Contato
Zonas 30*	Ações Táticas	Vias públicas	2019 - atual	Prefeitura de Belo Horizonte
Rota ciclofaixa*	Ações Táticas	Vias públicas	2020	Prefeitura de Belo Horizonte
Corredor agroecológico revitaliza margens do Arrudas	Ações Táticas	Vias públicas	2021	Prefeitura de Belo Horizonte
Corações para a cidade	Intervenções de Arte Pública	Escadaria	2021	Sesi e Museu de Artes e Ofício
Ecozona Santa Tereza	Ações Táticas	Vias públicas e praças	2021	Urban Pathways e da WRI Brasil
Espectáculo Anti-Antígona	Intervenções de Arte Pública	Vazios urbanos	2022	Coletivo Conjunto Vazio
Sobre o rio	Ações Táticas	Vias públicas	2022	Isabela Prado
Outras Florestas	Ações Táticas	Parques públicos	2022	ONG Contato
Movimento Belo Horizonte mais feliz*	Ações Táticas	Praças e parques	2022 - atual	Prefeitura de Belo Horizonte
BH em férias	Ações Táticas	Praças e parques	2022	Prefeitura de Belo Horizonte
Andanças Urbanas	Intervenções de Arte Pública	Praças e parques	2023	Cia Ananda de Dança Contemporânea

ações e programas apoiados pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte

* programas selecionados

Fonte: Elaborado pela autora

O grande número de ações realizadas pelo poder público em comparação com as ações realizadas pela comunidade pode se dar pela maior divulgação em noticiários locais e pelo próprio site da prefeitura. Portanto, este resultado não indica necessariamente uma maior quantidade de ações da prefeitura, e sim uma maior divulgação e documentação destas. Ainda assim, é inegável que as abordagens de intervenções temporárias e de urbanismo tático estão sendo cada vez mais utilizadas

pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, se mostrando como um campo relevante para pesquisas.

Também se considera que, em ações de urbanismo tático, a parceria com o poder público possibilita que as transformações realizadas por uma ação pontual tenham um impacto maior ao serem articuladas em rede e firmadas em políticas públicas (Sansão Fontes *et al.*, 2020).

3.3. Políticas públicas urbanas alternativas

Dentre os projetos identificados, foram escolhidos seis para análise na presente pesquisa: *Licenciamento de Parklets*, *Programa A Rua é Nossa*, *Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias*, *Zonas 30*, *Ciclofaixas Temporárias* e *Movimento Belo Horizonte Mais Feliz*. Este recorte visa abarcar a heterogeneidade de intervenções encontrada em Belo Horizonte, além das diversas possibilidades que as políticas públicas urbanas alternativas podem englobar.

A escolha destas ações procurou priorizar os programas com maior documentação disponível e que possuem desafios e objetivos diferentes, característica que fica ainda mais evidente quando observado que estes são coordenados por diferentes secretarias ou órgãos da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. As políticas de *Zonas 30* e *Ciclofaixas Temporárias* respondem à problemática da mobilidade urbana, principalmente através do incentivo à mobilidade ativa, sendo de responsabilidade da BHTrans e SUMOB. Já o *Licenciamento de Parklets*, *Programa A Rua é Nossa* e *Movimento Belo Horizonte Mais Feliz* buscam criar espaços de lazer e convivência em áreas públicas, sendo organizados, respectivamente, pela Secretaria Municipal de Política Urbana (SMPU), Secretaria Municipal de Esportes e Lazer (SMEL) e Secretaria Municipal de Governo (SMGO). Por fim, o credenciamento de *Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias* tem como principal objetivo a segurança alimentar e nutricional, sendo organizado pela Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania (SMASAC).

Também buscou-se selecionar programas que possuem intervenções que se aproximam às principais características do urbanismo tático, considerando aquelas delimitadas por Lydon e Garcia (2015) e Sansão Fontes *et al.* (2020). São elas: curto prazo; baixo custo; pequena escala; ser ágil em sua implementação; ser escalável ou

multiplicável; gerar ativação da vizinhança; ser flexível; ser de uso público; e propor mudanças permanentes, sejam elas físicas ou políticas.

De acordo com os dados obtidos no site da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, em manuais e relatórios disponíveis pelos órgãos responsáveis por cada programa, e em decretos e leis municipais, é possível afirmar que todas as políticas selecionadas possuem as características de urbanismo tático. A única exceção é em relação à temporalidade das *Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias*, já que existem ações com mais de vinte anos.

Apesar dessas ações não possuírem um curto prazo de duração, defende-se que se trata de ações de urbanismo tático pelo seu faseamento. Existem etapas de identificação de áreas subutilizadas, inscrição de grupos ou indivíduos interessados, formação técnica do grupo, preparação da área de plantio, credenciamento e habilitação da unidade produtiva e, por fim, atendimento e apoio às unidades, que são autogeridas pela comunidade (Prefeitura de Belo Horizonte, 2023d).

A característica de faseamento para definir intervenções que não são temporárias como intervenções de urbanismo tático também é utilizada por Sansão Fontes (2021) ao analisar uma ação em Can Batlló, Barcelona. A intervenção consiste em projetos voltados para o lazer e cultura em um espaço ocioso que foi ocupado pelos moradores locais, e que, através do diálogo estabelecido com o poder público, abrigará um projeto definitivo de parque urbano. O projeto não tem caráter temporário, uma vez que continuará existindo mesmo após a consolidação do parque pelo poder público, mas é considerado um projeto de urbanismo tático por ser feito de forma faseada e responsiva, além de participativa, uma vez que se trata de um espaço de uso público que é autogerido pela comunidade (Sansão Fontes, 2021). Da mesma forma, a presente pesquisa compreende as *Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias* como intervenções de urbanismo tático, devido a suas características de faseamento, participação e autogestão.

4. POLÍTICAS PÚBLICAS DE URBANISMO TÁTICO EM BELO HORIZONTE

As seis políticas públicas escolhidas, que se relacionam ao conceito de urbanismo tático, respondem a problemas diversos no contexto de Belo Horizonte, com objetivos e características específicas. Este capítulo tem como objetivo analisar cada uma destas políticas, assim como traçar paralelos entre suas potencialidades e entraves, relacionando-as com os conceitos de urbanismo tático.

4.1. Caracterização das políticas públicas

Todas as políticas públicas selecionadas foram implementadas nos últimos dez anos, sendo gerenciadas por cinco diferentes secretarias ou órgãos da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte (quadro 2). Portanto, ainda existem poucos estudos sobre suas características e impactos, assim como sobre o papel do poder público, e de outros atores participantes, na implementação das intervenções.

Quadro 2 - Informações gerais sobre as políticas públicas selecionadas

Política pública	Início	Número de ações	Secretaria/orgão responsável	Principal objetivo
Parklet	2015	135	Secretaria Municipal de Política Urbana -SMPU	Valorização e diversificação de usos do espaço público
A Rua é Nossa	2017	17 por semana	Secretaria Municipal de Esportes e Lazer – SMEL	Promoção do esporte e lazer em espaços públicos
Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias	2017	56	Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania - SMASAC	Segurança alimentar e nutricional
Zonas 30	2019	17	Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTrans / Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte - SUMOB	Aumento da segurança de pedestres e ciclistas através da redução da velocidade dos automóveis
Ciclofaixas Temporárias	2020	6	Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTrans / Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte - SUMOB	Oferecimento de transporte seguro e ativo durante a pandemia
BH + Feliz	2022	em média, 9 por mês - 129 ao total	Secretaria Municipal de Governo – SMGO	Criação de espaços que promovam lazer, convivência, cultura e senso de cidadania

Fonte: Elaborado pela autora, dados disponibilizados pela Prefeitura de Belo Horizonte, 2024b

Também é possível perceber que órgãos municipais responsáveis pelas políticas públicas e seus objetivos com as ações são diversos, indicando as diversas alternativas de aplicação do urbanismo tático.

Para caracterizar e analisar cada uma dessas políticas, foram conduzidas entrevistas semiestruturadas e observações diretas nos locais das intervenções, a fim de complementar as informações coletadas em noticiários locais, em pesquisas científicas, no site Prefeitura Municipal de Belo Horizonte e em decretos e leis municipais.

As entrevistas foram realizadas em cada uma das secretarias ou órgãos que desenvolvem os seis projetos selecionados, a fim de compreender os objetivos e resultados particulares de cada ação, além de levantar as dificuldades e benefícios observados nestas práticas. Apenas a Secretaria de Esportes e Lazer, responsável pelo projeto *A Rua é Nossa*, não se disponibilizou para a entrevista, o que ocasionou algumas lacunas no levantamento de dados dessa política.

Dentre os projetos estudados, foram escolhidas algumas intervenções para a realização de visitas presenciais. Nestas visitas foram feitas observações da ação, documentadas em fotos e anotações, além de entrevistas semiestruturadas junto de usuários do espaço, para que seja analisada a perspectiva da população local em relação aos projetos.

Todos os projetos tiveram pelo menos uma de suas intervenções visitadas, com exceção do *Movimento Belo Horizonte Mais Feliz*, que realiza suas ações apenas uma vez por mês. Devido ao grande intervalo entre as intervenções, aliado a um hiato devido ao período eleitoral, não foi possível realizar visitas às ações. O número de *parklets* visitados foi consideravelmente maior do que de outros projetos, uma vez que esta política possui o maior número de intervenções, que por sua vez possuem fácil acesso.

Não foi possível a realização das entrevistas com usuários das políticas de *Zonas 30* e *Ciclofaixas Temporárias*, visto que as ações têm como objetivo principal a mobilidade e a circulação, dificultando a identificação de usuários disponíveis para participar da entrevista. Esta lacuna foi preenchida a partir da utilização de dados provenientes de outras pesquisas científicas, assim como relatórios disponibilizados pela prefeitura.

Dessa forma, a documentação direta realizada durante esta pesquisa, através de entrevistas e visita às ações, pode ser resumida pelo quadro 3.

Quadro 3: Número de entrevistas e visitas realizadas durante a pesquisa.

	Nº de entrevistas com o poder público	Nº de intervenções visitadas	Nº de entrevistas com a população
Licenciamento de Parklets	1	10	7
Programa A Rua é Nossa	-	2*	5
Credenciamento de Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias	1	1	1
Zonas 30	1	5	-
Ciclofaixas Temporárias	1	2	-
Movimento Belo Horizonte mais Feliz	1	-	-

*Por se tratar de intervenções efêmeras recorrentes, foram realizadas duas visitas em cada intervenção: uma durante a ação e outra em sua ausência.

Elaborado pela autora.

Através dos dados coletados, foi possível elencar as potencialidades, desafios e similaridades das intervenções formais de Belo Horizonte, MG. A análise de cada política pública foi dividida em cinco eixos:

- **Origem e configuração da política** – apresenta a origem da política, os marcos legais que a embasam, seus objetivos e a problemática que busca enfrentar. Também descreve sua configuração, como etapas de implementação e elementos utilizados nas intervenções;
- **Atores e suas funções** – identifica os principais atores envolvidos em cada política e detalha o papel desempenhado pela secretaria ou órgão municipal responsável pela sua gestão;
- **Acompanhamento das ações e divulgação de informações** – apresenta as formas de divulgação das ações, os instrumentos utilizados para o seu monitoramento e os canais de divulgação dos seus resultados para a sociedade;
- **Localização das intervenções** – Examina o número de intervenções realizadas e sua distribuição pelo município, considerando as regiões administrativas e bairros de Belo Horizonte;
- **Entraves e potencialidades** – Aponta os principais desafios enfrentados pelas políticas públicas, assim como suas potencialidades.

4.1.1. Licenciamento de *Parklets*

Origem e configuração da política

O licenciamento de *parklets* em Belo Horizonte, conhecido também como “varandas urbanas”, teve início em 2015, tendo como objetivo promover a participação direta dos cidadãos na criação e transformação dos espaços urbanos; ampliar o caráter público do espaço que antes era utilizado para estacionamento de veículos; oferecer espaços de descanso e convívio para a população; e diversificar o uso dos espaços públicos (Comissão de Mobiliário Urbano, 2024). A iniciativa partiu do poder público, com a publicação do decreto municipal 15.895/2015, e teve grande aderência da comunidade, principalmente de comerciantes.

O projeto é de responsabilidade da Secretaria Municipal de Política Urbana (SMPU), por meio da Comissão de Mobiliário Urbano, e surgiu como resposta ao desequilíbrio entre espaços para automóveis e para pedestres. O *parklet* é uma

ferramenta aplicada em diversas cidades pelo mundo, tendo origem nos Estados Unidos da América, em 2005⁹. A partir de uma vaga de estacionamento, que atenderia apenas um automóvel, é possível transformá-la em um pequeno parque temporário, que expande a calçada e tem potencial para atender diversas pessoas. Porém, é necessário atenção para que os *parklets* não se tornem extensões de comércio e empresas, como apontado por Dias e Albuquerque (2019, p. 369-370):

Embora possa encorajar a caminhabilidade e tornar os percursos mais atrativos em virtude do conjunto de formas e cores, a proposta dos *parklets* tende a seguir a lógica da compressão espaço-tempo referida por Harvey (2017), transferindo aos particulares, em especial aos agentes econômicos, o poder de decidir como e quando ocupar os passeios públicos, por meio de “puxadinhos” de lazer temporários por eles patrocinados que, na prática, são úteis aos seus fins lucrativos. O refúgio deixa de ser do pedestre-cidadão e passa a ser do pedestre-consumidor. O apossamento privado dos espaços públicos por meio dos *parklets* pode ser perigosamente forjado em meio à ausência de regamentos locais e/ou à insuficiência operacional do Poder Público para controlar de maneira eficaz o uso e a ocupação do solo urbano. Essa é uma realidade que não pode ser menosprezada. Há risco de que tais instrumentos seletivos reforcem o padrão de segregação socioespacial tão presente na realidade urbana do Brasil, ao invés de promover o direito à cidade.

Portanto, é fundamental que as políticas públicas de incentivo aos *parklets* possuam leis, regulamentos e fiscalização efetivas, garantindo que esses espaços não sejam utilizados apenas por clientes de um estabelecimento comercial.

Em Belo Horizonte, o primeiro decreto municipal referente aos *parklets* foi o 15.895/2015 (Belo Horizonte, 2015), estabelecendo as principais diretrizes para a sua instalação e manutenção. Este decreto foi revogado e substituído pelo Decreto nº 18.012¹⁰ em 2022, que determina como *parklet* licenciado:

(...) o mobiliário urbano de caráter temporário, instalado na faixa de estacionamento, de forma a expandir o passeio público, com o objetivo de ampliar a oferta de espaços públicos de fruição, providos de estruturas que visem ao incremento do conforto e da conveniência dos cidadãos, destinados à recreação, ao descanso, ao convívio, à permanência de pessoas e a manifestações culturais (Belo Horizonte, 2022a, art. 48-A)

⁹ Os *parklets* surgiram em São Francisco, em 2005, a partir de uma intervenção efêmera do grupo Rebar. A partir dessa primeira ação, foram criados um manual de como fazer sua própria ação, o evento anual Park(ing) Day e um programa formal de incentivo aos *parklets* junto da Prefeitura de São Francisco (PARK(ing) Day, 2024).

¹⁰ O Decreto 18.012/2022 altera o Decreto nº 14.060, de 6 de agosto de 2010, que regulamenta o Código de Posturas do Município de Belo Horizonte (Lei nº 8.616/2003).

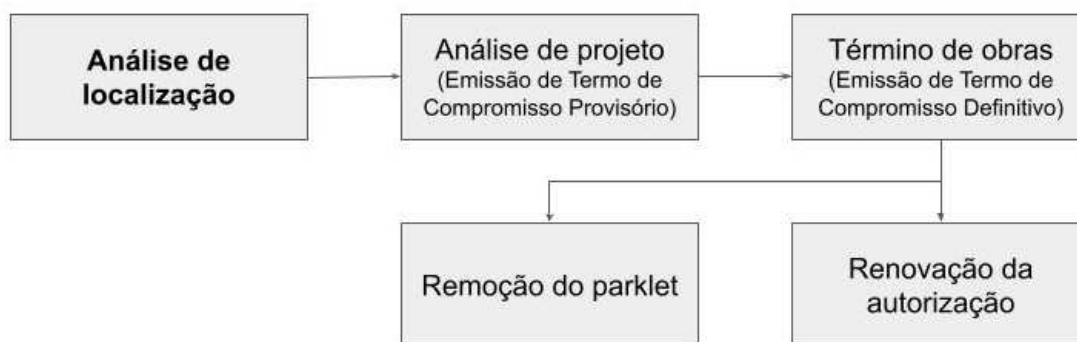
Também fica vedada a utilização exclusiva do *parklet* pelo seu mantenedor ou outro interessado (Belo Horizonte, 2022a). Portanto, é permitido servir clientes de bares e restaurantes no *parklet* licenciado, porém esta não pode ser a única atividade do local.

Atores e suas funções

Todas as intervenções de *parklets* possuem dois principais atores: o licenciador, que é a Prefeitura Municipal de Belo Horizonte; e o mantenedor, que pode ser vinculado a um CNPJ, como comércio, empresas e ONGs, ou um CPF, como cidadãos e lideranças comunitárias. É função da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte conceder a licença e fazer alterações na sinalização viária, caso seja necessário. Já o mantenedor é responsável por realizar o projeto, execução, manutenção e remoção do *parklet*. Devido aos custos de instalação e manutenção da intervenção, bem como o potencial de retorno financeiro, a maior parte dos *parklets* são mantidos por comércio, como bares e restaurantes.

O licenciamento para instalação de *parklet* é solicitado pelo futuro mantenedor, sendo feito exclusivamente online desde 2022, através do Portal de Serviços da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. No mesmo portal é possível consultar todas as informações para realizar o processo, assim como manuais explicativos. As solicitações enviadas pelo mantenedor e analisadas pela comissão seguem as seguintes etapas (figura 10):

Figura 10: Etapas para o licenciamento de parklets (varandas urbanas) em Belo Horizonte - MG



Fonte: Elaborado pela autora, adaptado de Comissão de Mobiliário Urbano (2024).

A primeira etapa é a análise da localização, que consiste na averiguação de viabilidade da implantação de *parklets* no local. O *parklet* deve ocupar duas vagas de estacionamento, e não é permitida a implantação de *parklets* em ruas com fluxo intenso de veículos; em vagas com distância menor que 5,0 m de esquinas; e em

áreas que obstruem bocas de lobo ou poços de visita (Comissão de Mobiliário Urbano, 2024).

Após a aprovação da localização, é analisado o projeto do *parklet*, através de plantas, elevações, cortes e perspectivas. O projeto deve conter obrigatoriamente três elementos: balizadores nas laterais, fitas reflexivas nas quinas e uma placa indicativa de espaço público, seguindo o modelo disponibilizado pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte (Comissão de Mobiliário Urbano, 2024). O layout proposto para o *parklet* também deve seguir a norma de acessibilidade NBR 9050/2020 e promover diversidade de uso, não sendo permitida a implementação de apenas mesas e cadeiras (Comissão de Mobiliário Urbano, 2024). A aprovação do projeto concede o Termo de Compromisso Provisório, para que a obra seja iniciada.

Após a conclusão da obra, é necessário enviar fotos do *parklet* e do seu entorno para a Comissão de Mobiliário Urbano, para que seja comprovado que a instalação seguiu o projeto aprovado previamente (Comissão de Mobiliário Urbano, 2024). Com a verificação, é emitido o Termo de Compromisso Definitivo, que tem a mesma duração do Alvará de Localização e Funcionamento (ALF) do mantenedor, ou, caso o mantenedor não possua o ALF, o prazo de validade é de cinco anos.

A renovação do licenciamento ou remoção do *parklet* também é solicitada pelo mantenedor, através de fotos e dados enviados pelo Portal de Serviços da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte (Comissão de Mobiliário Urbano, 2024). Segundo a Comissão de Mobiliário Urbano, a maior parte dos *parklets* renovam a autorização depois de instalados.

Acompanhamento das ações e divulgação de informações

Os dados sobre o licenciamento de *parklets* são disponibilizados através do BHMap, um mapa interativo da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte que disponibiliza diversas informações socioeconômicas e físicas sobre a cidade, além de dados sobre intervenções e políticas públicas realizadas pelo poder público. É possível consultar diversos dados sobre os *parklets* licenciados, como a localização, situação de implantação, nome do mantenedor e data de emissão da licença.

Porém, todos os dados disponibilizados são aqueles coletados através do processo de licenciamento, não existindo dados sobre os *parklets* após a implementação, como a efetividade da ação em cumprir os objetivos da política ou a opinião da população. Em entrevista com a SMPU, foi dito que não há registro ou

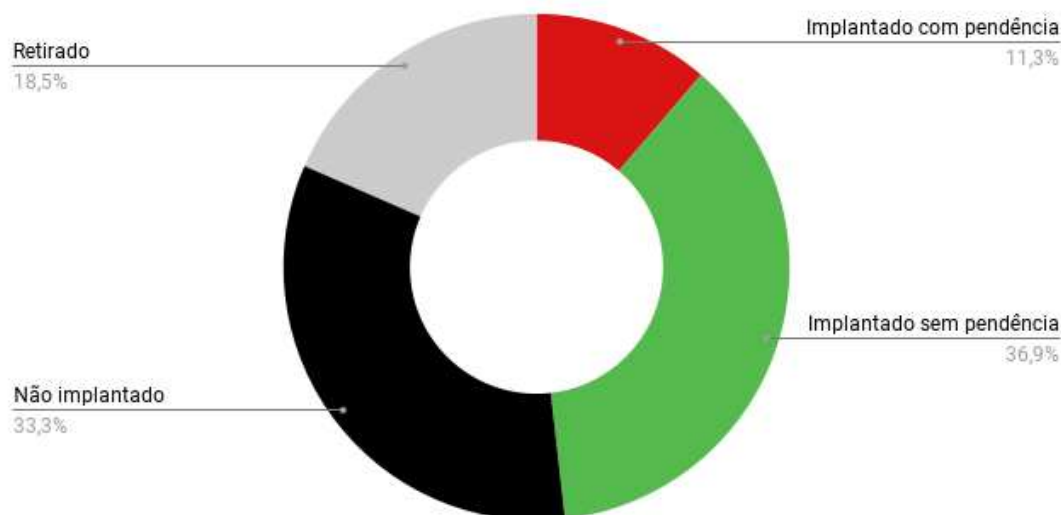
documentação de impactos positivos e negativos dessas intervenções, apenas registros fotográficos de antes e depois enviados pelo Portal de Serviços da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, para que ocorra o licenciamento. A Comissão de Mobiliário Urbano, que é a subdivisão responsável pelo licenciamento dos *parklets*, também não tem os dados referentes à fiscalização das ações, que é feita pela Subsecretaria de Fiscalização (SUFIS) e não é repassada à comissão.

Também existe uma página dedicada ao projeto no site da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, no qual é possível encontrar informações sobre o histórico do programa, seus objetivos, um manual de implantação para *parklets* licenciados e o link para o portal de serviços no qual são solicitadas as autorizações das intervenções.

Localização das intervenções

Até 2024, foram emitidas 195 licenças e 135 *parklets* foram instalados, dos quais 98 ainda estão implantados (Prefeitura de Belo Horizonte, 2024b). Evidencia-se o grande número de intervenções aprovadas que nunca foram instaladas: são 65 *parklets* (Prefeitura de Belo Horizonte, 2024b), o que corresponde a cerca de um terço das propostas aprovadas (figura 11). Estes números podem ser atribuídos aos custos da obra e da manutenção do *parklet*, que são todos de responsabilidade do mantenedor.

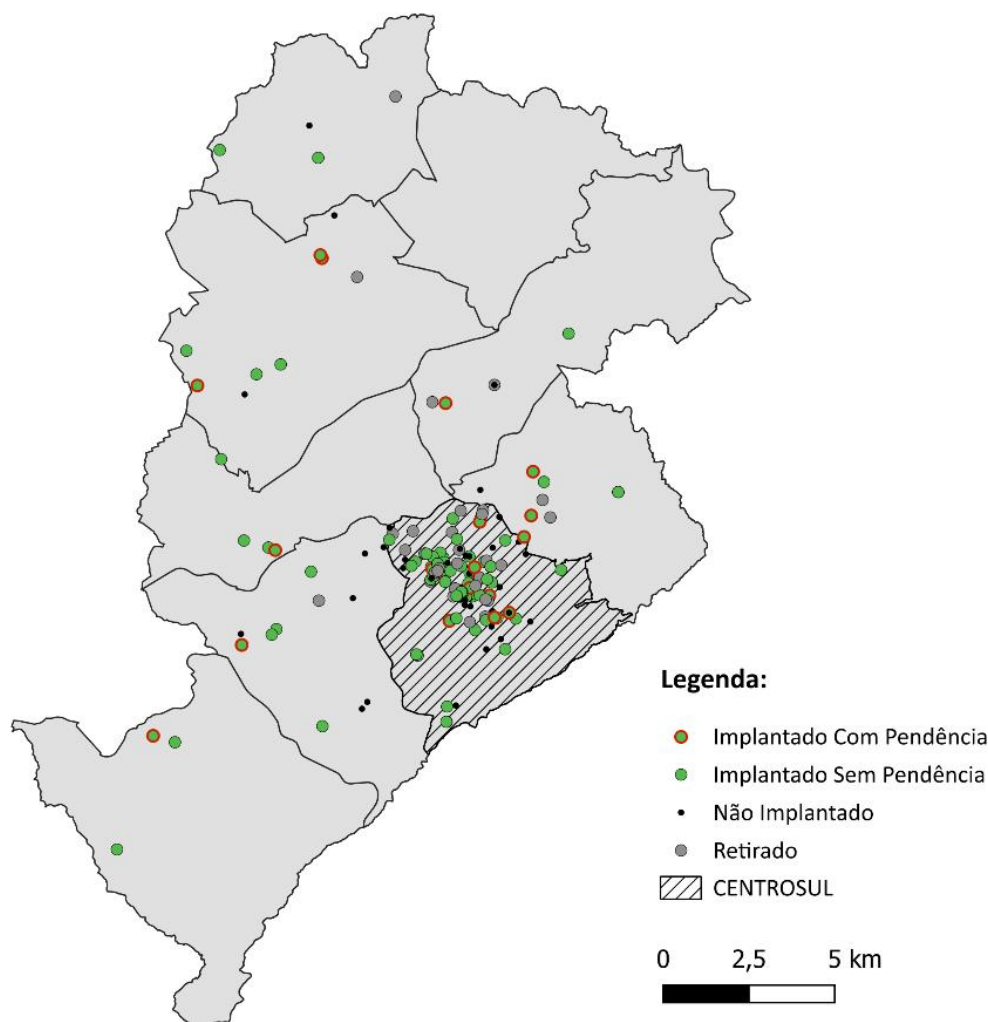
Figura 11: Gráfico de situação de implantação dos *parklets* licenciados em Belo Horizonte



Fonte: Elaborado pela autora, a partir de dados da Prefeitura de Belo Horizonte, 2024b

A maior parte dos *parklets* se encontram na regional Centro-sul (figura 12), o que pode ter ocorrido devido ao agravamento da disputa por espaços públicos entre automóveis e pedestres no centro, mas também pela maior concentração do comércio, que são os principais mantenedores dos *parklets* em Belo Horizonte.

Figura 12: Mapa de localização e situação de parklets licenciados em Belo Horizonte



Fonte: Elaborado pela autora, dados disponibilizados pela Prefeitura de Belo Horizonte, 2024b

Existem *parklets* em quase todas as regionais, com exceção da Norte, porém as regionais Barreiro, Venda Nova, Nordeste e Noroeste também possuem um número limitado de varandas urbanas: menos de cinco em cada região. Cabe lembrar que um único *parklet* não é capaz de trazer benefícios para uma região administrativa como um todo, sendo necessário várias ações espalhadas pela malha viária para que os benefícios sejam consideráveis quando analisamos a escala regional.

Entraves e potencialidades

Durante a entrevista com a SMPU, foi possível perceber que faltam ferramentas para monitoramento e acompanhamento das intervenções após a implementação. Considera-se este um dos maiores entraves do programa atualmente, visto que estes dados possibilitariam identificar as melhorias necessárias no licenciamento de *parklets*, para que assim as ações consigam alcançar os objetivos propostos pelo projeto.

Outro entrave apontado em entrevista com o poder público foi a necessidade de frequentemente pedir revisões na etapa de análise do projeto, devido à falta de mobiliário que estimule diferentes usos. Bares e restaurantes enviam propostas de *parklet* contendo apenas mesas com cadeiras, compreendendo a intervenção como expansão do estabelecimento comercial, e não como uma extensão da calçada e do espaço público. Nestes casos, o projeto é negado e reformulado pelo futuro mantenedor, até que a configuração atenda o objetivo de uso diversificado exigido pela política pública.

Em complemento, as observações e entrevistas com usuários das intervenções possibilitaram a coleta de dados sobre o uso e a apropriação dos *parklets* licenciados já implantados. De maneira geral, os *parklets* foram bem recebidos por seus usuários: 85% dos entrevistados afirmaram que a intervenção tem um impacto positivo em seu cotidiano, e todos os entrevistados afirmam que a intervenção tem um impacto positivo para o coletivo.

Através das entrevistas com usuários, verificou-se que grande parte dos entrevistados foram impactados positivamente em seu cotidiano pelos *parklets*, e todos os entrevistados afirmaram que a intervenção tem um impacto positivo para o coletivo. Cabe destacar que os resultados podem ser positivos devido ao recorte dos entrevistadores, uma vez que todos eles são usuários dos *parklets*.

Outro resultado das entrevistas com usuários foi a falta de participação dos usuários no planejamento da intervenção: a maioria não participou do desenvolvimento do *parklet* (85%), mas pouco mais da metade (57%) afirmaram que gostariam de participar de decisões futuras para estes espaços, indicando o interesse da população de se envolver em projetos participativos no futuro. Dessa forma, compreende-se que o um dos objetivos principais da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte com o licenciamento de *parklets*, a promoção do “envolvimento direto dos

cidadãos na construção e modificação dos espaços urbanos” (Comissão de Mobiliário Urbano, 2024), não foi atingida.

Já as observações revelaram que, na prática, o uso dos *parklets* nem sempre corresponde ao que é proposto pelos decretos e manuais. Em alguns casos, os *parklets* estavam claramente associados ao comércio mantenedor, o que limitava o seu acesso público. Durante o horário comercial, apenas consumidores do estabelecimento mantenedor ocupavam os *parklets*, só sendo observada a apropriação destes espaços como áreas públicas quando o comércio responsável estava fechado.

Todos os *parklets* possuíam placas de identificação de espaço público, acessibilidade e mobiliário fixo que estimulasse usos diversos, como exigido pela Comissão de Mobiliário Urbano. Porém, alguns estabelecimentos adotavam estratégias que geravam a utilização exclusiva do *parklet* como extensão do comércio. Alguns restaurantes mantenedores colocavam mesas e cadeiras removíveis em espaços destinados à acessibilidade do *parklet* e/ou espaços que promoviam a diversidade de uso, o que resultava no uso único para consumo do bar ou restaurante durante o horário comercial. Entre estes estabelecimentos, também foi observado o posicionamento de mesas inclusive no espaço da calçada, “conectando” o comércio ao *parklet*, como pode ser observado na figura 13. Logo, a tática que deveria ser para extensão das calçadas, passa a resultar em um espaço ainda menor para os pedestres.

Figura 13: Foto de um *parklet* licenciado em Belo Horizonte, durante horário comercial do mantenedor. Bairro Centro, regional Centro-sul.



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

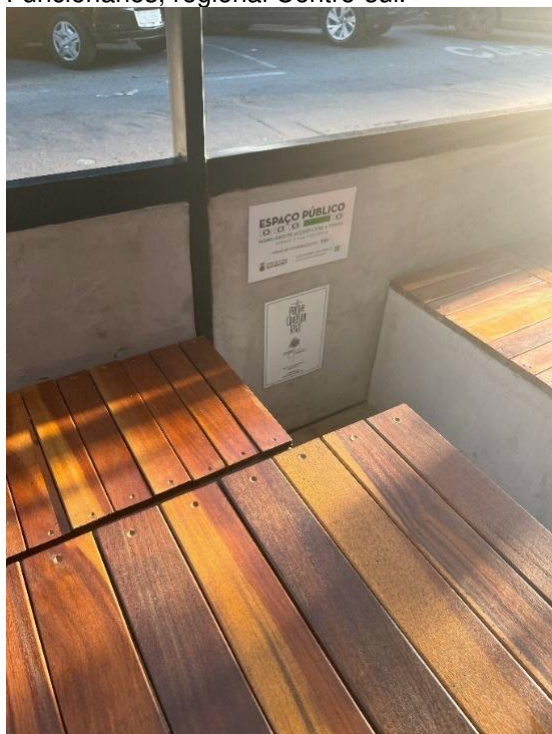
As placas de identificação de espaço público, apesar de sempre presentes, eram colocadas em locais pouco visíveis. Para ler a informação sinalizada, era necessário estar muito próximo à placa, uma vez que suas dimensões são do tamanho de uma folha A4 (figura 14). Além disso, muitas delas ficavam obstruídas quando o *parklet* estava ocupado, por estarem localizadas muito próximas do piso ou atrás de mobiliário (figura 15 e 16). Mesmo as placas localizadas próximo da calçada eram muito baixas, ficando fora do campo de visão de pedestres e possíveis usuários, como apresentado nas figuras 17 e 18.

Figura 14: Modelo de placa de identificação de espaço público, para parklets licenciados



Fonte: Comissão de Mobiliário Urbano, 2024

Figura 15: Foto da placa de identificação de espaço público ao fundo do parklet licenciados. Bairro Funcionários, regional Centro-sul.



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

Figura 16: Foto da placa de identificação de espaço público ao fundo do parklet licenciados. Bairro Centro, regional Centro-sul.



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

Figura 17: Foto da placa de identificação de espaço público em um parklet licenciados, localizada muito abaixo da linha de visão. Bairro Funcionários (regional Centro-sul).



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

Figura 18: Foto da placa de identificação de espaço público em um parklet licenciados, localizada muito abaixo da linha de visão. Bairro Sagrada Família (regional Leste).



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

Cabe destacar que outro desafio do projeto é implantação de *parklets* em regiões periféricas da cidade. Atualmente, as intervenções se concentram quase exclusivamente regional Centro-sul, mesmo que espaços públicos de convívio e descanso sejam escassos em outras regiões administrativas.

Apesar dos entraves apontados, cabe destacar que foi verificada uma mudança nas atividades realizadas no local em que os *parklets* licenciados foram instalados, a partir do uso indicado pelos sete entrevistados (quadro 4). O uso predominante para passagem ou para estacionamento indicava que aquele não era um espaço de permanência.

Quadro 4: Atividades realizadas no local de implantação do parklet, segundo usuários entrevistados

	Sem parklet	Com parklet
Entrevistados com comércio mantenedor aberto	Não utilizava; Estacionar; Caminhar	Conversar, confraternizar, consumir (comer, beber, almoçar, tomar sorvete...)
Entrevistados com comércio mantenedor fechado	Não utilizava; Esperar	Descansar, reunir, sentar, confraternizar, conversar

Elaborado pela autora.

Após a implantação do *parklet* licenciado, é possível perceber uma grande diversidade de usos, indicando maior vitalidade e apropriação do espaço público. Porém, destaca-se que todos os entrevistados durante o horário de funcionamento do comércio mantenedor indicaram pelo menos uma atividade relacionada ao consumo no estabelecimento. Já os entrevistados fora do horário comercial não indicaram nenhum uso relacionado ao consumo, reforçando a hipótese que os *parklets* só possuem uma apropriação como espaço público quando seus mantenedores estão fechados.

Portanto, embora os *parklets* tenham o potencial de transformar o espaço urbano e promover maior vitalidade e diversidade de usos no espaço público, sua implementação e seus benefícios dependem fortemente do contexto em que são inseridos e da regulamentação e fiscalização por parte do poder público.

A falta de fiscalização e acompanhamento das intervenções também impede a avaliação do cumprimento dos objetivos do projeto, uma vez que a Comissão de Mobiliário Urbano não possui nenhum tipo de ferramenta para monitoramento das intervenções. É fundamental promover a diversificação do perfil de mantenedores, ampliar as áreas de implantação das intervenções e garantir que o espaço do *parklet* realmente seja utilizado por todos.

Apesar da configuração teórica do licenciamento de *parklets* se aproximar dos conceitos do urbanismo tático, este cenário se modifica ao contemplar sua configuração prática atual. As intervenções possuem características de curto prazo e pequena escala, mas não possuem um uso público em todas as ações. Consequentemente, a ativação de vizinhança é comprometida, já que muitos *parklets* são transformados unicamente em espaços de consumo.

É possível afirmar que os *parklets* licenciados em Belo Horizonte confirmam os apontamentos de Dias e Albuquerque (2019), no qual a concepção dos *parklets* se torna uma “nova forma de mercantilização dos espaços públicos”, não contribuindo efetivamente para uma prática cidadã ou de ruptura com o planejamento urbano hegemônico.

4.1.2. Programa *A Rua é Nossa*

Origem e configuração da política

O projeto de fechamento de ruas e oferecimento de atividades de lazer para a população em Belo Horizonte se iniciou em 2017, apesar de ter recebido o nome de *A Rua é Nossa* apenas em 2022. A iniciativa se originou do projeto-piloto *A Savassi é da Gente*, que teve sua primeira intervenção em 19 de maio de 2017. O projeto interditava trechos das Avenidas Getúlio Vargas e Cristóvão Colombo para o tráfego de automóveis, 6h às 15h, todos os domingos (Prefeitura de Belo Horizonte, 2017b). Além disso, eram oferecidas atividades como avaliação física, oficinas de pugilismo e muay thai, cama-elástica e shows de bandas locais (Prefeitura de Belo Horizonte, 2017b). Nesse primeiro momento, a Prefeitura de Belo Horizonte identificava a iniciativa como uma ação transversal de diversos órgãos do poder público, envolvendo a Secretaria de Esporte e Lazer, Fundação Municipal de Cultura, Belotur, BHTrans, Guarda Municipal, Superintendência de Limpeza Urbana e Secretaria Municipal de Fiscalização (Prefeitura de Belo Horizonte, 2017b).

Ao fim do ano, a ideia foi consolidada a partir da criação do projeto BH é da Gente, instituído através do decreto nº 16.732, de 27 de setembro de 2017. Dessa forma, o projeto-piloto que atendia apenas a Savassi seria difundido, tendo intervenções em diversas ruas da cidade.

São objetivos do Programa “BH é da Gente”:

I – fomentar o convívio e o amplo desenvolvimento da cidadania nos espaços públicos;

II – democratizar e diversificar o acesso a atividades esportivas e de lazer ao ar livre;

III – estimular manifestações esportivas, recreativas e culturais espontâneas, bem como a oferta de serviços gratuitos à população;

IV – promover ações de cunho educacional e informativo, observadas as demandas da população e a temática do programa;

V – viabilizar a realização de eventos de manifesto interesse público, tais como competições, torneios, shows e apresentações diversas por meio da articulação de órgãos públicos e privados e pessoas físicas e jurídicas;

VI – identificar colaboradores públicos e privados interessados em realizar atividades gratuitas esportivas, recreativas e culturais e fomentar o convívio social em locais públicos. (Belo Horizonte, 2017, art. 2º)

O projeto era coordenado pela Secretaria de Esportes e Lazer – SMEL, propondo atividades de lazer, esporte e cultura em trechos de vias das 8h às 13h aos domingos, com interrupção do trânsito de veículos das 6h às 15h (Prefeitura de Belo

Horizonte, 2017a). Como forma de atender mais áreas da cidade, em pontos já identificados como possíveis para fechamento de vias e que já tinham adesão da população local, o projeto passou a incorporar trechos do programa *No Domingo, a Rua é Nossa*, que tinha como objetivo apenas o fechamento de vias para prática de esportes aos domingos, sem o oferecimento de atividades de lazer (Prefeitura de Belo Horizonte, 2018b). Em abril de 2018, o programa *No Domingo, a Rua é Nossa* possuía nove intervenções semanais, das quais a prefeitura pretendia transformar dois locais em ações do *BH é da Gente* até o final do ano (Prefeitura de Belo Horizonte, 2018b).

Apesar disso, até o fim de 2018 apenas uma das vias planejadas passaram a receber o projeto *BH é da Gente*, que passou a contar com duas intervenções semanais: Savassi (regional Centro-sul) e Grajaú (regional Oeste) (Prefeitura de Belo Horizonte, 2018a). Em 2019, o programa havia se estendido para mais duas localidades, com ações nas regionais Pampulha, Noroeste, Centro-sul e Oeste (Prefeitura de Belo Horizonte, 2019).

Os programas *BH é da Gente* e *No Domingo, a Rua é Nossa*, assim como outros programas da SMEL, foram suspensos em março de 2020, devido a pandemia da COVID-19. O projeto *No Domingo, a Rua é Nossa* foi retomado de forma gradual ainda em 2020, retornando ao atendimento pleno das intervenções em setembro, já as atividades do *BH é da Gente* só foram retornar no final de 2021 (Prefeitura de Belo Horizonte, 2021b).

Já em julho de 2022, o programa *BH é da Gente* foi renomeado, passando a adotar o nome *A Rua é Nossa*, mas mantendo suas quatro intervenções e seu funcionamento, sempre aos domingos, de 9h às 13h (Prefeitura de Belo Horizonte, 2022a). A mudança foi consolidada no ano posterior, com a publicação do decreto nº 18.346, de 20 de junho de 2023. O decreto mantém os objetivos do *BH é da Gente* e a secretaria responsável como a SMEL, tendo como principal diferença o detalhamento do funcionamento e da administração do programa. Portanto, esta pesquisa compreende que a política pública se iniciou em 2017, apesar de ter recebido seu nome atual posteriormente. Destaca-se como acréscimos do decreto nº 18.346/2023 a especificação das atividades realizadas nas ações e as atribuições de cada agente das intervenções.

§ 3º – Poderão ser realizadas as seguintes atividades:

I – aulas, competições, treinos, demonstrações, e demais ações de esportes, atividades físicas e lazer;

- II – oficinas e apresentações artístico-culturais, cinema ao ar livre e ações de entretenimento em geral;
- III – brincadeiras, jogos e ações recreativas em geral;
- IV – ações de promoção e fomento ao lazer, convivência e bem-estar;
- V – ações de cidadania, informação e educação, sociais e institucionais, nas áreas de saúde, meio ambiente, inclusão, diversidade e campanhas, entre outras;
- VI – comercialização de gêneros alimentícios, bebidas e de produtos da agricultura familiar e urbana, em local, quantidade e horário determinados pela comissão do programa, observadas as legislações cabíveis;
- VII – exposições e feiras de arte, artesanato, literatura, gastronomia, produtos agroecológicos, convivência urbana, entre outras. (Belo Horizonte, 2023a, art. 5º)

As intervenções são divididas em dois tipos: unidades de atividades físicas, onde as vias públicas são liberadas para atividades espontâneas da população, e unidades de esporte e recreação, nas quais são oferecidas atividades complementares (Belo Horizonte, 2023a).

Atores e suas funções

Além do poder público, as intervenções contam com outros atores em sua organização. As atividades oferecidas nas unidades de esporte e recreação podem ser propostas por pessoas físicas ou jurídicas através de um formulário disponível no site da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, sendo estas pessoas classificadas em três categorias:

Art. 4º – As ações do Programa *A Rua é Nossa* nas unidades de esporte e recreação incluirão atividades complementares exercidas por pessoas autorizadas nas seguintes modalidades:

I – colaboradores: pessoas físicas e jurídicas, com e sem fins lucrativos, interessadas em realizar atividades abertas e gratuitas no programa, com a contrapartida de permissão de divulgação de logomarca por meio de materiais e engenhos de publicidade não permanentes;

II – comerciantes: pessoas físicas e jurídicas que realizem atividades de comercialização de alimento em logradouro público em veículo de tração humana e veículo automotor, licenciado em caráter precário e mediante procedimento licitatório realizado pela Secretaria Municipal de Política Urbana – SMPU –, nos termos da Lei nº 8.616, de 14 de julho de 2003;

III – feirantes: pessoas físicas que realizem atividades de comercialização de produtos, previamente autorizados mediante procedimento licitatório realizado pela SMEL, que atuarão em feiras permanentes ou eventuais, organizadas no programa, nos termos da Lei nº 8.616, de 2003 (Belo Horizonte, 2023a, art. 4º).

Já quanto as obrigações da SMEL, são definidos: planejamento das atividades, programação o calendário de intervenções, coordenação operacional e

logística, análise de possíveis sanções a colaboradores comerciantes e feirantes que descumprirem suas obrigações e deliberação sobre outros temas demandados (Belo Horizonte, 2023a).

O decreto também estabelece a Comissão Organizadora do Programa *A Rua é Nossa*, que possui como principais atribuições a definição de locais de interesse para implantação de intervenções, assim como articular medidas necessárias para realização das ações com outros órgãos públicos. A comissão organizadora é composta por representantes da Secretaria Municipal de Esporte e Lazer – SMEL, Secretaria Municipal de Assuntos Institucionais e Comunicação Social – SMAICS, Secretaria Municipal de Cultura – SMC, Secretaria Municipal de Política Urbana – SMPU, Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania – SMASAC, Secretaria Municipal de Segurança e Prevenção – SMSP, Superintendência de Limpeza Urbana – SLU, Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTrans e Empresa Municipal de Turismo de Belo Horizonte S/A – Belotur (Belo Horizonte, 2023a). A presença de nove órgãos na comissão organizadora reforça a necessidade da articulação entre diversos atores dentro do próprio poder público, para que seja possível a realização das ações.

Acompanhamento das ações e divulgação de informações

Devido à dificuldade de contato com a SMEL e, conseqüentemente, a não realização da entrevista com a secretaria responsável pelo projeto, não é possível afirmar se existem ou não ferramentas para a coleta de dados sobre as intervenções.

O que é possível afirmar é que não existem muitas informações disponibilizadas sobre o projeto *A Rua é Nossa* para a população, sendo possível encontrar apenas notícias sobre algumas ações realizadas, os decretos instituídos e uma página destinada à política no site da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. Não foram encontradas cartilhas, estudos, levantamentos ou indicação de localização da política em plataformas como o BHMap, que é utilizado por outras políticas públicas analisadas nesta pesquisa para divulgar a localização e as informações gerais sobre suas ações. A única informação amplamente divulgada é a programação das ações, que é comunicada no site e Instagram da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. Portanto, a partir do que é disponibilizado pela prefeitura, não foram encontrados sinais de que exista acompanhamento das ações quanto a aceitação do público ou eficácia em seus objetivos.

Em visita, foi possível observar uma intervenção que possuía a ouvidoria de um vereador, e que, portanto, poderia servir como meio de comunicação com a população sobre o projeto. Porém, vale lembrar que a iniciativa não é obrigatória em todas as ações do projeto e que a ouvidoria servia para assuntos gerais, e não especificamente sobre *A Rua é Nossa*. Não é possível afirmar se as sugestões a respeito da ação eram encaminhadas para a comissão organizadora do programa.

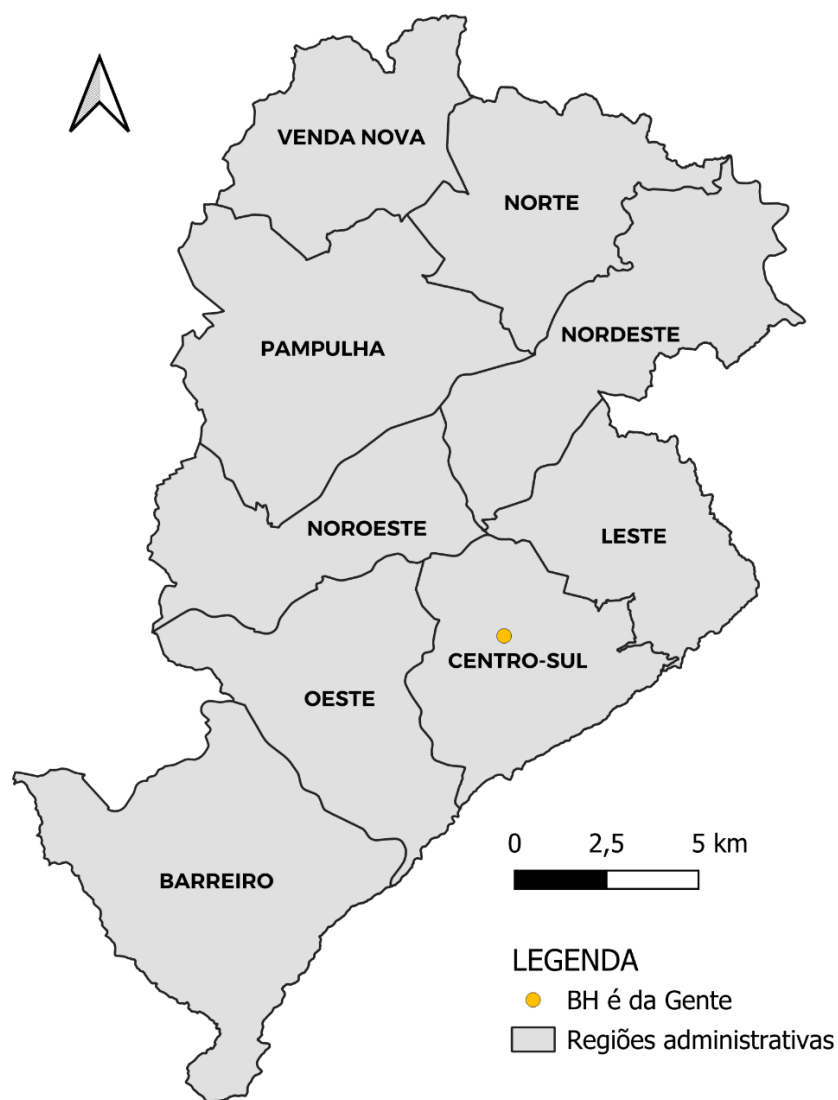
Localização das intervenções

A ausência de entrevista com a SMEL não permitiu levantar um número exato de quantas intervenções já foram feitas pela política pública em Belo Horizonte. Também não foi possível compreender todos os motivos que levaram a modificação nas nomenclaturas dos projetos. O que é possível compreender pelas notícias publicadas pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, é que em algum momento após a criação do programa *A Rua é Nossa*, o programa *No Domingo, a Rua é Nossa* foi incorporado pela nova política. As vias atendidas anteriormente pelo *No Domingo, a Rua é Nossa*, passaram a se tornar unidades de atividades físicas.

A página principal da política pública indica apenas o decreto que a instituiu e a programação do próximo domingo, que é substituída na semana seguinte pela nova programação, dificultando a criação de um histórico das intervenções. Apesar disso, foi possível fazer um levantamento quanto ao aumento das intervenções com o passar dos anos, de acordo com as notícias publicadas no site da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte.

Em outubro de 2017, o programa *BH é da Gente* contava apenas com a intervenção na Savassi (regional Centro-sul), que havia sido proposta pelo do projeto-piloto *A Savassi é da Gente* (figura 19) (Prefeitura de Belo Horizonte, 2017b).

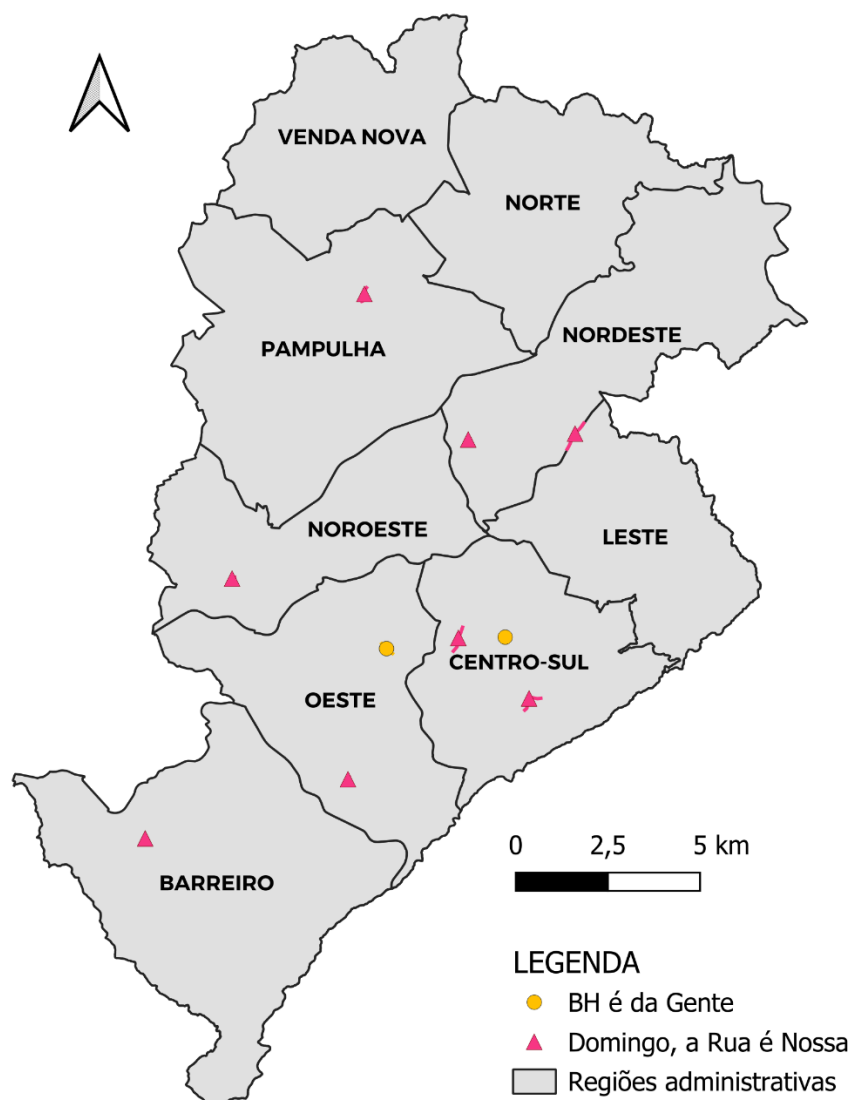
Figura 19: Mapa de localização do programa BH é da Gente em 2017



Elaborado pela autora a partir de dados disponibilizados pela Prefeitura de Belo Horizonte, 2017b.

Um ano depois, em 2018, o programa *BH é da Gente* possuía duas intervenções, na regional Centro-sul e Oeste, enquanto o programa *No Domingo, a Rua é Nossa* possuía oito ações, sendo distribuídas nas regionais Centro-sul, Nordeste, Noroeste, Barreiro, Oeste e Pampulha (figura 20) (Prefeitura de Belo Horizonte, 2018a).

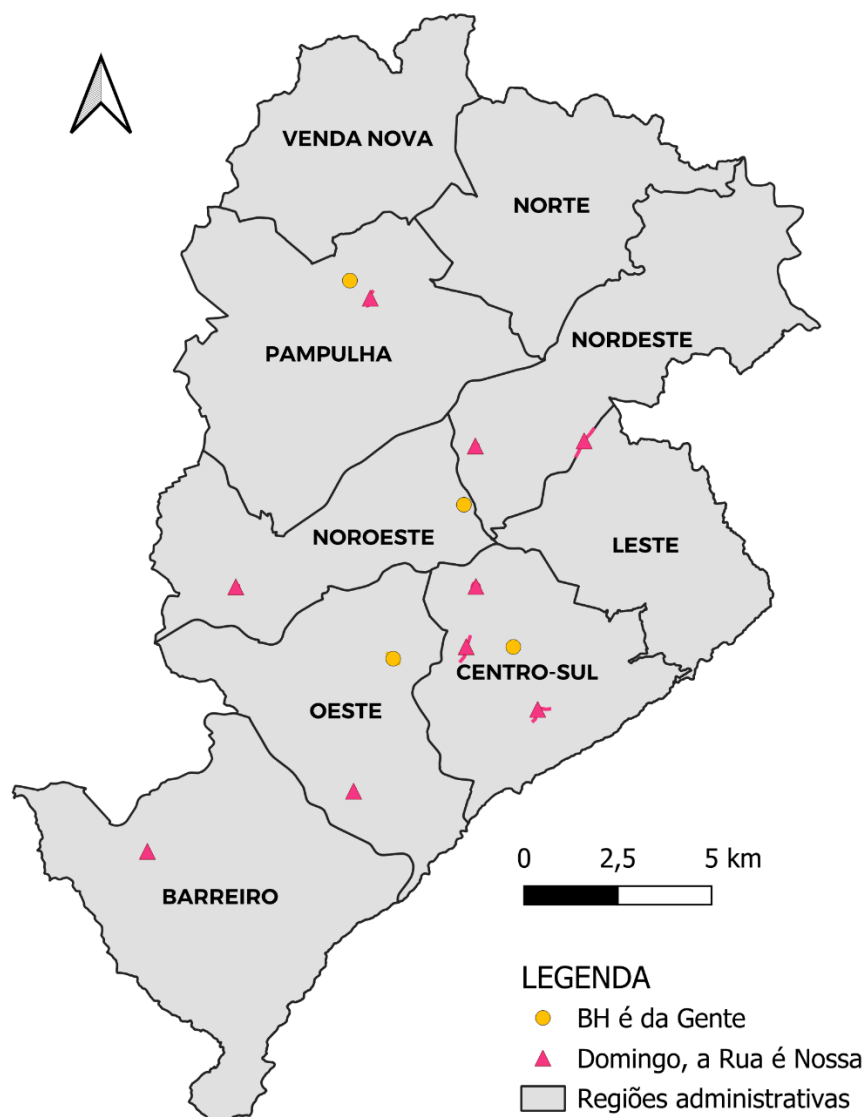
Figura 20: Mapa de localização dos programas BH é da Gente e No Domingo, a rua é Nossa em 2018



Elaborado pela autora a partir de dados disponibilizados pela Prefeitura de Belo Horizonte, 2018a.

Em 2019, o *BH é da Gente* já havia quatro intervenções, cada uma em uma regional diferente, sendo elas Pampulha, Noroeste, Centro-sul e Oeste (Prefeitura de Belo Horizonte, 2019). Portanto, até esse momento, a política demonstrava aumento e difusão pelo município, ainda que de forma lenta. Somado às intervenções do programa *No Domingo, a Rua é Nossa*, os projetos para fechamento de ruas aos domingos já aconteciam em seis das nove regionais de Belo Horizonte, porém é evidente a maior presença de ações no centro da cidade (figura 21).

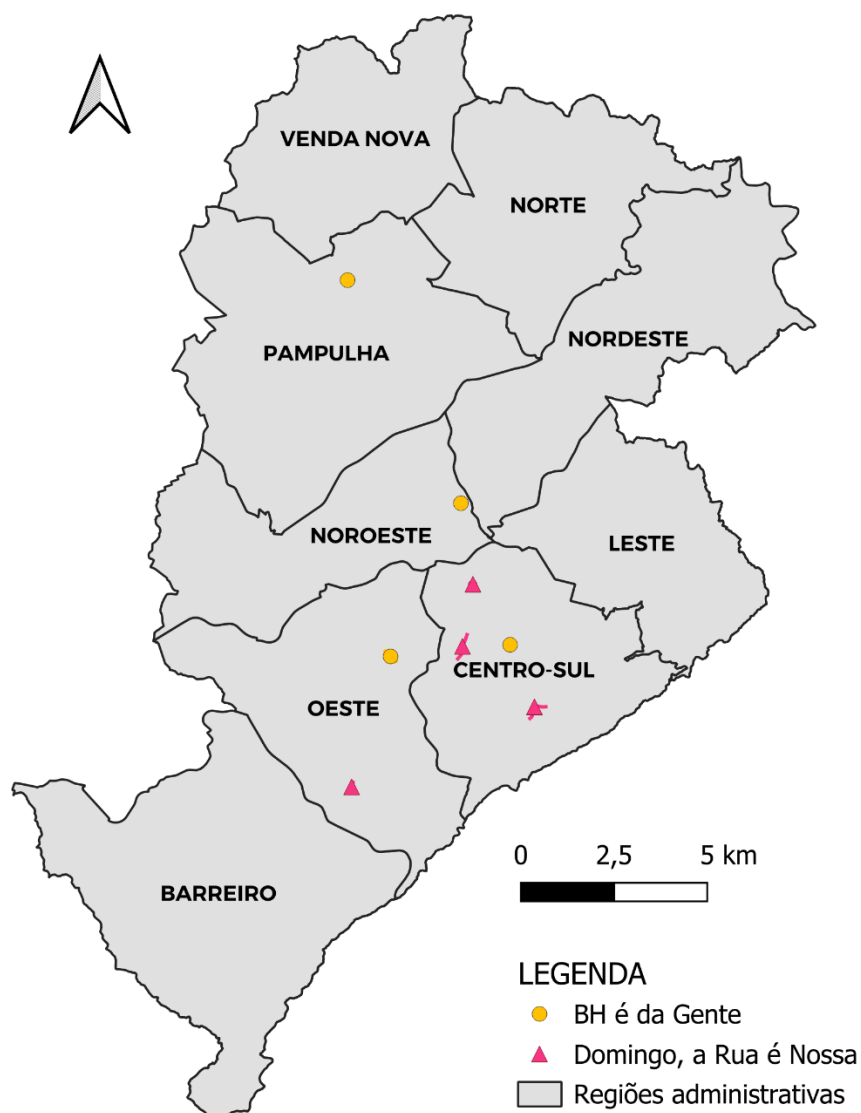
Figura 21: Mapa de localização dos programas BH é da Gente e No Domingo, a rua é Nossa em 2019



Elaborado pela autora a partir de dados disponibilizados pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte (Prefeitura de Belo Horizonte, 2019)

Devido à pandemia, os programas foram pausados durante um período e foram sendo retomados gradativamente. Com isso, o número de ações do *BH é da Gente* continuava o mesmo em 2021, enquanto o número de intervenções do programa *No Domingo, a Rua é Nossa* diminuiu para quatro ações semanais (figura 22) (Prefeitura de Belo Horizonte, 2021b). É importante notar que, enquanto grande parte das ações periféricas foram pausadas, as intervenções nas regionais Centro-sul e Oeste já haviam sido retomadas completamente.

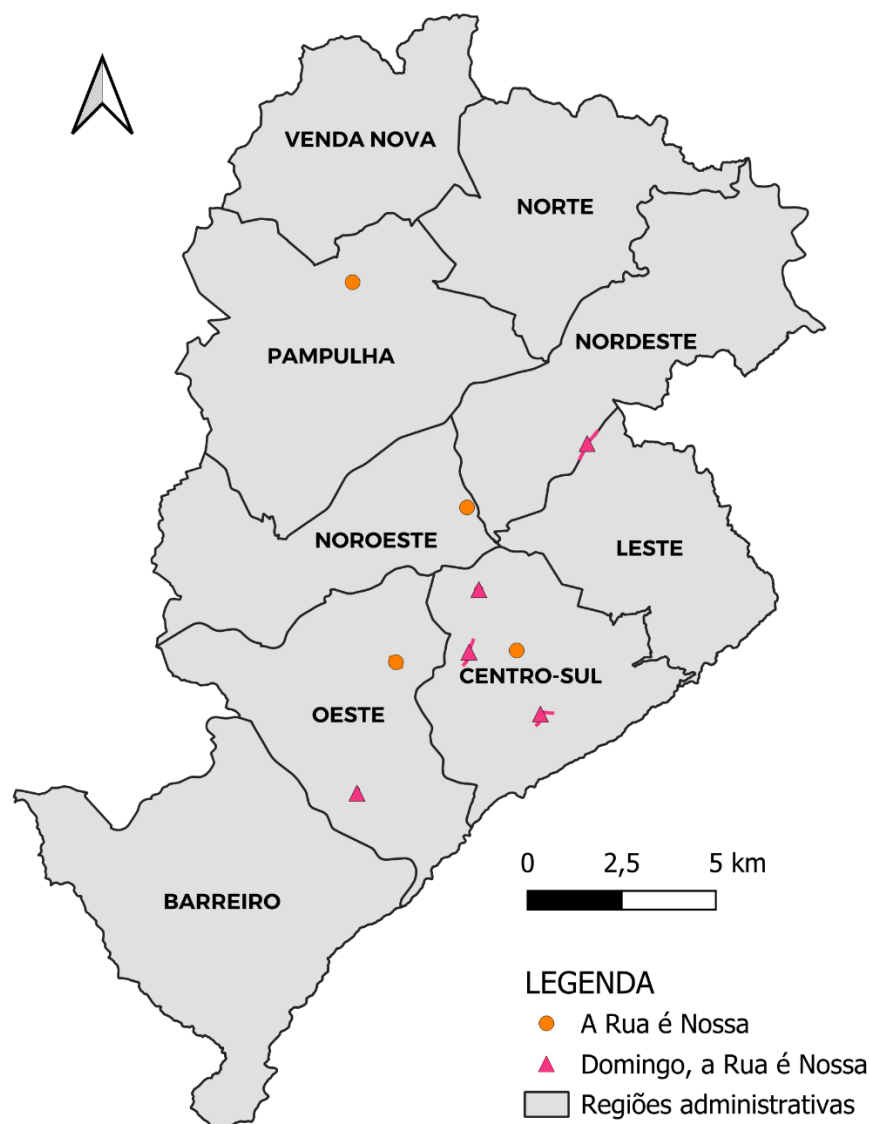
Figura 22: Mapa de localização dos programas BH é da Gente e No Domingo, a rua é Nossa em 2021



Elaborado pela autora a partir de dados disponibilizados pela Prefeitura de Belo Horizonte, 2021b.

Já em outubro de 2022, o projeto *BH é da Gente* já havia sido renomeado como *A Rua é Nossa*, ainda contando com quatro intervenções. O número de ações do *No Domingo, a Rua é Nossa* aumentou ligeiramente, retomando uma das localidades existentes antes da pandemia, passando a ter ações nas regionais Oeste e Centro-sul, além de uma ação no limite entre as regionais Leste e Nordeste (figura 23) (Prefeitura de Belo Horizonte, 2022c).

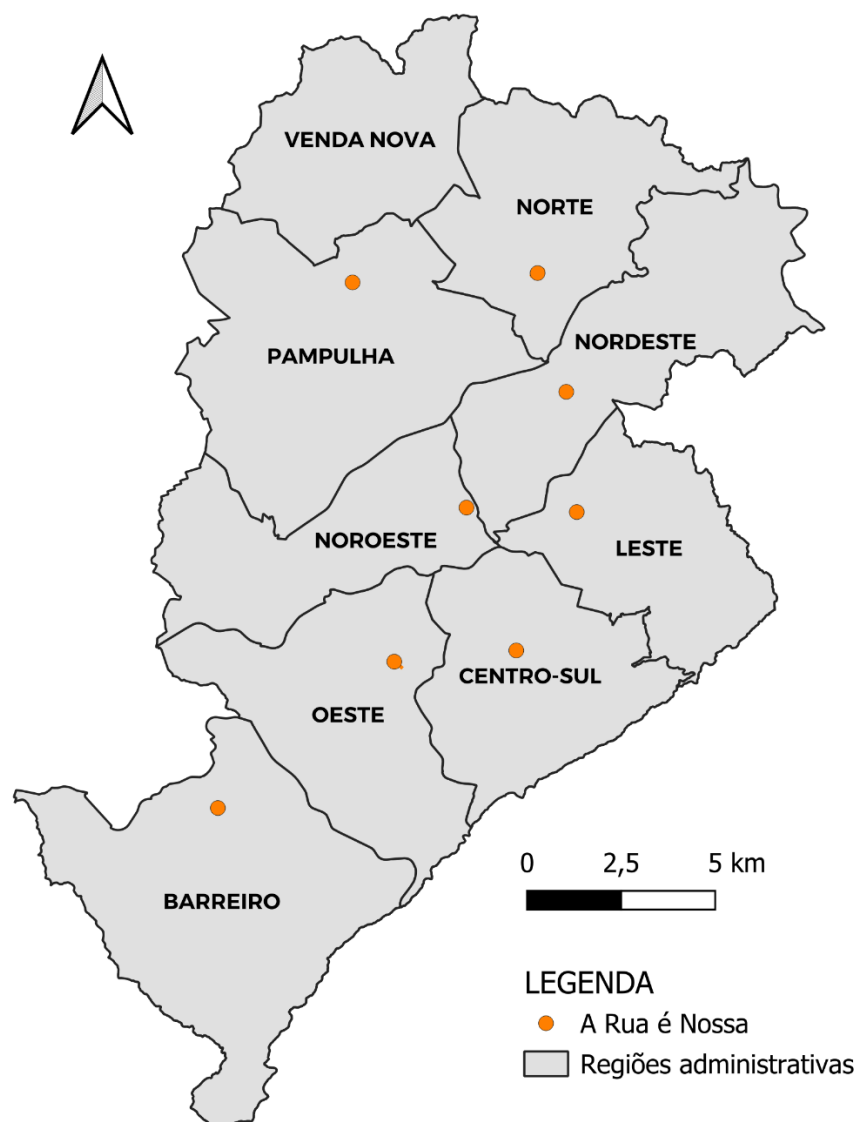
Figura 23: Mapa de localização dos programas A Rua é Nossa e No Domingo, a rua é Nossa em 2022



Elaborado pela autora a partir de dados disponibilizados pela Prefeitura de Belo Horizonte, 2022c.

A partir de 2023, observa-se um aumento considerável das intervenções do programa *A Rua é Nossa*, que passou a ter oito unidades de esporte e recreação em outubro, compreendendo as regionais Centro-sul, Oeste, Noroeste, Pampulha, Leste, Norte, Nordeste e Barreiro. Não foi possível encontrar notícias sobre unidades de atividades físicas ou ações do projeto *No Domingo, a Rua é Nossa*. Portanto, supõe-se que o fechamento de ruas para atividades espontâneas não foi oferecido durante um período, e que a incorporação das duas políticas estava em andamento (figura 24) (Prefeitura de Belo Horizonte, 2023a).

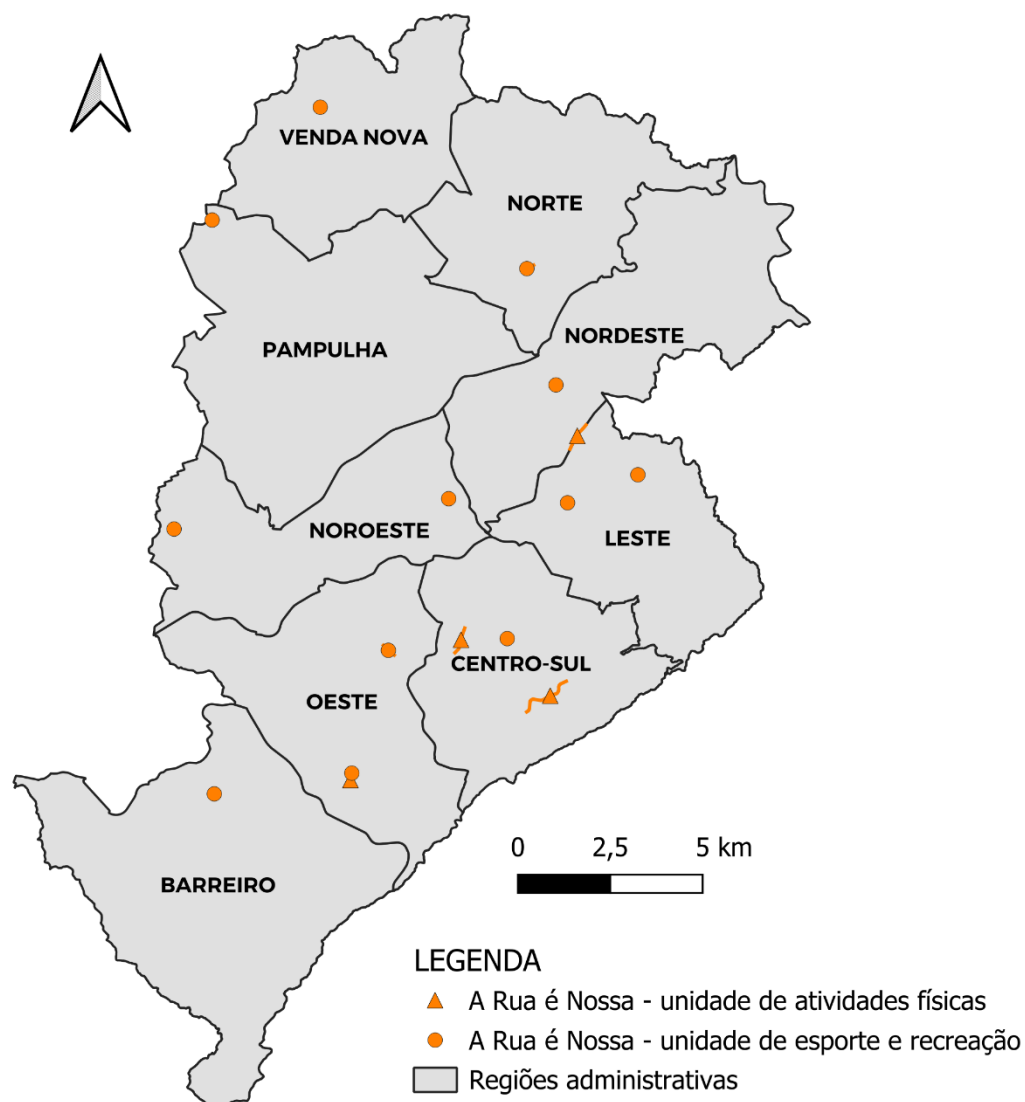
Figura 24: Mapa de localização do programa A Rua é Nossa em 2023



Elaborado pela autora a partir de dados disponibilizados pela Prefeitura de Belo Horizonte, 2023a.

Em novembro de 2024, uma unidade é implantada na região administrativa de Venda Nova, fazendo com que todas as regionais passassem a ser atendidas pelo programa *A Rua é Nossa*. Até esse momento, a política contava com doze unidades de esporte e recreação e quatro unidades de atividades físicas (figura 25) (Prefeitura de Belo Horizonte, 2024a).

Figura 25: Mapa de localização do programa A Rua é Nossa em 2024



Elaborado pela autora a partir de dados disponibilizados pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, 2024a.

Pelo histórico e mapeamento elaborado a partir das notícias da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, é possível perceber que o programa foi impulsionado a partir do decreto nº 18.346/2023, que instituiu o programa *A Rua é Nossa*. Além disso, também é evidente o maior alastramento das ações, que partiram da regional Centro-sul e foram sendo difundidas para outras regiões. Esses dados reforçam a importância de promover mudanças políticas de longo prazo, como defendido por Lydon e Garcia (2015), neste caso por meio de um decreto, com o objetivo de ampliar o alcance das ações de urbanismo tático e contribuir para sua consolidação.

Entraves e potencialidades

Durante as observações, identificou-se uma intensa presença de propaganda política nas intervenções, associadas a um vereador (figura 26 e 27). Os organizadores locais relataram que as ações são realizadas com recursos de emendas parlamentares obtidas pelo vereador. A associação político-partidária foi reiterada pela própria população entrevistada, que reconheceu a intervenção como feita por um vereador específico ou afirmou que as ações ocorrem para campanha política. Essa forte vinculação transforma o projeto em uma plataforma de promoção do mandato político, e o modelo de financiamento adotado gera incertezas quanto à continuidade de cada unidade para além do período de mandato do político que a promove.

Figura 26: Propaganda política na unidade Sagrada Família (regional Leste) do programa A Rua é Nossa



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

Figura 27: Propaganda política na unidade Buritis (regional Oeste) do programa A Rua é Nossa



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

Também foi possível perceber a falta de informações acessíveis sobre o projeto para a população. A maior parte das informações obtidas estavam dispersas em decretos e notícias publicadas no site da prefeitura, o que dificulta o acesso público. É importante que as informações sejam centralizadas em uma única plataforma e apresentadas em linguagem acessível, facilitando a consulta e promovendo maior engajamento da comunidade.

Não foi possível encontrar informações se há ou não coleta de dados sobre as ações pela prefeitura. Durante a entrevista com a população, todos disseram não participar do planejamento da intervenção e a maioria não se mostrou disposta a participar. No entanto, mais da metade dos entrevistados (60%) apontou melhorias que gostariam para a ação, sendo elas: maior número de lixeiras no local, fornecimento de água gratuita para a população e aumento da duração da intervenção. É fundamental que a Prefeitura Municipal de Belo Horizonte faça o acompanhamento das intervenções, assegurando que os objetivos do projeto estejam sendo atingidos e que há uma boa receptividade das ações por parte da população. Além disso, a divulgação dos dados coletados é igualmente importante, para que se tenha transparência quanto ao andamento do programa *A Rua é Nossa*.

Outro entrave é a falta de manutenção dos espaços utilizados. Todos os elementos da ativação são temporários, sendo retirados ao fim da intervenção, porém foi observado que as ruas e calçadas dos locais da ação possuem buracos, falta de lixeiras fixas e vegetação crescendo em locais inapropriados (figura 28 e 29). Seria interessante que, além dos elementos temporários, fosse feita a manutenção e reparo das ruas, calçadas e praças que recebem o programa *A Rua é Nossa*, garantindo maiores benefícios durante e após as ações.

Figura 28: Situação da calçada na unidade Sagrada Família (regional Leste) do programa A Rua é Nossa



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

Figura 29: Situação da calçada na unidade Sagrada Família (regional Leste) do programa A Rua é Nossa



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

Como potencialidades do programa, podemos citar a grande aceitação do projeto por famílias e crianças. Diferente das outras políticas públicas analisadas, foi possível observar muitas crianças nas intervenções. Todos os entrevistados levaram pelo menos uma criança consigo para aproveitar as atividades do programa e consideraram o programa benéfico tanto para si quanto para o coletivo.

Também foi observada uma diversificação dos usos, uma vez que as vias são utilizadas apenas para passagem de veículos durante os outros períodos da semana. Parte dos entrevistados não utilizava o local antes da realização das ações (60%), enquanto outros tinham suas atividades no local fortemente atreladas ao consumo, como lazer em bares e restaurantes (40%). Durante o programa *A Rua é Nossa*, as atividades são quase exclusivamente gratuitas, sendo oferecidas atividades para todas as idades (figuras 30, 31 e 32), como oficinas de carrinho de rolimã, oficinas de breakdance, aulas de beach tennis, exposição de carros antigos, gincanas, equipamentos para prática de skate e slackline, brinquedos infláveis, totó, cama elástica e blocos de montar (Prefeitura de Belo Horizonte, 2024a).

Figura 30: Atividades oferecidas durante as ações do programa A Rua é Nossa. Bairro Sagrada Família (regional Leste)



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

Figura 31: Atividades oferecidas durante as ações do programa A Rua é Nossa. Bairro Sagrada Família (regional Leste)



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

Figura 32: Atividades oferecidas durante as ações do programa A Rua é Nossa. Bairro Buritis (regional Oeste).



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

Outro ponto positivo das intervenções é a rotatividade das atividades, que sempre variam de uma semana para outra. Isso garante o interesse da comunidade nas ações, já que elas são visitadas majoritariamente pela população que mora próximo do local. A aceitação da população local também foi observada durante as entrevistas, uma vez que quase todos os entrevistados (80%) visitam as intervenções com frequência.

O programa *A Rua é Nossa* também demonstra um aumento no número de intervenções recentemente, que passou de quatro ações em outubro de 2022 para 16 ações em novembro de 2024. Esse aumento se deve a incorporação de ações do projeto *No Domingo, A Rua é Nossa*, mas também à criação de novas intervenções. Cabe destacar que as unidades atuais também são bem distribuídas pela cidade, sendo encontradas em todas as regiões administrativas.

4.1.3. Credenciamento de *Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias*

Origem e configuração da política

O credenciamento de *Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias* teve início em 2019, porém iniciativas de agricultura urbana e o fomento destas pela prefeitura precede a data. Belo Horizonte e as cidades de sua região metropolitana possuem diversos espaços de produção agroecológica, das quais mais 400 experiências e iniciativas já foram mapeadas pelo grupo de Estudos em Agricultura Urbana do Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais (AUÊ! – IGC/UFMG), contemplando espaços mantidos por organizações não governamentais, coletivos, associações, instrumentos públicos, quilombos, ocupações urbanas e outros (Alencar; Costa, 2020). Entre as iniciativas, diversas ocupam a mancha urbana da cidade de Belo Horizonte e se mostram como formas alternativas de geração de renda e produção de alimento.

Diante dessas práticas, ainda na década de 1990, a Prefeitura Municipal de Belo Horizonte fomentou a criação de hortas urbanas em algumas regiões da cidade. Essas hortas foram planejadas em conjunto com as comunidades locais, que assumiram sua gestão, contando com o apoio técnico da prefeitura. Muitas dessas iniciativas se fortaleceram ao longo do tempo e permanecem ativas até hoje, consolidando como referência em produção agroecológica urbana, como é o caso da Horta Comunitária Vila Pinho.

Apesar de ações e auxílio fornecido para algumas hortas urbanas, não existia uma metodologia consolidada ou política bem definida de subsídio aos coletivos de agricultura urbana. Em 2011, a Política Municipal de Apoio à Agricultura Urbana foi instituída através da lei Nº 10.255, mas as determinações ainda se mostravam muito vagas sobre o funcionamento e concretização da política. Em 2019, a Subsecretaria de Segurança Alimentar e Nutricional - SUSAN, pertencente à Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar E Cidadania - SMASAC, iniciou o credenciamento das hortas urbanas atendidas pela prefeitura, e iniciou a sistematização da metodologia de apoio utilizada atualmente.

Essa retomada e consolidação da política culminou com a publicação do decreto Nº 18.385 em 2023, que regulamenta a Lei nº 10.255/2011 e garante a continuidade da metodologia para além do mandato atual. De acordo com o decreto, os objetivos da Política Municipal de Apoio à Agricultura Urbana são:

- I - apoiar e ampliar as iniciativas de produção agroecológica e difundir a agroecologia em Belo Horizonte, em diálogo com iniciativas de promoção da agricultura familiar;
- II - apoiar a gestão dos resíduos sólidos orgânicos por meio de compostagem doméstica, comunitária e institucional;
- III - contribuir para a constituição de sistemas alimentares saudáveis e sustentáveis que tenham como base os princípios da agroecologia na produção, no processamento, na distribuição, no preparo e no consumo dos alimentos;
- IV - contribuir com a construção social de mercados para os produtos agroecológicos, com o intuito de ampliar a comercialização, reduzir preços e promover aproximação entre produtores e consumidores;
- V - apoiar as redes, as frentes de ações coletivas e as iniciativas locais de fortalecimento de processos de participação popular e de controle social, contribuindo com a autonomia dos sujeitos na construção da agroecologia;
- VI - contribuir com o cumprimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, utilizando áreas públicas não edificadas, subutilizadas ou não utilizadas para a produção agroecológica e estimulando parcerias em imóveis particulares. (Belo Horizonte, 2023b, art 4º)

Dentre as iniciativas da Política Municipal de Apoio à Agricultura Urbana, está o credenciamento e acompanhamento das *Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias*, que tem como objetivo promover segurança alimentar e nutricional da população, além de fortalecer a coletividade de comunidades, através da produção de alimentos saudáveis que contribuem para o desenvolvimento local e a geração de renda (Prefeitura de Belo Horizonte, 2023d).

Cabe destacar que, a partir da publicação do decreto 18.385/2023, passa a ser utilizado o termo *unidades produtivas* ao invés de *hortas urbanas*, uma vez que o projeto compreende diversos formatos de produção alimentar, como hortas, pomares, agroflorestas e outros. O documento também estabelece diversos tipos de unidade produtiva, sendo estes: coletiva comunitária, territórios de tradição, institucional pública, familiar, institucional privada sem fins econômicos, institucional privada com fins econômicos e quintal produtivo. Destes, se destacam para a presente pesquisa a unidade produtiva institucional pública, que é gerida por servidores públicos em um equipamento ou órgão público municipal; e a unidade produtiva coletiva e comunitária, que é gerida por grupos compostos por três ou mais pessoas de diferentes unidades familiares (Belo Horizonte, 2023b). Para aprofundamento e análise nesta pesquisa, foram recortadas as *unidades produtivas coletivas e comunitárias*, uma vez que estas se aproximam às características do urbanismo tático, por se tratarem unidades que ocupam espaços ociosos na cidade, possuem participação popular no processo de implementação e são autogeridas pela comunidade.

Além das unidades produtivas, também existem outras ferramentas e instrumentos de apoio aos produtores urbanos, como: o Centro de Referência em Segurança Alimentar e Nutricional - Cresan para capacitação e apoio das famílias atendidas; a Biofábrica de Joaninhas, que são distribuídas para auxiliar no combate natural de pragas; o Banco de Sementes Crioulas e Agroecológicas, que são distribuídas para produção; e realização de Feiras da Agricultura Urbana, que acontecem semanalmente para venda exclusiva de produtores urbanos.

O credenciamento de *unidades produtivas coletivas e comunitárias* não compreende todas as unidades produtivas urbanas e agroecológicas de Belo Horizonte, mas permite a criação e manutenção de um grande número de unidades na cidade. Cabe destacar que apesar do credenciamento ser uma iniciativa da prefeitura, a necessidade e desejo por áreas produtivas urbanas surgiu na comunidade local, portanto pode-se entender que o projeto apenas contribui para o fomento de uma iniciativa insurgente.

Atores e suas funções

As *unidades produtivas coletivas e comunitárias* possuem dois atores principais: o poder público, que apoia a implantação e manutenção do espaço; e o

grupo de produtores formado por famílias do entorno, que realiza a autogestão do local.

O projeto permite que seja feita a inscrição tanto de grupos interessados em iniciar uma unidade, quanto de indivíduos cadastrados no CadÚnico, para que a prefeitura crie grupos a partir de três ou mais interessados na mesma área. A inscrição é feita através de um formulário disponível no site da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, que é aberto anualmente durante um período previamente divulgado (Prefeitura de Belo Horizonte, 2023d).

Ao realizar sua inscrição, o grupo ou indivíduo deve demonstrar interesse em uma das áreas potenciais divulgadas pela SUSAN para que sejam implantadas unidades produtivas. Essas áreas compreendem vazios urbanos, como terrenos públicos ou áreas ociosas, identificados através de uma consulta pública e triagem de quais possuem potencial produtivo, no qual são analisadas condições como acessibilidade, luz natural, risco de desmoronamento e relevo (Prefeitura de Belo Horizonte, 2023d). Apesar de existirem unidades produtivas em áreas privadas, atualmente são implantadas novas iniciativas apenas em terrenos públicos municipais, medida que tem como objetivo cuidar de terrenos da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte e garantir maior longevidade das unidades implementadas.

Após a definição dos grupos e unidades, a prefeitura auxilia na implantação do empreendimento, que é dividida em três etapas (Prefeitura de Belo Horizonte, 2023d):

- construção social do grupo, através de reuniões com a SUSAN, elaboração participativa do regimento interno, planejamento da ocupação da área e, se possível, atividades de intercâmbio com outras unidades produtivas já implantadas;
- formação técnica do grupo, no qual os seus integrantes têm a oportunidade de aprender técnicas agroecológicas para preparo de solo, confecção de canteiros, irrigação, plantio e outros;
- preparação da área e plantio inicial, no qual a SUSAN oferece materiais para cercamento, ferramentas, sementes, mudas e adubo, além de uma equipe técnica para acompanhar os mutirões comunitários.

Apenas depois de completa as etapas de implantação, o grupo é credenciado no Cadastro Municipal de Agricultura Urbana, se configurando oficialmente como uma das *unidades produtivas coletivas e comunitárias* (Prefeitura de Belo Horizonte, 2023d). As unidades são autogeridas pelas famílias atendidas, que possuem autonomia quanto ao seu regimento e sua produção. A SUSAN realiza o atendimento periódico e monitoramento das unidades, prestando assistência técnica e social, assim como a doação de insumos durante um período mínimo de três anos, que pode ser suspenso ou desligado em casos de inadequação ou inatividade (Prefeitura de Belo Horizonte, 2023d).

Parcerias com o Grupo AUÊ! da Universidade Federal de Minas Gerais também permitiram levantamento de dados sobre as intervenções, que foram organizados e disponibilizados à população em formato de uma cartilha. A criação de parcerias com a academia permite o monitoramento das unidades, e evidencia a importância da colaboração entre diversos agentes para a criação de programas e intervenções de urbanismo tático eficazes. Segundo Sansão Fontes *et al.* (2020, p.61), “quanto mais diversificado, maior a colaboração, mais os saberes se complementam e a intervenção - e claro, as ações que fazem parte de seu processo de planejamento - pode ganhar em escala e alcance”.

Acompanhamento das ações e divulgação de informações

O acompanhamento das ações e a disponibilização de informações relacionadas ao credenciamento das *Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias* têm se mostrado como práticas de fortalecimento e consolidação da política nos últimos anos.

Em 2022, foi elaborada uma cartilha contendo as principais informações sobre cada uma das 41 unidades credenciadas até 2021. Esse material apresenta dados gerais e específicos de cada unidade produtiva coletiva e comunitária, sendo levantados um total de 481 pessoas envolvidas nos projetos e uma área produtiva conjunta de 102.975 m² (Prefeitura de Belo Horizonte; AUÊ!, 2022). O desenvolvimento da cartilha resultou de uma parceria entre a SUSAN, por meio da Diretoria de Fomento à Agroecologia e Abastecimento (DFAB), e o Grupo AUÊ! da UFMG.

Informações atualizadas sobre as *Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias* e as Unidades Institucionais são disponibilizadas no BHMap, plataforma

que reúne dados como localização, ano de cadastro, tipo de produção e área total de cada unidade.

Além disso, o site oficial da Prefeitura de Belo Horizonte contém uma página dedicada às *Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias*, reunindo todos os materiais elaborados sobre o projeto, como legislações, decretos, cartilhas e mapeamentos. Nesse espaço, estão disponíveis informações detalhadas sobre o processo de credenciamento, incluindo etapas e regras para adesão, calendário com datas importantes e links para o formulário de inscrição. Dentre todas as políticas analisadas, esta possui a página com o maior número de informações centralizadas em um único local, facilitando o acesso da população.

A análise de materiais como a cartilha e as páginas da web, associada às entrevistas realizadas, evidenciam a transparência do projeto e o monitoramento realizado pela SUSAN. Este acompanhamento possibilita não apenas avaliar a eficácia das ações implementadas, mas também identificar possíveis ajustes para aprimorar a execução da política. A evolução dessa iniciativa, desde os anos 1990, e sua remodelação e consolidação com a publicação do Decreto 18.385/2023, apontam para o esforço da secretaria em adaptar sua abordagem de acordo com as necessidades das unidades atendidas.

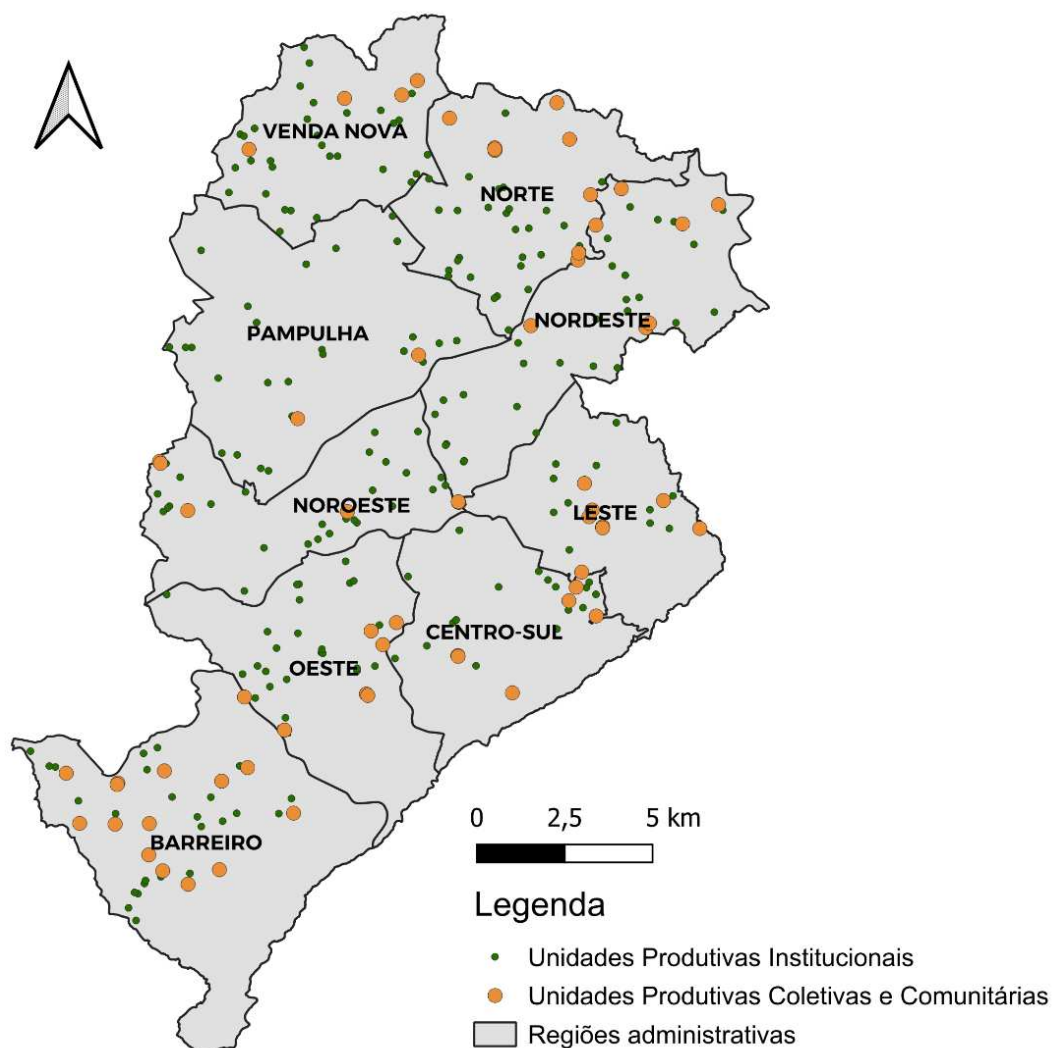
Localização das intervenções

Um dos principais diferenciais das *Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias* é sua extensão e presença nas periferias de Belo Horizonte: atualmente existem 56 unidades na cidade, localizadas em todas as regiões administrativas (figura 33). Desde a reformulação do credenciamento de unidades agroecológicas, o número de unidades produtivas aumentou consideravelmente, atendendo um maior número de regiões de Belo Horizonte. Das 56 *unidades produtivas coletivas e comunitárias*, mais de 57% foram implantadas após 2019. É importante destacar que o projeto tem como objetivo manter suas unidades produtivas em funcionamento pelo maior período possível, portanto a tendência é que o número de unidades credenciadas continue a crescer.

Também existem outras 223 Unidades Produtivas Institucionais, que apesar de não ocuparem terrenos ociosos ou serem autogeridas pela população, também contribuem para a segurança nutricional e fortalecimento da agroecologia. As

Unidades Produtivas Institucionais também estão bem distribuídas entre todas as regiões administrativas, com maior predominância nas periferias (figura 33).

Figura 33: Mapa de localização de unidades produtivas em Belo Horizonte



Fonte: Elaborado pela autora, dados disponibilizados pela Prefeitura de Belo Horizonte, 2024b.

A região administrativa com maior número de *unidades produtivas coletivas e comunitárias* é Barreiro, a localidade com menor renda média da cidade e que também possui uma baixa densidade demográfica quando comparada a outras regiões (Prefeitura de Belo Horizonte, 2021a). Desta forma, as quinze unidades coletivas e comunitárias da regional funcionam não só como uma iniciativa eficaz para a geração de alimentos saudáveis para a população local, mas também criam uma fonte de renda e integração municipal. Diversas hortas urbanas credenciadas participam da Feira de Agricultura Urbana e do Programa de Aquisição de Alimentos promovidos pela Prefeitura de Belo Horizonte, gerando maior inclusão dos agricultores urbanos de localidades periféricas.

As regionais com menor número de *unidades produtivas coletivas e comunitárias* são Pampulha (duas unidades), Venda Nova (quatro unidades) e Noroeste (quatro unidades). Enquanto o baixo número de intervenções na Pampulha pode ser relacionado a maior renda média e presença de grandes áreas de proteção ambiental, o menor número de unidades em Venda Nova e Noroeste pode ser atrelado à alta densidade demográfica das regionais.

Entraves e potencialidades

Um dos maiores entraves apontados pelas entrevistas como poder público e com os produtores, foi a ausência de jovem nas unidades produtivas. Muitos idosos encontram nas *unidades produtivas coletivas e comunitárias* uma atividade para realizarem após a aposentadoria, com o objetivo de lazer e complemento de renda. Embora essa participação seja positiva em termos de engajamento social, o predomínio dessas pessoas representa um entrave à longevidade do programa. As incertezas em relação ao futuro das unidades, associadas à baixa remuneração, desmotivam as gerações mais jovens a se dedicarem exclusivamente ao projeto. Além disso, a dificuldade de conciliar o trabalho produtivo nas unidades com outras atividades remuneradas torna a adesão exaustiva para muitos. Atualmente, a maior parte do público atendido possui mais de 50 anos e/ou são mulheres, sendo estes aposentados ou donas de casa.

Os conflitos internos nas comunidades envolvidas também foram identificados como um desafio, que frequentemente estão ligados às vulnerabilidades sociais dos participantes e às condições locais, e que pode levar à descontinuidade do plantio e manutenção da unidade. Nesses casos, o poder público atua como mediador e tenta reestabelecer o grupo de famílias e produtores. Contudo, a retomada das atividades nem sempre é imediata, o que compromete a produtividade da unidade e a expansão do projeto para novos locais.

Outros entraves foram apontados pelo produtor entrevistado, como a incerteza sobre a permanência no terreno, mesmo após anos de produção. Apesar de o poder público afirmar que busca tornar essas iniciativas permanentes, a realidade é que os terrenos utilizados continuam como propriedade do poder municipal, que pode atribuir outra função àquele terreno. Em entrevista com o produtor, foi relatado que uma das unidades produtivas mais antigas e reconhecidas de Belo Horizonte quase foi retirada em função da construção de uma ponte. A obra só foi realocada após a mobilização

dos produtores e da comunidade local. Uma situação similar foi mencionada rapidamente durante a entrevista com o poder público, no qual uma unidade produtiva foi desmobilizada em função da construção de um conjunto habitacional. Esse cenário de incerteza desmotiva os produtores atuais, o que pode levar a sua saída, e desestimula novos participantes, especialmente os jovens, que não encontram nas unidades produtivas uma possibilidade de carreira bem remunerada e estável.

O fato de o terreno não pertencer aos produtores da unidade leva a outra problemática, em relação a obtenção de crédito em bancos para investimento na produção. Além do desafio já existente para produtores agrícolas urbanos na obtenção de financiamentos, a inexistência do título de propriedade inviabiliza os créditos bancários. Dessa forma, grande parte do investimento adquirido pelos produtores vem do apoio do poder público, mas que ainda é insuficiente para aumentar substancialmente a produção. A própria secretaria responsável reconhece a elevada dependência dos produtores em relação à ajuda do programa, que, com sua estrutura atual, não é capaz de suprir toda a demanda existente para manutenção e criação de novas unidades.

Apesar de seus desafios, a política também possui diversas potencialidades e proporciona muitos benefícios às comunidades atendidas. As *unidades produtivas coletivas e comunitárias* se destacam pelo incentivo ao plantio de plantas alimentícias não convencionais (PANCs) e espécies nativas, além da promoção de estudos sobre técnicas agroecológicas (figura 34). Essas iniciativas contribuem para a preservação da biodiversidade, a disseminação de conhecimentos sobre plantas medicinais e o consumo de PANCs, valorizando práticas alimentares mais saudáveis e sustentáveis.

Figura 34: Foto de unidade produtiva Tudo Saudável, que utiliza a técnica de agrofloresta. Bairro Pousada Santo Antônio, regional Nordeste.



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

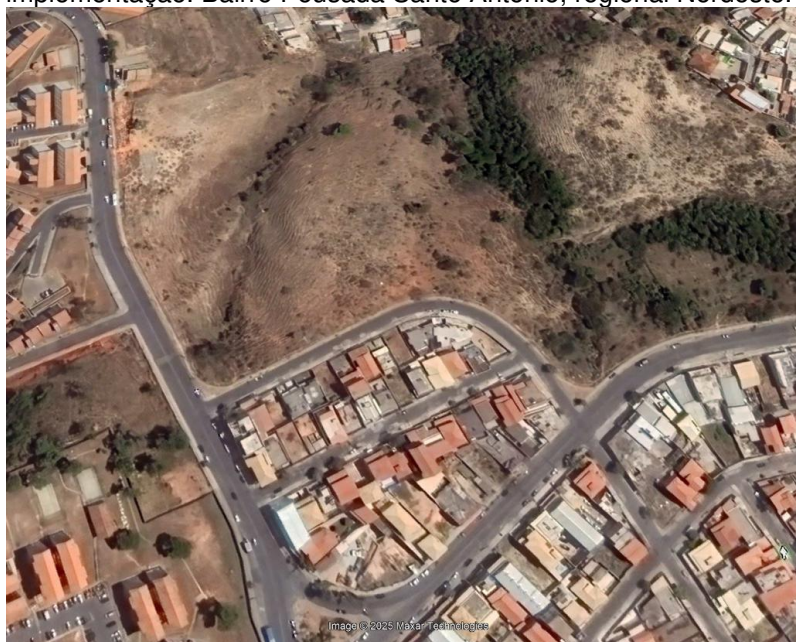
O programa também possibilita a criação de áreas verdes espalhadas por Belo Horizonte (figura 35), o que auxilia no microclima local. Durante a observação in loco, ficou evidente a redução de temperatura na unidade produtiva em comparação com outras áreas da cidade. Além disso, as unidades produtivas auxiliam na recuperação de áreas desmatadas, tanto dentro de seu perímetro quanto em seu entorno (figuras 36 e 37). É possível perceber esse fenômeno através das imagens de satélite da agrofloresta Tudo Saudável, implementada em 2018 (Prefeitura de Belo Horizonte, 2024b).

Figura 35: Imagem de satélite da Horta Vila Pinho, localizada no bairro Diamante, regional Barreiro.



Fonte: Google Earth, 2024.

Figura 36: Imagem de satélite da localização da Agrofloresta Tudo Saudável em 2015, antes de sua implementação. Bairro Pousada Santo Antônio, regional Nordeste.



Fonte: Google Earth, 2015.

Figura 37: Imagem de satélite da localização da Agrofloresta Tudo Saudável em 2024, depois de sua implementação. Bairro Pousada Santo Antônio, regional Nordeste.



Fonte: Google Earth, 2024.

Outro ponto positivo é a ampla distribuição dessas unidades produtivas pela cidade, que estão localizadas em todas as regionais de Belo Horizonte e são presentes em maior quantidade em áreas periféricas e vulneráveis. São priorizadas comunidades onde há maior demanda por programas de segurança alimentar, devido à menor renda média e ao maior número de pessoas em situação de vulnerabilidade socioeconômica.

As unidades produtivas também promovem oportunidades de geração de renda, especialmente para pessoas em situação de vulnerabilidade. Elas têm sido uma ferramenta importante para a reinserção de pessoas na comunidade, como indivíduos em reabilitação de dependências químicas. Mulheres que se dedicavam exclusivamente a suas casas e não possuíam renda própria também encontraram no programa uma alternativa: atualmente 60% do público presente nas unidades produtivas é feminino (Prefeitura de Belo Horizonte, 2024d). A partir do trabalho na gestão e na produção de alimentos, é possível criar oportunidades de autonomia financeira para as mulheres atendidas, além da sua capacitação para o manejo sustentável do solo, a partir de práticas baseadas na agroecologia (Prefeitura de Belo Horizonte, 2024d).

O programa também permite a geração de alimentos para doação e para consumo das famílias produtoras, garantindo uma alimentação nutricionalmente rica, com ingredientes frescos e sem a adição de agrotóxicos. Crianças envolvidas no projeto também se sentem mais confortáveis e dispostas em consumir frutas, legumes e vegetais, devido a maior conexão e entendimento desses produtos.

Além disso, as unidades produtivas desempenham um papel significativo na segurança local. Espaços antes abandonados e degradados, frequentemente tomados por mato, entulhos e bichos, são transformados em áreas vivas e produtivas. Em muitos casos, uma vez que estes terrenos ocupam grandes áreas em meio a comunidade, as unidades se tornam trajetos seguros e acessíveis para a circulação de pessoas. Os benefícios não se limitam apenas à população local, uma vez que os terrenos, em sua maioria, são de propriedade da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. O espaço antes sujeito a deterioração ou invasão, agora tem seu cuidado compartilhado com a comunidade do entorno.

4.1.4. *Zonas 30*

Origem e configuração da política

A prática de *Zonas 30* antecede as intervenções em Belo Horizonte, partindo dos conceitos de “traffic calming” que tiveram origem na década de 1960 em Delft, na Holanda, por meio das “woonerf zones” (Silva, 2019). Como forma de expandir o conceito para maiores dimensões de forma menos onerosa e restritiva, surgem as *Zonas 30*: áreas nas quais os carros têm como limite de velocidade 30km/h (Silva,

2019). A definição dos 30km/h surge a partir do entendimento que esta velocidade reduziria a probabilidade de acidentes de trânsito fatais para os pedestres, o que foi confirmado por Rospa (2005): a chance de sobrevivência do pedestre é próxima de 90% quando ocorre dentro destes parâmetros. As intervenções não consistem em apenas modificar a velocidade permitida, mas em também alterar a configuração viária para induzir uma menor velocidade do automóvel.

Em Belo Horizonte, a primeira intervenção de *Zonas 30* na cidade ocorreu em 2019, mas a discussão sobre sua criação já acontecia desde 2014. A ideia surgiu a partir da implementação de rotas cicloviárias na cidade, que havia sido sugerida “de cima para baixo” pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, através da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans). Inicialmente, grande parte da rota seria feita por ciclovias e ciclofaixas, ou seja, espaços exclusivos para bicicletas. Porém, foi entendido que este formato não era bem aceito pelos ciclistas, a partir de conversas no Grupo de Estudos Pedala BH – GT Pedala BH, um “grupo aberto e sem líderes, de caráter consultivo, que serve de espaço para o diálogo entre poder público, sociedade civil, associações e cidadãos interessados em fomentar o uso da bicicleta na cidade” (Prefeitura de Belo Horizonte, 2023b). O grupo foi criado em 2014, dentro do Programa de Incentivo ao Uso da Bicicleta em Belo Horizonte – Pedala BH, que visa a promoção do uso da bicicleta, um meio de transporte que, além de benéfico para a mobilidade, “é um veículo de baixo custo de aquisição e de manutenção, não poluente, silencioso, flexível em seus deslocamentos e promotor da melhoria da saúde” (Prefeitura de Belo Horizonte, 2022b).

Durante as reuniões do GT Pedala BH, foi possível entender que os ciclistas preferiam ruas compartilhadas, nas quais se sentissem seguros para pedalar, ao invés de faixas exclusivas para bicicletas. A população entendia a necessidade de ciclovias em avenidas e ruas movimentadas, mas argumentava a favor de vias compartilhadas em zonas que estas fossem possíveis. Assim, a metodologia de *Zonas 30* surge como uma alternativa para uma nova categoria de implementação das rotas cicloviárias.

Dentre as políticas públicas estudadas, o projeto de *Zonas 30* em Belo Horizonte é o único que é divulgado publicamente como uma ação de urbanismo tático, tendo como objetivo reduzir a velocidade dos automóveis e criar espaços de convivência, trazendo conforto e segurança para pedestres e para a mobilidade ativa (Trevisan, 2021). A política também busca melhorar a qualidade do ar, diminuir

acidentes e trazer educação e consciência sobre apropriação urbana e mobilidade (Trevisan, 2021). As intervenções utilizam de ferramentas como acréscimos de calçadas nas esquinas, criação de rotatórias, criação de travessias para pedestres e a ocupação especial dos espaços (Prefeitura de Belo Horizonte, 2024e).

Apesar de já existirem diversos projetos já terem sido executados, não existem leis ou decretos que instituem o projeto de forma exclusiva. Sua definição, objetivos e previsão de ampliação constam no Plano de Mobilidade de Belo Horizonte, no eixo Circulação Calma. Este eixo possui como objetivo “reduzir a intensidade e a velocidade do tráfego, promovendo e incentivando o aumento de espaços de convivência e a apropriação das vias pela população”, tendo como medida principal a implantação de *Zonas 30* no hipercentro, centralidades regionais e bolsões ambientais, especialmente em áreas com maior concentração de atropelamentos (BHTrans, 2017, p.31).

Em entrevista com o poder público, foi possível compreender que o projeto utiliza da metodologia do urbanismo tático para implementar as intervenções de forma faseada. Grande parte das ações possuem uma fase temporária planejada junto da comunidade, garantindo maior aceitação da população e maior eficácia do projeto. Nesta etapa, são utilizados elementos como pintura da via, placas de sinalização, vasos de plantas, mobiliário temporário e balizadores. Posteriormente, as soluções têm seus resultados analisados para serem encaminhadas para sua fase permanente, com elementos mais duradouros. Nesta etapa, utiliza-se elementos como alargamento permanente de calçadas nas esquinas, criação de faixas de pedestre elevadas e implantação de tachas refletivas.

Atores e suas funções

O projeto é coordenado pelo órgão responsável pela mobilidade de Belo Horizonte. Atualmente, a gestão viária e de mobilidade urbana em Belo Horizonte passa por uma transição entre a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans) e a Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte (SUMOB), portanto o órgão responsável pelo projeto *Zonas 30* também está em mudança. Este órgão é o responsável pela coordenação do projeto e suas etapas, assim como a concepção do projeto inicial.

Em entrevista com a SUMOB, também foi possível identificar outros parceiros dentro do próprio poder público, como a Superintendência de Limpeza Urbana e

outras secretarias a depender da localização da intervenção: Secretaria de Educação, quando a ação é realizada no entorno de escolas, ou Secretaria de Saúde, quando a ação é realizada em uma região hospitalar.

Algumas organizações da sociedade civil também auxiliam na realização de diversos projetos, como Movimento Nossa BH e a Associação de Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte - BH em Ciclo. Outros parceiros da comunidade local participam de intervenções específicas, como as associações de bairro, os comerciantes locais e diretores, pais e professores de escolas.

A cada intervenção as metodologias de engajamento comunitário eram adaptadas pelo poder público, para que a maior parte dos usuários daquela via fossem envolvidos no desenvolvimento do projeto. Para entender melhor o processo e a participação popular, podemos utilizar a *Zonas 30 Cachoeirinha* e *Confisco* como exemplo.

O projeto *Zonas 30 Cachoeirinha* teve a participação de lideranças comunitárias, residentes, comerciantes e prestadores de serviço, com uma atenção especial às crianças estudantes das escolas do entorno, utilizando ferramentas de engajamento comunitário e coleta de dados como entrevistas e painéis colaborativos (Trevisan, 2020). A intervenção temporária ocorreu entre os dias 26 e 29 de abril de 2019, no qual o mobiliário urbano temporário, pintura do piso, elementos de paisagismo e sinalização removível foram utilizados para criar sinuosidades na pista, alargamento da calçada e redução do raio de curvatura nos cruzamentos (Trevisan, 2020).

A Zona 30 Confisco foi implementada em 2019, no entorno da Escola Municipal Anne Frank, e envolveu as crianças no desenvolvimento do projeto. Em uma primeira etapa, foi feito o diagnóstico do entorno da escola, e então foram elaboradas oficinas e reuniões com os alunos da escola. Durante essas oficinas os alunos aprenderam sobre os conceitos das *Zonas 30* e elaboraram propostas de redesenho da via e placas de sinalização temporárias (Trevisan, 2020). Nos dias 19 a 22 de setembro de 2019, ocorreram as atividades comemorativas para entrega das ruas remodeladas, nas quais o poder público e a comunidade haviam realizado a demarcação da nova geometria das vias, a pintura do piso, o plantio de mudas em vasos ornamentais e a colocação de mobiliário e sinalização feita pelos alunos (Trevisan, 2020).

A maior diferença entre as intervenções foi em sua fase permanente: enquanto a Zona 30 Cachoeirinha teve diversos elementos permanentes instalados após a ação, a Zona 30 Confisco não obteve tantas mudanças permanentes. O bairro Cachoeirinha recebeu segregadores de concreto e um abrigo para ponto de ônibus, além de manter a sinuosidade da rua e o alargamento da calçada em alguns trechos (Trevisan, 2020). Por outro lado, o bairro Confisco não teve a calçada alargada, recebendo apenas balizadores fixos para proteger a pintura do chão. Alguns vasos de plantas também foram mantidos pela escola, porém, com a chegada da pandemia, precisaram ser retirados. Com o fechamento da escola durante a pandemia da Covid-19 e a falta de elementos duradouros, grande parte das mudanças propostas pela intervenção foram perdidas.

Além da comunidade local e do poder público, muitas das intervenções de *Zonas 30* em Belo Horizonte foram viabilizadas pela presença de ONGs e institutos nacionais e internacionais, que participaram como financiadores, capacitadores e/ou apoiadores dos projetos. Em agosto de 2018, a cidade recebeu o workshop internacional “Connective Cities: discutindo as *Zonas 30* e uma cidade viável para todos”, que permitiu a capacitação de representantes da sociedade civil e do poder público para a implementação de *Zonas 30* em Belo Horizonte (ITDP Brasil, 2020b). O workshop foi resultado de uma parceria da BHTRANS com especialistas alemães e outras instituições, como o Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit – GIZ, Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento – ITDP Brasil e o World Resources Institute – WRI Brasil. O primeiro projeto, *Zonas 30 Cachoeirinha*, teve como agente financiador o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento – ITDP Brasil, enquanto outros receberam o financiamento com a ONU Habitat.

Uma mudança significativa em relação aos atores e formato do projeto foi identificada em entrevista com a SUMOB. Algumas ações recentes, que também são consideradas como intervenções de *Zonas 30* pela Prefeitura de Belo Horizonte, não tiveram as fases efêmeras e temporárias que possibilitam a participação popular. Estas intervenções não foram conduzidas pelos mesmos responsáveis das demais ações táticas, e buscaram apenas diminuir a velocidade da via através de modificações permanentes.

A ausência dessas etapas e de outros agentes para além do poder público, características do urbanismo tático, combinada com a falta de outras medidas de

engajamento comunitário ou monitoramento, comprometeram a eficácia dessas intervenções e não alcançaram a redução de velocidade desejada. Embora sejam classificadas como *Zonas 30* pela prefeitura, estas não são reconhecidas como ações de *Zonas 30* pelo Núcleo de Mobilidade Ativa da BHTrans, grupo envolvido nas demais iniciativas do projeto. Apesar deste dado fornecido em entrevista, não foi possível encontrar dados precisos sobre quais são as ações sem participação popular ou fase temporária. Os dados encontrados serão explorados no tópico “localização das intervenções”.

Para França (2022), a Zona 30 do bairro Cachoeirinha e a Zona 30 do bairro Confisco foram processos mais discutidos e colaborativos entre atores, envolveram maior participação da população e talvez por isso mais transformadores ao longo de sua realização, pois receberam demandas e incentivos de diversos interessados.

Acompanhamento das ações e divulgação de informações

Todas as ações implantadas utilizando a abordagem do urbanismo tático, sendo divulgadas como tal, tiveram um acompanhamento de sua fase efêmera e temporária, para que fossem identificadas quais mudanças poderiam ser encaminhadas para a fase permanente. Foram utilizadas oficinas, entrevistas, medições de velocidade de automóveis, painéis colaborativos e outras ferramentas. As medições são feitas antes da ação e durante sua fase efêmera, que dura em torno de três dias, além de ser feito um monitoramento do local durante um ano após a implementação, que compreende parte da fase permanente.

O monitoramento e a implementação das diversas ferramentas para coleta de dados permitem a aplicação da abordagem cíclica de projeto defendida por Lydon e Garcia (2015) e Sansão Fontes *et al.* (2020): a prática do “construir-medir-aprender”. Dessa forma, os dados coletados antes e durante a fase efêmera do projeto auxiliaram na elaboração de sua fase permanente, já o monitoramento e avaliação durante o ano seguinte permitiram entender como o público do entorno se comporta e se os objetivos esperados foram atingidos. Caso seja necessário, são realizados ajustes na intervenção.

Informações sobre as medições de algumas intervenções foram disponibilizadas por seus órgãos financiadores, como o relatório e vídeo informativo publicados pelo ITDP Brasil, referente à Zona 30 Cachoeirinha. A localização desta e das demais intervenções do programa podem ser acessados tanto na página

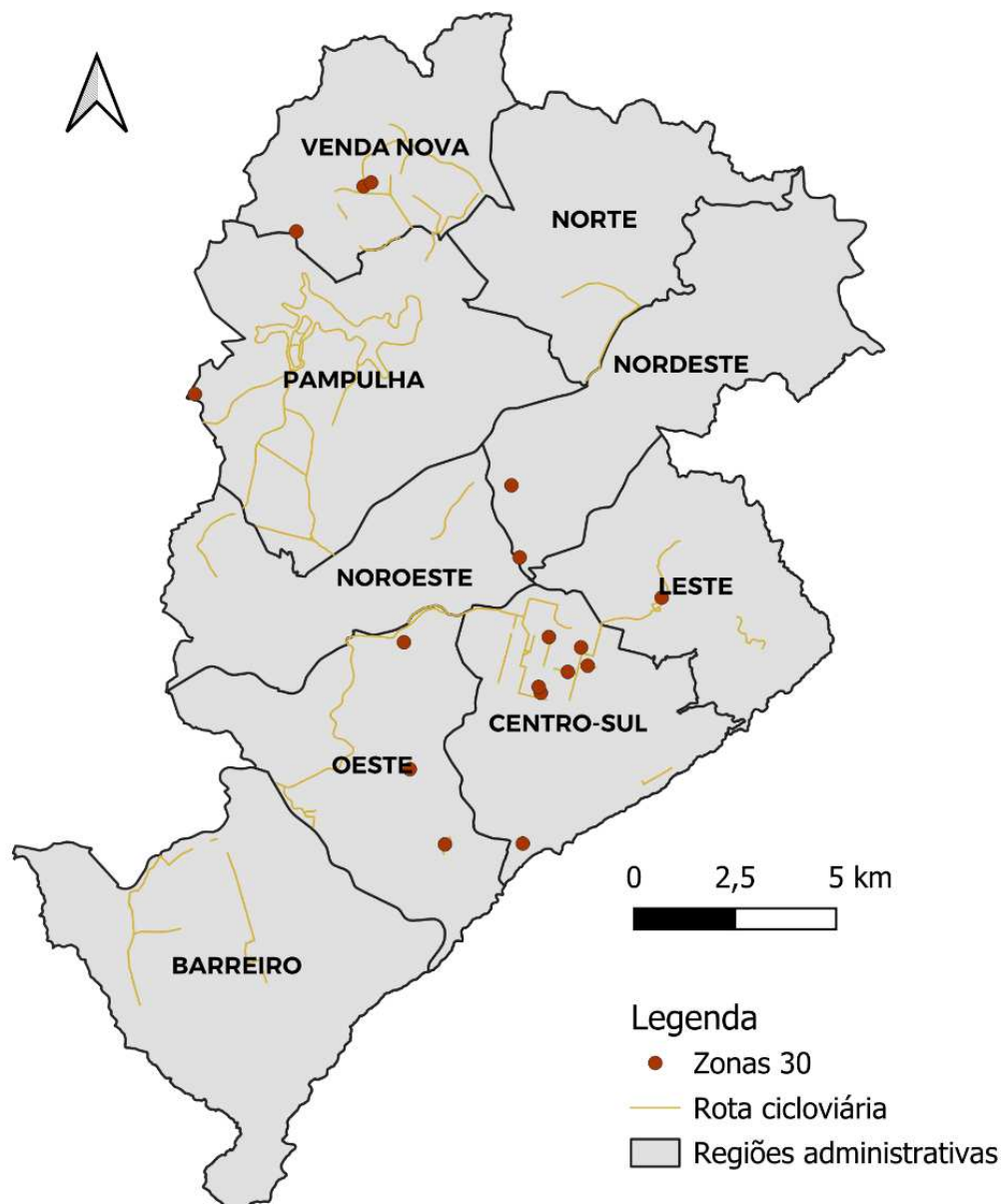
dedicada ao projeto de *Zonas 30*, no site da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, quanto no BHMap. Além disso, o BHMap disponibiliza em um mapa interativo informações técnicas adicionais sobre todas as *Zonas 30*, como extensão, ano de implantação e o sentido das vias (bidirecional ou unidirecional).

Pesquisas científicas relacionadas à implementação dessas iniciativas também foram identificadas, incluindo artigos, dissertações e teses acadêmicas. Embora essas produções apresentem uma linguagem técnica que pode limitar o acesso da população em geral, elas registram e analisam dados relevantes, fornecendo análises importantes para o aprimoramento das intervenções realizadas até o momento.

Localização das intervenções

Em 2024, já existem 16 locais com *Zonas 30* implantadas segundo a Prefeitura de Belo Horizonte (Prefeitura de Belo Horizonte, 2024e), além de áreas novas em execução. Entre os locais implementados, estão ruas próximas a escolas, hospitais, praças e outros equipamentos públicos do governo local. Não há intervenções em todas as nove regiões administrativas, apenas nas regiões Centro-Sul, Oeste, Leste, Nordeste, Pampulha e Venda Nova, com maior concentração no centro da cidade (Figura 38).

Figura 38: Mapa de localização de Zonas 30 em Belo Horizonte, segundo a Prefeitura de Belo Horizonte



Fonte: Elaborado pela autora, dados disponibilizados pela Prefeitura de Belo Horizonte, 2024b.

Dentre as 16 intervenções mapeadas pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte como parte do projeto *Zonas 30*, algumas não tiveram fase temporária ou participação popular, características centrais do urbanismo tático. A ausência desses elementos resultou na ineficácia da redução de velocidade dos veículos. Não foi possível identificar, nos dados oficiais, quais intervenções seguiram ou não essa abordagem. No entanto, com base em entrevista realizada com um representante da SUMOB e membro do Núcleo de Mobilidade Ativa, foi possível confirmar a aplicação da metodologia de urbanismo tático nas seguintes localidades: Rua Simão Tamm - bairro Cachoeirinha (Nordeste); Ruas K e U - bairro Confisco (Pampulha); Rua

Diamantina - bairro Lagoinha (Nordeste); Rua Gonçalves Dias - bairro Funcionários (Centro-Sul); Rua Silvianópolis - bairro Santa Tereza (Leste); entorno da Praça Alexandrina Maria Coutinho - bairro Céu Azul (Venda Nova); entorno da Praça José Nogueira de Sá - bairro Rio Branco (Venda Nova); e entorno da Praça Antônio Margarida - bairro Rio Branco (Venda Nova).

Além dessas, foi mencionada uma intervenção no bairro Jardim Felicidade, na regional Norte, identificada como uma Zona 30 pelo membro do Núcleo de Mobilidade Ativa. Porém, a prefeitura enquadra esta intervenção em outro projeto, intitulado *Rua de Estar*, e não a considera como parte do projeto de *Zonas 30*. Portanto, fica evidente não há um alinhamento entre o grupo da BHTrans/SUMOB responsável pelo projeto e os dados divulgados pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. Esse exemplo reforça a necessidade de maior integração e clareza entre os órgãos envolvidos, especialmente no que se refere à transparência e sistematização das informações sobre as políticas públicas implementadas.

Além das intervenções já realizadas, a Rua Goiás, localizada no centro de Belo Horizonte, encontra-se em obras e será a 17ª intervenção da cidade, indicando que o poder público continua expandido o programa de *Zonas 30*. No entanto, a nova zona 30 está sendo executada sem passar pelas etapas temporárias que caracterizam as ações de urbanismo tático e foram essenciais para o sucesso das primeiras intervenções do programa.

As *Zonas 30* são consideradas parte da rota cicloviária da cidade, e compõem 6,12% da rota cicloviária de Belo Horizonte¹¹. O Plano de Mobilidade de Belo Horizonte estabeleceu a meta de implantar 75 km de *Zonas 30* até o ano de 2030, dos quais apenas 6,616km haviam sido implantados até 2022 (Prefeitura de Belo Horizonte; SUMOB; BHTrans, 2024).

Entraves e potencialidades

Apesar do projeto *Zonas 30* trazer muitos benefícios, também existem fragilidades em sua implantação. O primeiro deles é a falta de conexão destes pontos de via compartilhada com o restante da rota cicloviária, como é possível observar na figura 38. Apesar das intervenções trazerem benefícios pontuais nos locais que estão

¹¹ Cálculo feito com base nos dados disponibilizados no Balanço da Mobilidade 2023: ano-base 2022 (Prefeitura de Belo Horizonte; SUMOB; BHTrans, 2024).

inseridas, conectar as rotas possibilitaria uma ampliação da população beneficiada pela política e a maior integração da mobilidade ativa na cidade de Belo Horizonte.

Durante as observações in loco foi possível perceber que algumas delimitações feitas por pinturas no chão e tachões não são respeitadas pelos veículos, que transitam ou estacionam em áreas delimitadas para pedestres. Alguns balizadores e tachões também precisavam de manutenção, por estarem desgastados ou danificados (figura 39). Também foi possível perceber veículos não respeitando a velocidade máxima de 30km/h na Zona 30 Lagoinha, uma área caracterizada por uma via predominantemente reta, exceto pelas pinturas de piso e delimitações sinuosas realizadas pela intervenção (figura 40).

Figura 3939: Foto da Zona 30 Cachoeirinha, que apresenta danos em muitos dos segregadores de concreto instalados para fase permanente do projeto. Bairro Cachoeirinha, regional Nordeste.



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

Figura 4040: Foto da Zona 30 Lagoinha, no qual muitos automóveis não respeitam as sinuosidades propostas pela pintura do piso e tachões. Bairro Lagoinha, regional Noroeste.



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

Também foi observado durante as visitas nas intervenções a utilização de diferentes tipos de placas para identificar a área de *Zonas 30* (figura 41 e 42). Seria importante a padronização da sinalização viária para que sua identificação fosse mais clara, uma vez que esta área possui velocidade reduzida e é considerada uma via compartilhada com ciclistas e outros tipos de mobilidade ativa.

Figura 41: Foto das placas de sinalização de Zonas 30 encontradas em Belo Horizonte. Bairro Cachoeirinha (regional Nordeste).



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

Figura 42: Foto das placas de sinalização de Zonas 30 encontradas em Belo Horizonte. Bairro Lagoinha (regional Noroeste).



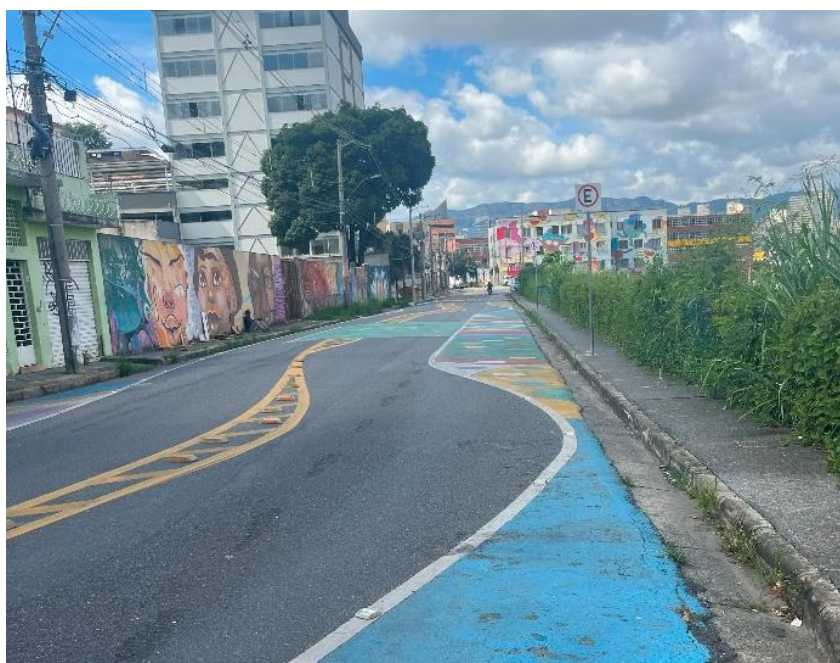
Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

Outro entrave identificado nas entrevistas é a aceitação desta política por parte da prefeitura. A realização de mudanças que diminuem o espaço do carro nas cidades ainda é muito controversa, e, portanto, evitada por questões políticas. Por esse motivo, do primeiro momento de planejamento até a execução da primeira intervenção existe uma lacuna de 5 anos.

Também é possível perceber que muitas ações realizadas recentemente descartam etapas efêmeras e temporárias, nas quais havia o engajamento comunitário, para agilizar e baratear o custo de implementação. Como apontado por Silva (2019), a fase temporária das *Zonas 30* é essencial para que a ação seja eficaz em seus objetivos, uma vez que ela viabiliza a coleta de ideias da comunidade, a avaliação do desempenho da proposta *in loco* e a realização os devidos ajustes.

Uma das potencialidades observadas nas observações *in loco* foi que as intervenções que realizaram a manutenção das pinturas no chão e inseriram arte urbana, como muralismo ou grafitti em empenas, fizeram que seu entorno transmitisse mais segurança ao pedestre, o que estimula a maior circulação de pessoas a pé ou de bicicleta na região (figura 43 e 44). Como mencionado pelo ITDP Brasil (2020), o aspecto visual da intervenção colabora para que a população interprete o espaço como seu e se aproprie dele, uma vez que o asfalto é associado à área exclusiva de automóveis.

Figura 43: Foto da Zona 30 Lagoinha, que manteve a pintura de piso e possui artes nos muros e empenas do entorno. Bairro Lagoinha, regional Noroeste.



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

Figura 44: Foto da Zona 30 Lagoinha, que manteve a pintura de piso e possui artes nos muros e empenas do entorno. Bairro Lagoinha, regional Noroeste.



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

O monitoramento após a realização das intervenções, assim como a comparação com as medições feitas antes da ação, evidenciou outros sucessos do programa. Na Zona 30 Confisco, 88,2% dos entrevistados disseram aprovar a mudança e 87,3% gostariam que as transformações fossem permanentes (Trevisan, 2020). Já na Zona 30 Cachoeirinha, 81% dos participantes afirmaram preferir a rua com as modificações de desenho, mobiliário e paisagismo; e o número de entrevistados que disseram se sentir “muito seguros” sobre a “sensação de segurança em relação ao trânsito motorizado” subiu de 2,9% para 56,2% dos entrevistados (Trevisan, 2020). Medições na rua Simão Tamm entre as ruas Nossa Sra. da Paz e Cônego Santana indicaram uma redução de 31% na velocidade dos carros: enquanto antes da intervenção a velocidade média era de 38 km/h, com picos de até 51 km/h, durante a ação temporária as medições revelaram uma média de 29 km/h e picos de até 43 km/h (ITDP Brasil, 2020a).

Não foram encontrados registros sobre monitoramentos em ações que não tiveram fases temporárias ou efêmeras, portanto não é possível afirmar se estas medições foram realizadas ou não, assim como não é possível afirmar que os objetivos propostos pela política foram alcançados nessas localidades.

Diante do exposto, o programa se mostra com grande potencial em diminuir os acidentes e as fatalidades no trânsito quando implementado de forma faseada, além de fomentar o transporte não motorizado, uma vez que faz da rua um espaço mais seguro e convidativo para a comunidade. É importante lembrar que essa política não consegue por si só solucionar o desequilíbrio entre carros e pedestres. Como observado por França (2022), as *Zonas 30* de Belo Horizonte podem ser interpretadas como etapas primárias, mas que devem fazer parte de um processo maior, de um investimento na cidade que conduza a um processo menos unilateral e mais aberto à negociação entre os atores envolvidos.

4.1.5. *Ciclofaixas temporárias*

Origem e configuração da política

Diante de uma Belo Horizonte que já fomentava a mobilidade ativa através do Pedala BH, implementação de rotas cicloviárias e das *Zonas 30*, mas que ainda enfrentava muita resistência do poder público e da população, as *ciclofaixas temporárias* surgiram como mais uma frente de ação. Além de melhorar a infraestrutura cicloviária, por sua característica temporária e flexível, a política também permitiu a conscientização e discussão sobre a mobilidade ativa na cidade.

De 2016 a 2020, Belo Horizonte não cumpriu a meta de infraestrutura cicloviária definida no plano de mobilidade urbana, possuindo investimentos limitados nessa área. A pandemia da covid-19 acabou por “acirrar conflitos e práticas de um cenário que já existia” (França; Faria, 2021), agravando o desequilíbrio entre espaços destinados aos automóveis e à mobilidade ativa. Nesse contexto, a necessidade por intervenções rápidas, flexíveis e de baixo custo cresceu consideravelmente.

Com a recomendação do distanciamento social, o uso de transporte públicos compartilhados já não era a alternativa mais segura. Ao mesmo tempo, diante de uma cidade que já não comportava o número de carros em circulação, o aumento do número de automóveis poderia agravar o tráfego e os congestionamentos na cidade. Em vista dessa realidade, era de interesse do governo e da população o transporte

de bicicleta ou a pé. Dessa forma, surgem as rotas de *ciclofaixas temporárias* em meados de 2020, através de uma reunião extraordinária do GT Pedala BH.

A reunião discutiu a possibilidade de *ciclofaixas temporárias* em Belo Horizonte e os locais mais adequados para receber a ação, uma vez que projetos similares haviam sido implantados em cidades da Europa com sucesso. Nessas localidades, a bicicleta já se mostrava como um modal de transporte funcional e seguro, sendo inclusive recomendada pela OMS por possibilitar o distanciamento físico desejado contribuir para que a população alcance os níveis mínimos recomendados de atividade física diária (Organização Mundial de Saúde, 2020). Portanto, a Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, através da BHTRANS, decide adaptar a ferramenta para a realidade belo-horizontina.

As *ciclofaixas temporárias* foram implantadas rapidamente pela BHTrans como forma de unir trechos da rota cicloviária da cidade, sendo inauguradas em 13 de julho de 2020. Mesmo com as recomendações de isolamento social, muitos, especialmente profissionais de serviços essenciais, ainda precisavam se locomover pela cidade. Por isso, o projeto tinha como principal objetivo oferecer uma possibilidade de deslocamento seguro para aqueles que o necessitavam durante a pandemia.

No início, a infraestrutura ainda era simples, contando apenas com a pintura de uma linha branca no chão e cones móveis para delimitar a área, que antes da intervenção consistia em estacionamentos e faixas de circulação de veículos. No entanto, a adesão da população às ciclofaixas foi significativa e seu uso foi intenso, de modo que a infraestrutura inicial não era suficiente para garantir a segurança dos ciclistas. Ajustes foram feitos com o passar do tempo como, a pintura de linhas vermelhas no chão, além da linha branca inicial, e a substituição dos cones por tachões.

Cabe destacar que estas ações não possuem decretos ou leis específicas para sua implementação, mas que o fomento da mobilidade ativa e a expansão das rotas cicloviárias são objetivos delimitados pelo Plano de Mobilidade de Belo Horizonte. As intervenções de *ciclofaixas temporárias* foram realizadas exclusivamente durante o período da pandemia e, atualmente, a BHTrans não prevê a implementação de novas ciclofaixas.

Atores e suas funções

Por se tratar de uma intervenção realizada durante a pandemia, a interação com diversos agentes e a participação popular foi um desafio. Ainda assim, além da presença do poder público, responsável pela elaboração e implementação do projeto através da BHTrans, também foi possível envolver a comunidade por meio de reuniões do GT Pedala BH.

Durante o encontro do GT Pedala BH, foi possível identificar os eixos importantes para implantação das ciclofaixas junto aos membros do grupo, que é composto pela sociedade civil, associações e cidadãos, além de representantes do poder público. Foram priorizados locais com topografia menos acidentada já utilizados por ciclistas, que realizavam a ligação entre as diferentes regiões da cidade. Um exemplo é o eixo da Tereza Cristina, que faz a ligação entre leste e oeste de Belo Horizonte. Embora houvesse trechos de ciclovias ou ciclofaixas permanentes já implantados nesses eixos, eles ainda eram desconectados entre si. Assim, as *ciclofaixas temporárias* foram implementadas como conexões entre trechos da rota cicloviária já existente.

A BHTrans também foi responsável por monitorar e manter as intervenções em funcionamento, garantindo a segurança dos ciclistas e a manutenção dos elementos utilizados para realizar a segregação da via.

Acompanhamento das ações e divulgação de informações

Devido a pandemia, poucos dados foram coletados sobre as intervenções e, conseqüentemente, não existem muitos dados disponibilizados ao público. O site da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte conta apenas com duas notícias dedicadas ao projeto, das quais uma divulga a implementação das ciclofaixas e informa suas localizações, enquanto a outra anuncia que o projeto recebeu, em 2021, o Prêmio Promovendo a Mobilidade por Bicicletas no Brasil, realizado pela Associação Transporte Ativo.

Apesar de poucos indicadores sobre o sucesso do projeto, ficou evidente o aumento dos ciclistas em Belo Horizonte durante a pandemia. O contador de ciclistas instalado na Avenida Bernardo Monteiro, localizada nos bairros Santa Efigênia e Funcionários (regional Centro-sul), registrou um aumento de quatro vezes o número de ciclistas no período das intervenções. O aumento expressivo de ciclistas, aliado a adesão da população às *ciclofaixas temporárias*, indicava um cenário promissor para

a mobilidade ativa em Belo Horizonte e sugeria a permanência dos trechos implementados na pandemia.

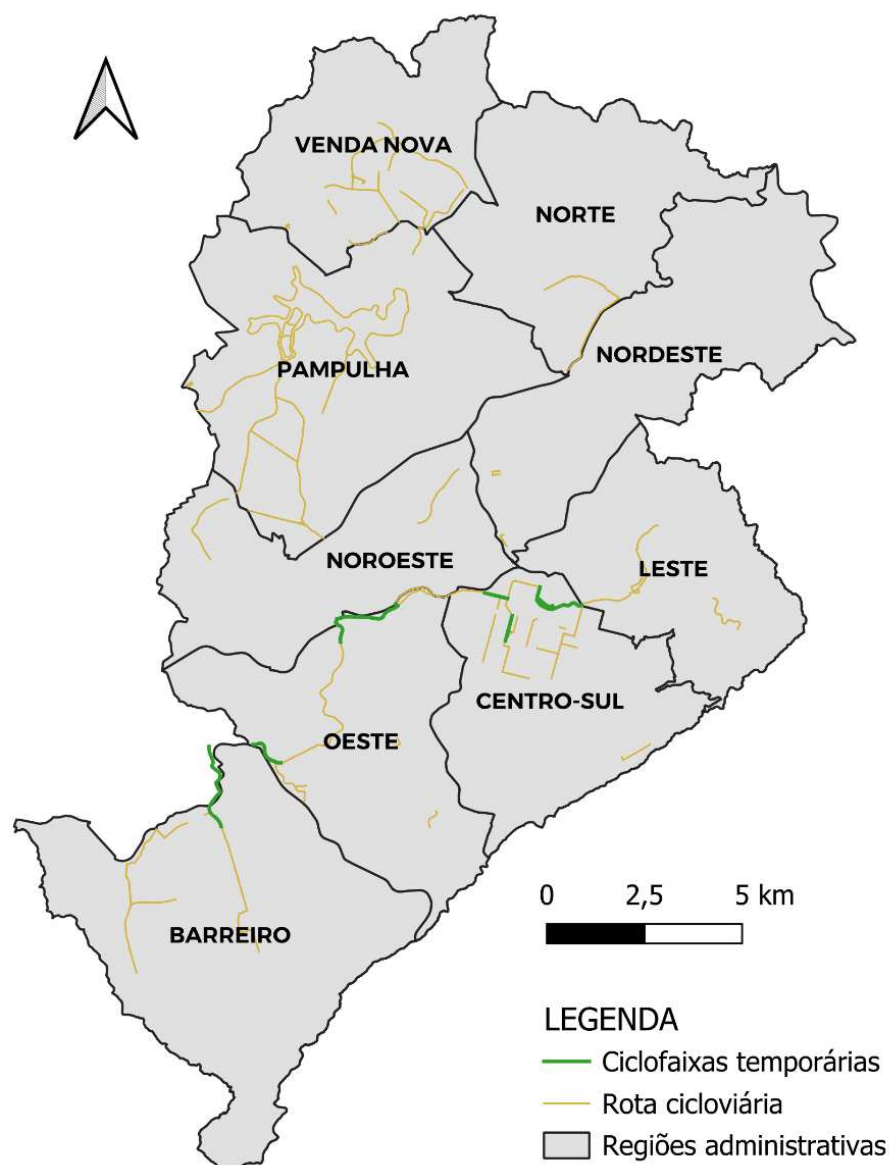
A BHTrans realizou adequações na implementação inicial do projeto para garantir a segurança dos ciclistas e a durabilidade da ação, substituindo os cones para a segregação da pista por tachões e aumentando as pinturas e sinalizações do piso, garantindo sua visibilidade. Infelizmente, apesar do impacto positivo inicial, grande parte da infraestrutura foi perdida pela falta de manutenção, e a maioria dos trechos de ciclofaixa temporária não alcançou a fase permanente. Apenas na avenida Cristina foram colocados balizadores permanentes, enquanto os demais trechos foram reincorporados pelo fluxo de automóveis a medida que a sinalização foi se esvaindo.

Em 2024, a Prefeitura Municipal de Belo Horizonte iniciou a recuperação de trechos de ciclovia que haviam sido reabsorvidos pelo tráfego de automóveis, dessa vez com a implementação definitiva. A rua Rio de Janeiro se encontra em obras, e já existem planos para retomar outros trechos perdidos.

Localização das intervenções

As *ciclofaixas temporárias* foram implementadas rapidamente na cidade, atuando como conexões entre partes da rota cicloviária de Belo Horizonte que ainda estavam desconexas entre si. A partir da intervenção em nove vias diferentes, mesmo que em trechos relativamente pequenos, foi possível criar 30 km de rota cicloviária ininterrupta (figura 45).

Figura 45: Mapa de localização de Zonas 30 em Belo Horizonte



Fonte: Elaborado pela autora, dados disponibilizados pela Prefeitura de Belo Horizonte, 2024b; Prefeitura de Belo Horizonte, 2020.

As *ciclofaixas temporárias* foram implementadas nas regionais Centro-sul, Oeste e Barreiro, e apesar de grande parte das intervenções estarem próximas ao centro, estas foram criadas com a intenção de ligar região do Barreiro à avenida dos Andradas (Prefeitura de Belo Horizonte, 2020). Em uma segunda fase, a Prefeitura Municipal de Belo Horizonte considerou integrar mais 4,7 km de ciclofaixa na Avenida Teresa Cristina, em um trecho que já se localiza no município de Contagem (Prefeitura de Belo Horizonte, 2020), mas essa etapa não chegou a ser executada.

Ainda assim, é possível perceber que grande parte das regionais continuam desconectadas do centro da cidade, enquanto outras regiões administrativas

possuem pouquíssima ou nenhuma extensão de rota cicloviária, mesmo que dentro do seu perímetro e desconectada do restante. Esse é o caso das regionais, Norte, Noroeste e Nordeste.

Entraves e potencialidades

As *ciclofaixas temporárias* se mostraram eficazes ao promover o aumento do uso da bicicleta durante a pandemia e trazer à tona a discussão sobre a mobilidade ativa na cidade. Por meio da entrevista com o poder público, foi possível perceber uma grande aceitação e aderência da população ao projeto, o que é corroborado pelo único contador de ciclistas de Belo Horizonte, localizado na Avenida Bernardo Monteiro.

Contudo, a falta de planejamento a longo prazo e a falta de manutenção impediram que os resultados físicos alcançados fossem mais duradouros. Em visita a Avenida dos Andradas e a rua São Paulo, ambas na região centro-sul, foi possível perceber que a ciclofaixa não era respeitada pelos veículos ou não estava mais sinalizada na via.

Embora as ciclofaixas não estejam presentes na prática, algumas delas ainda constam como parte da rota cicloviária nos dados disponibilizados pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. Exemplos incluem trechos da Avenida dos Andradas, Rua São Paulo, Rua dos Tamoios e Avenida Teresa Cristina. No entanto, observações realizadas indicam que pelo menos os dois primeiros trechos mencionados não estão sendo utilizados para essa finalidade.

Na Rua São Paulo, alguns trechos ainda possuíam a ciclofaixa, embora com sinalização conflitante, desgastada e pouco visível. No entanto, esses trechos eram extremamente curtos e, logo adiante, o trânsito de ciclistas era inviabilizado por balizadores ou veículos estacionados. Nessas condições, a utilização da ciclofaixa torna-se impossível, obrigando os ciclistas a retornarem para a via principal ou subirem na calçada em grande parte do trajeto (figura 46 e 47).

Figura 46: Trecho da Rua São Paulo onde ainda há ciclofaixa, mesmo com sinalização conflitante. Bairro Centro, regional Centro-Sul.



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

Figura 47: Trecho da Rua São Paulo onde a ciclofaixa não é mais respeitada. Bairro Centro, regional Centro-Sul.



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

Já na Avenida dos Andradas, não foi possível encontrar nenhuma sinalização ou resquício dela, mesmo nos trechos ainda indicados como parte da rota cicloviária de Belo Horizonte (figura 48).

Figura 48: Trecho da Avenida dos Andradas, onde deveria ter sido mantida a ciclofaixa. Bairro Centro, regional Centro-Sul.



Fonte: Acervo da autora, abril de 2024.

É importante destacar que é fundamental garantir a manutenção das intervenções para que essas políticas sejam eficazes em seus objetivos, bem como realizar a coleta de dados e o monitoramento dos resultados da ação. Somente com a análise dos resultados é possível atestar a adesão à proposta e identificar as alterações necessárias no projeto inicial. A ausência de acompanhamento e manutenção podem comprometer o potencial das intervenções, limitando seus benefícios.

Outro entrave identificado foi a falta de encaminhamento das mudanças propostas para sua etapa permanente. Essa etapa é essencial, principalmente em casos com grande adesão popular, como as *ciclofaixas temporárias*, que já haviam

se integrado no cotidiano da cidade. Mesmo com a recuperação das ciclofaixas atualmente, é provável que esses trechos não alcancem o mesmo nível de adesão da população observado anteriormente. A descontinuidade dessa e de outras políticas públicas pode comprometer a confiança construída entre a comunidade e o poder público por meio do processo participativo, dificultando diálogos futuros e reduzindo a aceitação de novos projetos.

Também é interessante destacar que não existe uma política de implementação de novas *ciclofaixas temporárias*, apenas a recuperação dos trechos implementados em 2020, agora em sua etapa permanente. A continuidade do programa poderia trazer benefícios significativos, considerando que Belo Horizonte dispõe de recursos limitados, manifesta interesse em expandir as rotas cicloviárias e ainda enfrenta o desafio de conectar diversos trechos isolados de sua malha cicloviária.

4.1.6. *Movimento Belo Horizonte Mais Feliz*

Origem e configuração da política

O *Movimento Belo Horizonte Mais Feliz* surgiu a partir do mandato como prefeito de Fuad Noman, que assumiu o cargo em abril de 2022, substituindo Alexandre Calil. Esse período foi marcado pelo término da pandemia de Covid-19, e o projeto surge como uma forma promover a reocupação dos espaços públicos e o convívio por meio de intervenções descentralizadas, focando em comunidades mais vulneráveis.

A concepção do programa ocorreu em abril de 2022, e já em julho do mesmo ano foi realizada a primeira edição, com nove intervenções simultâneas, uma em cada regional da cidade. O primeiro ano do projeto foi compreendido como projeto piloto, sob a responsabilidade da Secretaria Municipal de Governo – SMGO. Durante esse período inicial, as ações foram realizadas mensalmente aos domingos, sempre nos mesmos locais de cada regional.

Ainda em julho de 2022, o projeto foi instituído através do decreto nº 18.034/2022, que estabelece seus objetivos, atividades e principais agentes. De acordo com o documento:

São objetivos do Movimento Belo Horizonte Mais Feliz:

I – fomentar o convívio e o desenvolvimento da cidadania nos espaços públicos;

II – diversificar as atividades nos espaços públicos, envolvendo um número maior de grupos de participantes, para construir e ampliar a apropriação do espaço público;

III – fortalecer os espaços culturais e criativos;

IV – estimular a realização de ações de cidadania;

V – viabilizar a realização de ações de interesse público por meio da articulação de órgãos públicos e pessoas físicas e jurídicas;

VI – apoiar a economia criativa por meio da valorização de seus ativos criativos e inovadores, promovendo o acesso aos seus produtos no espaço público;

VII – facilitar a realização das atividades que compõem a economia criativa e colaboram com a melhoria da dinâmica urbana e social do Município;

VIII – realizar as atividades de forma descentralizada, franqueando as oportunidades de acesso em todas as regiões administrativas do Município.

Parágrafo único – Para o alcance dos objetivos do Movimento Belo Horizonte Mais Feliz, o Poder Executivo promoverá, coordenará, facilitará e incentivará atividades voltadas ao lazer, ao esporte, à cidadania, à recreação, à gastronomia, à música, ao teatro, à arte, à cultura e ao entretenimento em geral. (Belo Horizonte, 2022b, art 2º)

Embora tenha sido bem recebido pelo público, foi observado que a realização do evento em um único local por regional não atendia completamente aos objetivos do *Movimento Belo Horizonte Mais Feliz*. Assim, a partir de 2023, o programa adotou um formato itinerante, ampliando sua abrangência e promovendo melhorias permanentes nos espaços públicos que sediam o projeto. Essas melhorias são realizadas por meio de parcerias com diversas secretarias e órgãos da Prefeitura de Belo Horizonte.

Após a implementação das melhorias permanentes, o *Movimento Belo Horizonte Mais Feliz* realiza ações culturais temporárias durante os dias de domingo, das 9 às 14h. Segundo o Decreto nº 18.034/2022, as atividades promovidas incluem apresentações artístico-culturais; exposições e feiras de arte, artesanato, literatura, gastronomia e produtos agroecológicos; sessões de cinema ao ar livre; atividades esportivas e de lazer; brinquedos e equipamentos para o público infantil; ações de cidadania voltadas para saúde, meio ambiente, assistência social, inclusão produtiva e economia solidária; e atividades comerciais ou de serviços (Belo Horizonte, 2022b). Outras atividades podem ser incluídas pela Comissão Organizadora do movimento.

Além das ações realizadas mensalmente em diferentes regiões administrativas, o movimento promove edições especiais em ocasiões festivas, como carnaval, festas juninas e comemorações do aniversário da cidade, geralmente concentradas em um único local.

Atores e suas funções

O *Movimento Belo Horizonte Mais Feliz* é de responsabilidade da Secretaria Municipal de Governo – SMGO, mas pode ser considerado um programa intersetorial, uma vez que envolve diversos órgãos da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte para sua realização. Durante entrevista com a SMGO, foram detalhadas as atribuições de cada órgão envolvido no projeto, que compreendem melhorias antes do dia do evento, assim como a escolha de locais e o oferecimento de atividades. Entre os órgãos participantes, destacam-se:

- Secretaria de Obras e Infraestrutura, responsável por serviços como capina, asfalto e coleta de lixo;
- Secretaria de Saúde, que promove vacinação, aferição de pressão arterial e glicemia, orientações de saúde bucal e testes para infecções sexualmente transmissíveis;
- Secretaria de Meio Ambiente, que realiza plantios nas praças e seu entorno, em conjunto com a população;
- Prodabel, que disponibiliza pontos permanentes de internet gratuita nos locais de intervenção.

Além disso, acontecem periodicamente atividades da assistência social e ouvidorias da prefeitura.

A escolha de locais para as intervenções é feita principalmente através das informações fornecidas pelas Coordenadorias de Atendimento Regionais – CAREs de cada região administrativa. A CARE funciona como um canal junto da comunidade, recebendo sugestões de locais para receber o *Movimento Belo Horizonte Mais Feliz*, que são enviadas posteriormente para a SMGO. A escolha dos locais é feita com base nas informações enviadas pelos CAREs e pela análise do local, que devem oferecer espaço adequado, acesso a fontes de energia e condições para a manutenção de elementos permanentes pela Subsecretaria Municipal de Zeladoria Urbana.

Já as atividades realizadas nos eventos são promovidas tanto por secretarias da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte quanto por parceiros, como ONGs, empresas e coletivos. Pessoas jurídicas interessadas em participar devem se inscrever por meio de um formulário disponibilizado no site da prefeitura e seguir as diretrizes do edital vigente. As possíveis atividades incluem oficinas, apresentações artístico-culturais e atividades de saúde, bem-estar, educação ambiental, esportes e

lazer, sendo que todos os serviços prestados são remunerados de acordo com os valores previstos em edital (Secretaria Municipal de Governo, 2023). Em 2023, 511 propostas enviadas por formulário foram incluídas nas programações, totalizando 1.753 artistas e oficinairos se apresentando durante as ações (Comissão Coordenadora BH Mais Feliz, 2023).

Também é possível a participação de comerciantes durante as ações do programa, através de feiras de comida de rua e artesanato. A fim de facilitar a participação de pequenos negócios e reforçar o caráter inclusivo do projeto, os interessados devem apenas assinar de um termo de adesão com orientações e normas, dispensando qualquer tipo de licenciamento (Comissão Coordenadora BH Mais Feliz, 2023). A criação das feiras possibilita a geração de renda local, e contou com mais de 418 prestadores de serviço em 2023 (Comissão Coordenadora BH Mais Feliz, 2023).

O programa busca estabelecer parcerias com lideranças comunitárias, associações de bairro e coletivos locais, visando ampliar a divulgação dos eventos e promover uma maior participação da população.

O Decreto nº 18.034/2022 instituiu ainda uma Comissão Organizadora para o *Movimento Belo Horizonte Mais Feliz*, que atua no planejamento, gestão e organização das ações. Essa comissão é composta por um representante titular e um representante suplente da: Secretaria Municipal de Governo, que coordena o programa; Secretaria Municipal de Segurança e Prevenção; Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte; Secretaria Municipal de Assuntos Institucionais e Comunicação Social; e Secretaria Municipal de Política Urbana (Belo Horizonte, 2022b). A presença de diferentes secretarias e órgãos reforça o caráter intersetorial e colaborativo do *Movimento Belo Horizonte Mais Feliz*, integrando esforços do poder público para atender às demandas locais.

Acompanhamento das ações e divulgação de informações

O acompanhamento operacional das ações é feito através de um formulário de avaliação, respondido por servidores das CAREs, pelos profissionais de produção contratados e pelos coordenadores do programa da SMGO (Comissão Coordenadora BH Mais Feliz, 2023). Através dos formulários, é possível identificar pontos positivos e negativos das intervenções, para que sejam feitos ajustes durante os próximos anos. Segundo o relatório de atividades de 2023, a venda de outros produtos para o

público foi o aspecto com maior porcentagem de respostas como “insuficiente”, enquanto a desmontagem e tenda da saúde tiveram a maior porcentagem de resposta como “ótimo” (Comissão Coordenadora BH Mais Feliz, 2023).

De acordo com a entrevista realizada com a SMGO, este é o principal mecanismo de aperfeiçoamento utilizado para a política, no momento. Estes dados, assim como informações de localização, gastos, público atendido estimado e atividades oferecidas são organizados em um relatório anual, para orientação da organização de ações futuras. O relatório foi compartilhado pela SMGO para realização desta pesquisa, mas não se encontra disponível para consulta da população geral.

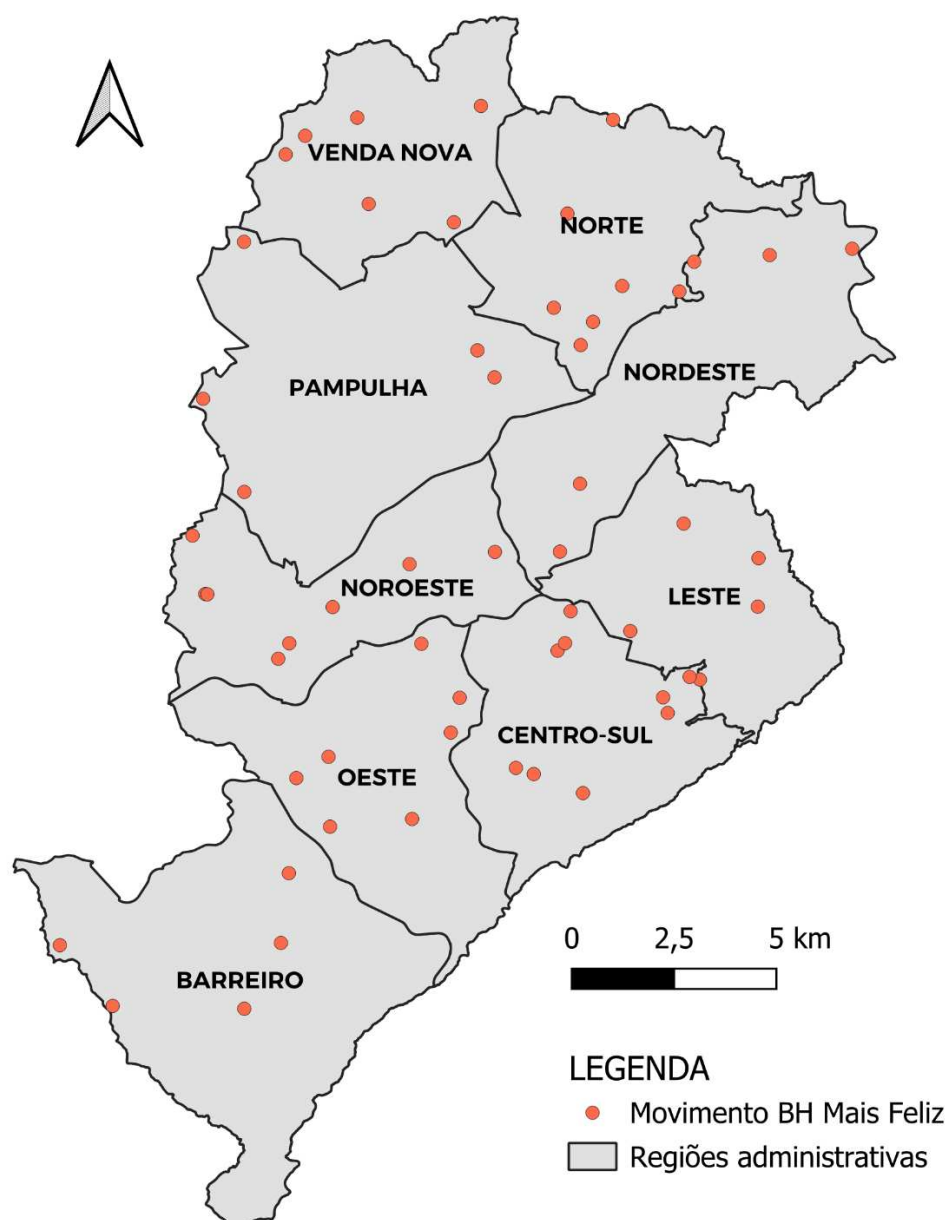
Os principais canais de divulgação de informações do *Movimento Belo Horizonte Mais feliz* são a página dedicada ao projeto no site da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte e o Instagram do programa. No site é possível encontrar o decreto que institui o movimento, assim como informações sobre a programação, chamamento público para artistas e oficinairos, formulário de inscrição para comerciantes e contato da comissão organizadora (Prefeitura de Belo Horizonte, 2024c). Já o Instagram é utilizado principalmente para divulgação da programação, fotos e vídeos dos eventos. Todos os eventos possuem uma ampla cobertura fotográfica, que é compartilhada com a população através do Flickr.

Quanto ao acompanhamento e manutenção após as intervenções temporárias, a Prodabel realiza a manutenção dos pontos de internet gratuita, enquanto a Subsecretaria Municipal de Zeladoria Urbana cuida da conservação dos demais elementos. No entanto, não há dados ou análises que avaliem a eficácia dessas manutenções ou o impacto da depredação sobre a infraestrutura.

Localização das intervenções

Em 2023, foram realizadas sete edições regionalizadas, que ocorreram em abril, maio, junho, julho, setembro, outubro e novembro (Comissão Coordenadora BH Mais Feliz, 2023). Também ocorreram mais seis edições especiais, nos meses de fevereiro, março, julho, agosto, outubro e dezembro. Cada edição regionalizada ocorreu em aproximadamente 10 localidades, de diferentes regionais, enquanto as edições especiais ocorreram majoritariamente em apenas uma área, totalizando 77 locais atendidos (figura 49) (Comissão Coordenadora BH Mais Feliz, 2023).

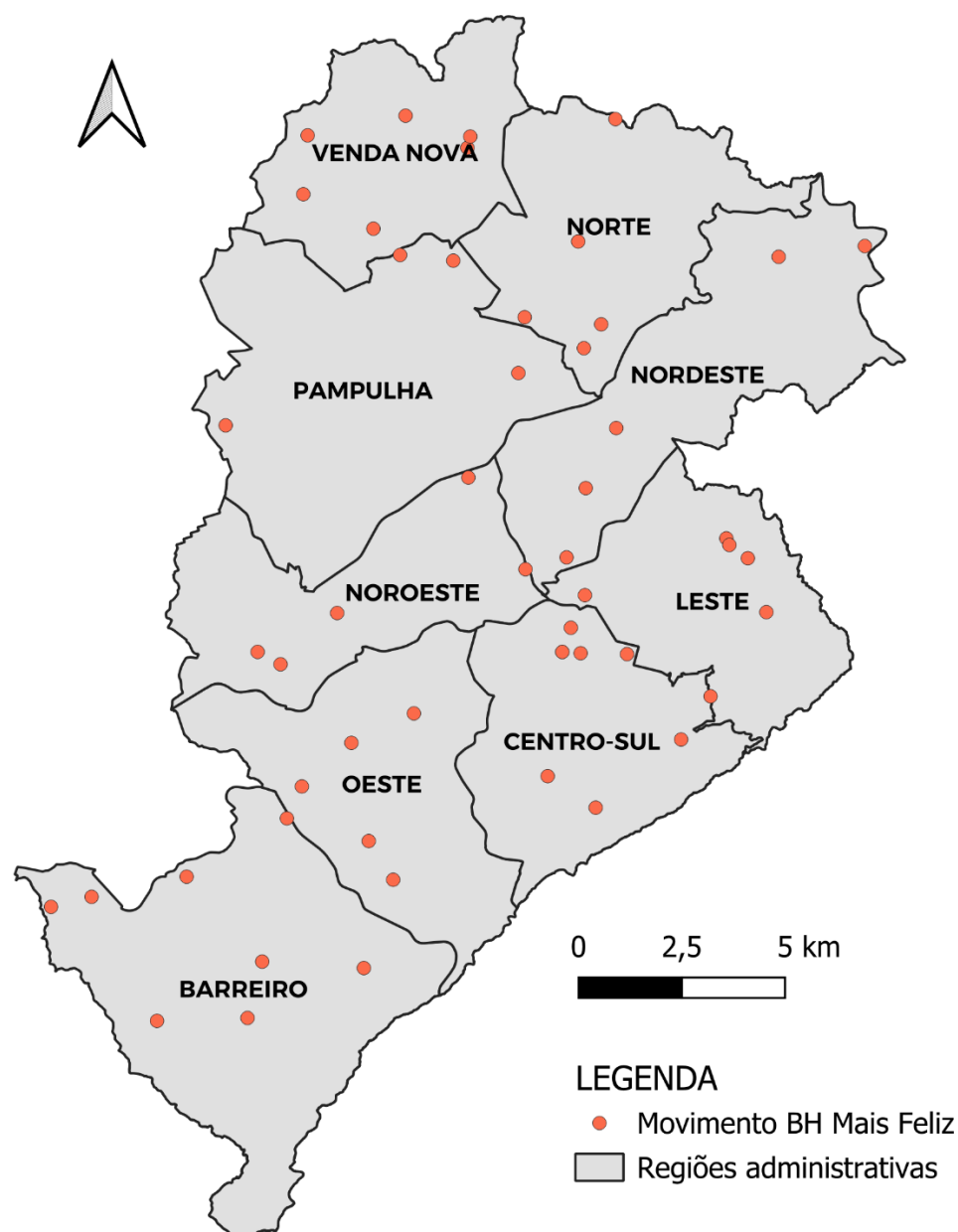
Figura 49: Mapa de localização das ações do Movimento Belo Horizonte Mais Feliz em 2023



Fonte: Elaborado pela autora, a partir de dados da Comissão Coordenadora BH Mais Feliz, 2023.

Em 2024, foram realizadas quatro edições regionalizadas, nos meses de abril, maio, junho e novembro, além de outras sete ações especiais, realizadas em fevereiro, junho, outubro, novembro e dezembro (Prefeitura de Belo Horizonte, 2024c). Cada ação regionalizada aconteceu em aproximadamente 10 localidades, enquanto as edições especiais tiveram um número variável de ações. Apesar de alguns hiatos devido ao período eleitoral, o *Movimento Belo Horizonte Mais Feliz* realizou 52 intervenções durante 2024 (figura 50).

Figura 50: Mapa de localização das ações do Movimento Belo Horizonte Mais Feliz em 2024



Fonte: Elaborado pela autora, a partir de dados do Movimento Belo Horizonte Mais Feliz, 2024.

É possível perceber que durante os anos de 2023 e 2024 as ações foram bem distribuídas pela cidade, porém as ações comemorativas continuam a acontecer mais próximas do centro. Somando os anos de 2023 e 2024, o *Movimento Belo Horizonte Mais Feliz* foi capaz de realizar 129 intervenções ao total. Devido ao seu caráter itinerante, o projeto pôde atender diversas regiões de Belo Horizonte, tendo quase todas as suas 129 ações em localidades diferentes. Os eventos ocorreram em diversos tipos espaços, como parques, praças, centro culturais, ruas, escolas e outras instituições públicas (Comissão Coordenadora BH Mais Feliz, 2023).

Entraves e potencialidades

Um dos principais desafios enfrentados pelo *Movimento Belo Horizonte Mais Feliz* é a falta de adesão da população em algumas intervenções. Apesar de existirem esforços de divulgação por meio de flyers, banners (figura 51), redes sociais, site da prefeitura e contato com lideranças locais, a mobilização em determinados espaços ainda é limitada, como apontado durante a entrevista com a SMGO. Isso ocorre, em parte, devido à associação do programa ao atual prefeito, o que pode gerar resistência em áreas com maior adesão a partidos políticos adversários. Além disso, algumas situações de rejeição da população se mostram relacionadas à falta de confiança no poder público, em locais onde promessas anteriores não foram cumpridas.

Figura 51: Banner de divulgação unidade Centro- Sul, intervenção de 22 outubro de 2023.



Fonte: Movimento BH Mais Feliz, 2023b

Outro ponto levantado em entrevista é o horário das intervenções, atualmente realizadas aos domingos, das 9h às 14h. Foi relatado que o período entre 13h e 14h apresenta menor participação, possivelmente devido ao calor e à proximidade com o horário do almoço. Uma alternativa considerada pela organização foi a transferência das ações para os sábados à tarde, entre 16h e 20h. Porém, essa mudança implicaria em aumentos consideráveis no custo, uma vez que seria necessário a iluminação do local, tornando a proposta inviável no momento.

A falta de infraestrutura em algumas áreas também se apresenta como um entrave significativo ao levar o movimento até comunidades vulneráveis. Embora o programa realize adaptações e melhorias nos espaços antes das intervenções, muitas localidades não possuem praças, parques ou largos com dimensões adequadas para o evento. Em alguns casos, o evento é viabilizado através da parceria com a SUMOB, que realiza o fechamento de ruas no entorno, mas em outras situações, a ausência de infraestrutura torna impossível a realização da ação.

O forte vínculo do projeto com o mandato atual de Fuad Noman também pode vir a se tornar um obstáculo à continuidade do projeto. Apesar do prefeito ter sido eleito em 2025, garantindo a continuidade do programa por mais quatro anos, a forte associação do *Movimento Belo Horizonte Mais Feliz* à figura do prefeito compromete sua perenidade para além do governo atual.

Além disso, há uma carência de monitoramento das ações após a fase efêmera. Embora a Prodabel e a Subsecretaria Municipal de Zeladoria Urbana sejam responsáveis pela manutenção de alguns elementos, não existem dados concretos sobre a manutenção, apropriação e estado dos espaços públicos e seus elementos permanentes. Em entrevista com a SMGO, foi relatado muitas ações sofrem depredação após o evento, e a manutenção desses espaços nem sempre é suficiente. Estudos mais detalhados poderiam identificar as causas dessa realidade, como a possível falta de pertencimento da comunidade, e propor ajustes que tornassem o projeto mais eficaz e inclusivo.

Entre os aspectos positivos do projeto, destaca-se a capilarização das ações, que abrangem grande parte da cidade. Embora seja um dos programas mais recentes analisados na presente pesquisa, o *Movimento Belo Horizonte Mais Feliz* já realizou um número expressivo de intervenções, que possuem uma boa distribuição pela cidade, incluindo comunidades periféricas e marginalizadas. Essa característica, aliada ao seu formato itinerante, garantem maior acesso da população aos eventos do programa e aos seus benefícios.

Um dos maiores impactos positivos apontados pela SMGO, conforme a entrevista realizada, foi a ampliação do acesso à cultura, saúde, internet gratuita e lazer. O projeto possibilitou a realização de apresentações artísticas e oficinas diversas em comunidades (figura 52 e 53), assim como o oferecimento de pontos de atendimento e conscientização em relação à saúde e cidadania (figura 54 e 55).

Figura 52: Apresentação de dança BH+Feliz, durante intervenção no Parque Municipal Américo Renné Giannetti em 8 dezembro de 2024. Bairro Centro, regional Centro-sul.



Fonte: Movimento BH Mais Feliz, 2024c

Figura 53: Apresentação rap na unidade Barreiro, durante a intervenção de 19 de maio de 2024. Praça Cristo Reina, bairro Barreiro.



Fonte: Movimento BH Mais Feliz, 2024a

Figura 54: Atividades de saúde bucal na unidade Leste, durante a intervenção de 22 outubro de 2023. Rua São Vicente, bairro Granja de Freitas.



Fonte: Movimento BH Mais Feliz, 2023c

Figura 55: Aferimento de pressão na unidade Leste, durante a intervenção de 19 maio de 2024. Praça Santuário São Geraldo, bairro São Geraldo.



Fonte: Movimento BH Mais Feliz, 2024b

Ademais, as melhorias permanentes nos espaços públicos escolhidos geram impactos positivos que se estendem para além das intervenções efêmeras. Além da realização de capina, asfalto, coleta de lixo e instalação de wi-fi gratuita, também acontecem oficinas de plantio de árvore (figura 56), grafitti (figura 57) e lambe-lambe (figura 58), modificações que perduram para além do evento aos domingos.

Figura 56: Plantio de árvores na unidade Barreiro, durante a ação de 22 de outubro de 2023. Praça José Sobrinho Barros, bairro Diamante.



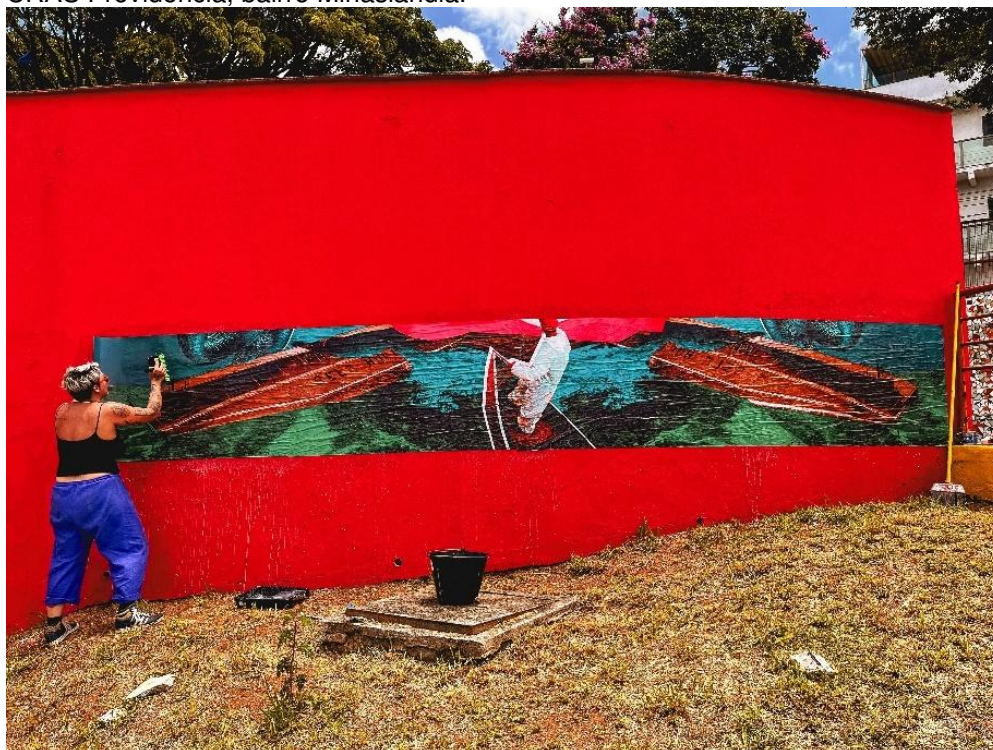
Fonte: Movimento BH Mais Feliz, 2023a

Figura 57: Pintura de mural na unidade Nordeste, durante a intervenção de 16 de julho de 2023. Praça México, bairro Concórdia.



Fonte: Movimento BH Mais Feliz, 2023d

Figura 58: Aplicação de lambe-lambe na unidade Norte, durante a ação de 22 de outubro de 2023. CRAS Providência, bairro Minaslândia.



Fonte: Movimento BH Mais Feliz, 2023e

Os eventos também permitem a movimentação da economia local e o fortalecimento da produção cultural da cidade, através da participação dos feirantes (figura 59) e a geração de oportunidades para os artistas de Belo Horizonte, que são remunerados por suas apresentações e oficinas durante as ações.

Figura 59: Feira da unidade Venda Nova, durante a ação de 24 de novembro de 2024. Praça Rio Branco, bairro Lagoinha Leblon.



Fonte: Movimento BH Mais Feliz, 2024d

Por fim, apesar de não existirem questionários realizados com a população atendida, a presença das avaliações de acompanhamento operacional permitiu a realização de melhorias contínuas nas ações. Como defendido por Sansão Fontes *et al.* (2020), a coleta de dados permite embasar o projeto e suas mudanças. Um exemplo citado durante a entrevista com a SMGO foi troca de fornecedor dos banheiros químicos, para garantir melhor qualidade do serviço oferecido. A formulação de relatórios anuais também auxilia na visão global do que foi feito e orientam o aprimoramento do programa. Acrescenta-se que a divulgação dos dados coletados para a população poderia fortalecer os vínculos de confiança com as comunidades atendidas, promovendo maior transparência e engajamento.

4.2. Similaridades entre as políticas públicas de Belo Horizonte: entraves e avanços

Origem e configuração da política

É possível notar que todos os projetos analisados são recentes em sua implementação, sendo o programa de licenciamento de *parklets* o mais antigo, com apenas uma década de duração (quadro 5).

Quadro 5: Origem das políticas públicas

Origem				
Política pública	Início	Legislação vigente	Situação preexistente*	Objetivos*
Parklet	2015	Decreto 18.012/2022 (altera o decreto nº 14.060/2010)	Prioridade dos automóveis; Escassez de áreas de lazer e convívio	Valorizar o uso dos espaços públicos e propor novas apropriações, promovendo a vitalidade dos espaços urbanos de forma participativa, através da criação de espaços de convivência que beneficiam pedestres e a mobilidade ativa (Prefeitura de Belo Horizonte, 2019)
A Rua é Nossa	2017	Decreto 18.346/2023 (Vinculado a Lei nº 11.390/2022)	Escassez de áreas de lazer e convívio	Incentivar a convivência, o lazer, o esporte e a atividade física em locais públicos (Prefeitura de Belo Horizonte, 2023)
Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias	2017	Decreto nº 18.385/2023 (regulamenta a Lei nº 10.255/2011)	Espaços subutilizados; Insegurança alimentar e nutricional	Promover segurança alimentar e nutricional, além de fortalecer a coletividade de comunidades, através da produção de alimentos saudáveis que contribuem para o desenvolvimento local e a geração de renda (Prefeitura de Belo Horizonte, 2023)
Zonas 30	2019	Decreto 15.317/2013 - institui o PlanMobBH, que em 2017 inclui as Zonas 30	Problemas de tráfego; Acidentes viários; Prioridade dos automóveis	Reduzir a velocidade dos automóveis e criar espaços de convivência, trazendo conforto e segurança para pedestres e para a mobilidade ativa. Também busca-se melhorar a qualidade do ar, diminuir acidentes e trazer educação e consciência sobre apropriação urbana e mobilidade (Trevisan, 2021)
Ciclofaixas Temporárias	2020	Não é citada diretamente	Problemas de tráfego; Prioridade dos automóveis; COVID-19	Oferecer uma opção segura de transporte para trabalhadores de serviços essenciais, durante a pandemia (Prefeitura de Belo Horizonte, 2020)
BH + Feliz	2022	Decreto 18.034/2022	Escassez de áreas de lazer e convívio; Espaços subutilizados	Criar espaços de lazer e convivência que desenvolvem o senso de cidadania, através de serviços e atrações gratuitas para todos os públicos, além de dinamizar a economia e as relações sociais e culturais na cidade. (Prefeitura de Belo Horizonte, 2023)
* Categoria de análise do livro <i>Urbanismo Tático: X Ações para Transformar Cidades</i> (Sansão Fontes; Pina; Paiva, 2021)				

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quase todas as iniciativas possuem decretos ou leis que as regulamentam. No caso das *Zonas 30*, embora não exista um decreto ou lei específica para o projeto, ele é mencionado no PlanMob-BH em sua edição de 2017, e por sua vez o plano de mobilidade foi instituído por meio do decreto nº 15.317/2013. Por outro lado, o único projeto que não é citado em planos, decretos ou leis é o de *Ciclofaixas Temporárias*, fato que pode ser atribuído à urgência de implementação durante a pandemia e a sua descontinuidade após o período de emergência em saúde pública.

Quanto a situação preexistente, quase todas as políticas públicas propõem soluções em decorrência ao desequilíbrio de automóveis ou escassez de áreas de

lazer e convívio. Isso demonstra a preocupação da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte com essas questões, abordando a problemática em diferentes frentes. O único projeto que se diferencia destes é o de Credenciamento de *Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias*, que surge principalmente da necessidade de garantir segurança alimentar e de ocupar espaços ociosos. Ainda assim, é possível perceber que todas as políticas públicas buscam a diversificação de usos do espaço público.

Os objetivos evidenciam a busca pela diversificação de usos dos espaços públicos em Belo Horizonte, mas também deixam explícitas as diferentes aplicações do urbanismo tático. As políticas possuem objetivos diversos, sendo possível perceber uma predominância de ações voltadas para a criação de espaços de lazer, convívio e cultura, além de ações de fomento da mobilidade ativa e priorização do pedestre.

Já o espaço-suporte das intervenções é predominantemente em vias urbanas, seja na pista ou em estacionamentos (quadro 6). O *Movimento Belo Horizonte mais Feliz* também utiliza de praças, parques e instituições públicas, enquanto as *unidades produtivas coletivas e comunitárias* são as únicas intervenções que não ocorrem nas ruas, nas quais são utilizados vazios urbanos. As ações das políticas estudadas ocorrem quase exclusivamente em espaços públicos, com exceção de algumas intervenções anteriores de unidades produtivas que se encontram em espaços privados cedidos para a produção agroecológica comunitária.

Quadro 6: Configuração das políticas públicas

Configuração		
Política pública	Espaço-suporte*	Elementos de ativação*
Parklet	Estacionamentos públicos	Delimitadores; Sinalização; Mobiliário; Vegetação
A Rua é Nossa	Vias urbanas	Delimitadores; Sinalização; Comércio; Programação cultural
Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias	Vazios urbanos	Sinalização; Vegetação; Mobiliário; Atividades de cocriação
Zonas 30	Vias urbanas	Pintura de piso; Delimitadores; Sinalização; Mobiliário; Vegetação; Arte pública; Atividades de cocriação
Ciclofaixas Temporárias	Vias urbanas	Pintura de piso; Delimitadores; Sinalização; Atividades de cocriação
BH + Feliz	Praças; Parques; Instituições públicas municipais	Delimitadores; Sinalização; Mobiliário; Vegetação; Arte pública; Comércio; Programação cultural
* Categoria de análise do livro <i>Urbanismo Tático: X Ações para Transformar Cidades</i> (Sansão Fontes; Pina; Paiva, 2021)		

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Quanto aos elementos de ativação, é possível perceber que os elementos mais utilizados são os de sinalização, principalmente através de faixas, banners e placas.

Delimitadores, como balizadores e tachões, mobiliário e plantio de vegetação também foram amplamente utilizados.

As políticas públicas com maior participação popular foram aquelas que propuseram atividades de cocriação em suas intervenções, sejam elas durante a fase de planejamento, implementação ou manutenção nas ações. Entende-se que todas as ações estudadas possuem algum nível de participação popular, porém foram compreendidas como ações cocriadas aquelas que envolvem a comunidade durante as principais decisões e etapas de projeto, no qual os conhecimentos e desejos da população influenciam drasticamente no processo e resultado da intervenção.

Atores e suas funções

Todas as políticas possuem o envolvimento de diversos atores, porém o ator proponente das ações é, em grande maioria, a Prefeitura Municipal de Belo Horizonte (quadro 7). As ações propostas com ênfase no ciclista partiram do Grupo de Trabalho Pedala BH, que envolve a sociedade civil e o poder público. Já o credenciamento de *unidades produtivas coletivas e comunitárias*, durante um período, aceitava a inscrição de unidades já implementadas pela população. Portanto, a depender da intervenção analisada, o ator proponente pode ser a comunidade local ou a prefeitura. Isso indica que grande parte das políticas públicas relacionadas ao urbanismo tático em Belo Horizonte não partiram de intervenções insurgentes da população, e sim de projetos do próprio poder público.

Quadro 7: Atores e funções das políticas públicas

Atores e funções			
Política pública	Atores*	Ator proponente	Secretaria ou órgão responsável
Parklet	Poder público; Matenedor (Comércio e empresas; ONGs; Cidadãos)	Prefeitura Municipal de Belo Horizonte	Secretaria Municipal de Política Urbana - SMPU
A Rua é Nossa	Poder público; colaborador (Empresas; ONGs; Cidadãos); comerciantes; feirantes	Prefeitura Municipal de Belo Horizonte	Secretaria Municipal de Esportes e Lazer – SMEL
Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias	Poder público; Cidadãos; Comunidade acadêmica	Prefeitura Municipal de Belo Horizonte e Cidadãos	Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania - SMASAC
Zonas 30	Poder público; ONGs; Escolas; Lideranças comunitárias; Comércio e empresas; Cidadãos	GT Pedala BH	Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTrans / Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte - SUMOB
Ciclofaixas Temporárias	Poder público; Lideranças comunitárias; Cidadãos	Prefeitura Municipal de Belo Horizonte	Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTrans / Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte - SUMOB
BH + Feliz	Poder público; Comércio e empresas; Artistas locais; Cidadãos	Prefeitura Municipal de Belo Horizonte	Secretaria Municipal de Governo – SMGO

* Categoria de análise do livro *Urbanismo Tático: X Ações para Transformar Cidades* (Sansão Fontes; Pina; Paiva, 2021)

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Também é importante destacar que quase todas as políticas são de responsabilidade de secretarias ou órgãos diferentes, com exceção das *Zonas 30* e das *Ciclofaixas Temporárias*. Mas, para além da secretaria organizadora, todos os projetos envolvem outros setores da prefeitura para sua realização, demonstrando a importância da colaboração intersetorial do poder público.

Acompanhamento das ações e divulgação de informações

O monitoramento das intervenções e a divulgação de dados é essencial para o sucesso de ações de urbanismo tático, porém, conforme identificado nesta pesquisa, esses aspectos apresentam diversos entraves que comprometem a eficácia dos projetos. Grande parte das políticas públicas que realizam algumas medições antes e durante as ações, mesmo que estas sejam insuficientes, porém o acompanhamento após sua fase temporária é quase inexistente (quadro 8).

Quadro 8: Acompanhamento e divulgação de dados das políticas públicas

Acompanhamento e divulgação de dados								
Política pública	Medições e acompanhamento do local pela PBH*			Divulgação de dados e/ou programação				
	antes	durante	depois	Site PBH		BHMap	Redes sociais	Cartilhas e/ou relatórios
				Página do projeto	Notícias			
Parklet	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>		
A Rua é Nossa**	-	-	-	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	
Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
Zonas 30	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
Ciclofaixas Temporárias	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>			
BH + Feliz	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>	

* Foram consideradas como políticas que possuem medição e acompanhamento de suas intervenções aquelas que possuem critérios para sua avaliação e monitoramento durante cada período

** Não foi possível encontrar informações sobre medições e acompanhamento do programa A Rua é Nossa

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Sem o monitoramento após a intervenção, é inviável apontar os benefícios e problemas trazidos pela ação, que poderiam ser utilizados para aprimoramento da política pública. A ausência desses dados também dificulta avaliar se a política está, de fato, atingindo os objetivos inicialmente propostos. Também é importante destacar que durante esse acompanhamento posterior, é essencial realizar a manutenção das intervenções para garantir que elas permaneçam em boas condições de conservação e viáveis para uso da comunidade.

O principal meio de divulgação de dados sobre as ações é o site da prefeitura municipal de Belo Horizonte. Com exceção do projeto de *ciclofaixas temporárias*, que foi descontinuado, todas as demais ações possuem uma página exclusiva dedicada à política em questão. No entanto, essas páginas frequentemente não concentram

todo o material produzido sobre as iniciativas. Embora existam outras fontes, como notícias, mapas interativos (BHMap), cartilhas e relatórios, essas informações estão dispersas em diferentes plataformas, o que dificulta o acesso da população e reduz a transparência dos programas.

Destaca-se também que algumas análises feitas pela prefeitura, como o relatório anual do *Movimento Belo Horizonte Mais Feliz*, não têm seus dados divulgados a população. A disponibilização dessas informações permitiria maior compreensão sobre a elaboração, interpretação e monitoramento destas políticas, estimulando a confiança entre população e a administração pública. Além disso, a transparência dos dados possibilita maior participação cidadã, estimula estudos e pesquisas externas e facilita a replicação das práticas em outras cidades.

Localização das intervenções

As ações que ocorrem com uma duração menor, como o programa *A Rua é Nossa* e *Belo Horizonte Mais Feliz*, possuem uma maior frequência, enquanto as demais focam em manter suas intervenções durante períodos mais longos (quadro 9).

Quadro 9: Localização das intervenções das políticas públicas

Localização das intervenções					
Política pública	Duração da intervenção	Nº de intervenções	Regiões administrativas atendidas	Nº de bairros atendidos*	Percentual de bairros atendidos
Parklet	Até 5 anos	135	Venda Nova; Pampulha; Nordeste; Noroeste; Leste; Centro-sul; Oeste; Barreiro	48	9,86%
A Rua é Nossa**	4 horas	17 por semana	Venda Nova; Pampulha; Norte; Nordeste; Noroeste; Leste; Centro-sul; Oeste; Barreiro	37	7,60%
Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias	indeterminado	56	Venda Nova; Pampulha; Norte; Nordeste; Noroeste; Leste; Centro-sul; Oeste; Barreiro	45	9,24%
Zonas 30	indeterminado	17	Venda Nova; Pampulha; Nordeste; Leste; Centro-sul; Oeste;	15	3,08%
Ciclofaixas Temporárias	indeterminado	6	Centro-sul; Oeste; Barreiro	18	3,70%
BH + Feliz	4 horas	em média, 9 por mês - 129 ao total	Venda Nova; Pampulha; Norte; Nordeste; Noroeste; Leste; Centro-sul; Oeste; Barreiro	81	16,63%

* ações feitas em vias em limites entre dois bairros foram consideradas como atendendo ambas localidades

** foram consideradas ações realizadas pelo programa *A Rua é Nossa* e seus antecedentes (*Savassi é da Gente*; *BH é da Gente*; *No Domingo, a Rua é Nossa*)

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Também é possível perceber que os *parklets* possuem o maior número de intervenções em Belo Horizonte, mas que ainda são muito concentradas na região central da cidade. Com isso, apesar de possuir menos da metade do número de intervenções, as *unidades produtivas coletivas e comunitárias* atendem quase o mesmo número de bairros que os *parklets*. Cabe destacar, que por seu objetivo e seu tamanho, um único *parklet* não é capaz de atender um bairro como todo.

Devido a seu caráter itinerante, o *Movimento Belo Horizonte Mais Feliz* foi capaz de atender o maior número de bairros, chegando a mais de 15% dos bairros de Belo Horizonte em apenas dois anos de implementação da política.

As políticas públicas, no geral, atendem diversas regiões administrativas. Dentre as seis políticas analisadas, metade possui ações em todas as regionais: *A Rua é Nossa*, *Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias* e *Movimento Belo Horizonte Mais Feliz*. Com exceção das *Ciclofaixas Temporárias*, todos os projetos apresentam uma expansão considerável no último ano, apontando para o crescimento destas políticas e do número de pessoas atendidas por elas.

Entraves e potencialidades

Uma vez que as políticas públicas estudadas possuem diferentes problemas e objetivos, as potencialidades e entraves identificados também são únicos a cada programa (quadro 10). Cabe destacar que, dada impossibilidade de utilizar as mesmas ferramentas de coleta de dados em todas as políticas durante a presente pesquisa, o número de desafios e benefícios identificados pode variar em função dessa limitação metodológica.

Quadro 10: Análises de potencialidades e entraves das políticas públicas

Análises			
Política pública	Ferramentas de coleta de dados da pesquisa	Potencialidades	Entraves
Parklet	Entrevista com a população; Entrevista com a secretaria responsável; Observação <i>in loco</i> ; Legislação e documentação disponível	Impacto positivo para usuários; Criação de espaços de permanência; Número de intervenções	Falta de monitoramento; Falta de participação popular; Falta de uso público; Placas de uso público pouco visíveis; Pouco difuso pela cidade
A Rua é Nossa	Entrevista com a população; Observação <i>in loco</i> ; Legislação e documentação disponível	Grande aderência de família e crianças; Diversificação de usos e atividades; Aumento do número de ações; Intervenções bem distribuídas pela cidade	Grande propaganda política; Falta de divulgação sobre medições e dados do projeto; Falta de manutenção dos espaços;
Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias	Entrevista com a população; Entrevista com a secretaria responsável; Observação <i>in loco</i> ; Legislação e documentação disponível	Plantio de PANCs e plantas nativas; Criação de áreas verdes; Difusão de técnicas agroecológicas; Segurança alimentar e nutricional; Aumento da sensação de segurança; Geração de renda; Número de intervenções; Intervenções bem distribuídas pela cidade	Poucos jovens participantes; Conflitos internos; Incerteza sobre a permanência no espaço; Impossibilidade de crédito para agricultores
Zonas 30	Entrevista com a secretaria responsável; Observação <i>in loco</i> ; Legislação e documentação disponível	Aumento da sensação de segurança; Monitoramento após implementação; Redução da velocidade dos veículos; Participação popular	Falta de conexão com a rota cicloviária; Algumas delimitações não são respeitadas por veículos; Falta de padonização de placas; Resistência do poder público; Ações recentes sem fase temporária ou participação popular
Ciclofaixas Temporárias	Entrevista com a secretaria responsável; Observação <i>in loco</i> ; Legislação e documentação disponível	Aumento do uso de bicicletas; Grande aderência da população; Recuperação de trechos reabsorvidos pelos automóveis	Falta de manutenção; Falta de monitoramento; Falta encaminhamento para versão permanente; Projeto descontinuado
BH + Feliz	Entrevista com a secretaria responsável; Legislação e documentação disponível	Número de intervenções; Intervenções bem distribuídas pela cidade; Ações itinerantes; Ampliação do acesso à cultura, saúde, internet e lazer; Melhorias permanentes; Movimentação da economia local; Fortalecimento da produção cultural	Divulgação limitada; Algumas localidades com pouca adesão da população; Horário das intervenções; Falta de infraestrutura de locais interessados; Forte associação ao governo atual; Monitoramento e manutenção insuficientes após os eventos

Fonte: Elaborado pela autora, 2025.

Apesar de cada projeto propor diferentes usos para o espaço público, todos foram capazes de diversificar o uso destes locais através de intervenções de pequena escala. Dentre os principais entraves, cabe destacar o pouco monitoramento das ações realizado pelo poder público. As únicas políticas que propuseram maior acompanhamento e coleta de dados de suas intervenções, durante e após a sua implementação, foram as *Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias* e as *Zonas 30*. Esse monitoramento foi viabilizado por meio de parcerias externas à prefeitura: as Unidades Produtivas estabeleceram colaboração com a UFMG, por meio do Grupo AUÊ!, enquanto as *Zonas 30* contaram com o apoio de ONGs nacionais e internacionais, como o ITDP Brasil, ONU-Habitat e Nossa BH. É fundamental que as demais políticas públicas também implementem metodologias de monitoramento, e

uma estratégia eficaz para viabilizar esses estudos seria a ampliação de parcerias com agentes externos ao poder público.

Também foi possível perceber que a manutenção das ações é insuficiente em muitas localidades, o que compromete a durabilidade das melhorias realizadas, reduzindo seus benefícios a longo prazo. Sem a manutenção adequada, áreas que deveriam promover convivência, lazer ou mobilidade ativa acabam se deteriorando rapidamente, gerando um impacto negativo na percepção da população em relação às ações do poder público. Essa deterioração pode inclusive reforçar desigualdades, especialmente em localidades mais vulneráveis, onde a carência de infraestrutura é maior. É essencial que as secretarias responsáveis garantam a conservação das intervenções através da alocação recursos próprios ou de parcerias com a iniciativa privada, organizações não governamentais e associações comunitárias.

4.3. Particularidades e relações com o urbanismo tático

O urbanismo tático tem se consolidado como uma ferramenta alternativa de planejamento urbano em Belo Horizonte, apresentando grande parte das características dessa abordagem. Suas intervenções são marcadas pela flexibilidade e pela implementação rápida, com o objetivo principal de ativar construir relações de vizinhança. A diversificação de atores envolvidos em um único projeto, defendida por Lydon e Garcia (2015) e Sansão Fontes et al. (2020), também é observada através da colaboração do poder público com empresas locais, coletivos, ONGs, cidadãos e lideranças comunitárias.

Entretanto, a coautoria dos projetos de urbanismo tático, defendida por Németh e Langhorst (2013), não está presente em todas as políticas públicas, uma vez que existem projetos com participação popular limitada, restringindo o envolvimento da comunidade no processo decisório. O licenciamento de *parklets*, por exemplo, não exige uma participação popular direta durante a elaboração do projeto, o que faz com que a implementação dessas etapas dependa de seus mantenedores. Já programas como *A Rua é Nossa* e Belo Horizonte Mais Feliz possuem alguma participação popular, mas apenas por meio de editais para oferta de atividades, oficinas e feiras, sem a inclusão da população nas decisões estruturais do projeto. Essa limitação pode impedir que as intervenções urbanas estejam completamente

alinhadas às necessidades e desejos da comunidade local, gerando menor pertencimento e envolvimento da população.

Outro ponto relevante é a efetividade das iniciativas em gerar de mudanças permanentes. Apesar de todos os projetos possuírem a intenção de mudanças duradouras, nem todos os projetos são bem-sucedidos nesse aspecto. As *ciclofaixas temporárias*, por exemplo, foram descontinuadas, enquanto outras ações, como os *parklets* e *A Rua é Nossa*, promovem mudanças físicas apenas enquanto as intervenções estão em vigor.

Por outro lado, grande parte das políticas conseguiram promover mudanças políticas em Belo Horizonte, a partir de leis e decretos. A criação destes instrumentos legais permite a continuidade do projeto e a manutenção de seus objetivos iniciais, auxiliando em sua longevidade. Entre as políticas públicas analisadas, apenas as *Zonas 30* e as *Ciclofaixas Temporárias* não possuem uma legislação específica, apesar do programa *Zonas 30* ser citado no Plano de Mobilidade de Belo Horizonte. Essa ausência de regulamentação pode explicar, ao menos em parte, a descontinuidade das ações de *Ciclofaixas Temporárias* e as mudanças significativas na metodologia de implementação das *Zonas 30*, o que pode comprometer a efetividade de suas ações.

A falta de monitoramento das intervenções após sua implementação também prejudica a política em atingir seus objetivos, assim como impede a implementação de sua fase permanente. O método *construir-aprender-medir*, defendidos tanto por Sansão Fontes et al. (2020) quanto Lydon e Garcia (2015), acaba sendo impedido pela falta de métricas e ferramentas de medição durante a fase temporária. São exatamente esses dados quantitativos e qualitativos que comunicam os sucessos e falhas do projeto (Lydon; Garcia, 2015), permitindo que a intervenção seja adaptada para se tornar o mais eficaz possível. Entre as políticas analisadas, apenas o programa *Zonas 30* adotou um sistema estruturado de monitoramento, com parâmetros estabelecidos para análise do antes, durante e depois da intervenção. As demais ações possuem alguma forma de monitoramento, porém não há coleta de dados durante esses três períodos, o que faz com que as análises sejam incompletas e não meçam o impacto real da iniciativa.

Outro aspecto relevante é a relação entre as políticas de urbanismo tático estudadas e o urbanismo neoliberal. Como apontado por Brenner (2016), o urbanismo tático pode assumir diferentes configurações, podendo tanto subverter a lógica

neoliberal quanto reforçá-la. No contexto de Belo Horizonte, observa-se que, em grande parte, as ações analisadas possuem uma relação de neutralidade, coexistindo com a lógica neoliberal adotada pelo poder público, sem necessariamente subvertê-la.

Algumas políticas, como os *parklets*, acabam por reforçar práticas neoliberais, especialmente ao favorecer a mercantilização do espaço público. Por outro lado, projetos como as *Zonas 30* e as *Unidades Produtivas Coletivas e Comunitárias*, ao reduzir a prioridade dos automóveis ou ao criar produções agroecológicas autogeridas, conseguem subverter as lógicas neoliberais, ainda que parcialmente, na maioria de suas ações.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

De modo geral, as políticas públicas analisadas demonstram que o urbanismo tático pode ser uma ferramenta eficaz de inclusão social, participação popular e transformação do espaço público. No entanto, seu sucesso depende de uma série de fatores, como: monitoramento e manutenção das intervenções; criação de leis e decretos que garantam a continuidade das ações; adoção de ferramentas de cocriação junto da comunidade; difusão de ações em áreas periféricas e geralmente negligenciadas; e parceria com diversos atores. Além disso, é essencial que o poder público assuma um papel ativo na promoção e regulação dessas iniciativas, garantindo que elas não fiquem restritas a interesses privados e que cumpram seu papel de democratização do espaço urbano.

A principal potencialidade identificada nas intervenções analisadas foi a diversificação de usos do espaço público, promovendo a ocupação de áreas ociosas ou de passagem. Espaços anteriormente subutilizados dão lugar à produção de alimentos agroecológicos; ruas antes dominadas pelo tráfego de automóveis se tornaram mais acolhedoras para pedestres e ciclistas; e locais que não possuíam espaços de lazer agora oferecem oportunidades para convívio, cultura e esporte. Essas transformações não apenas ampliam a função do espaço urbano, mas também permitem maior apropriação pela população local.

Além disso, a pesquisa identificou que a maioria das políticas analisadas está em expansão, permitindo que regiões periféricas e vulneráveis também se beneficiem com suas intervenções. A descentralização das ações é fundamental para garantir a efetividade das políticas e consolidá-las como uma estratégia de democratização do uso da cidade.

Apesar dos benefícios alcançados pelas ações analisadas, algumas intervenções ainda apresentam aproximações da lógica neoliberal. Certas intervenções promovidas pelas políticas estudadas podem ser apropriadas por interesses privados, como no licenciamento de *parklets*, impossibilitando o acesso igualitário da população e reforçando dinâmicas de exclusão. É essencial que as políticas públicas, por meio de legislação e fiscalização, garantam que as ações não sejam utilizadas para reforçar os interesses econômicos hegemônicos ou apenas como marketing urbano.

Além disso, o impacto social e a eficácia do projeto também dependem da participação ativa da comunidade. Embora muitas intervenções tragam melhorias concretas ao espaço urbano, sua continuidade e efetividade dependem do engajamento comunitário e da sensação de pertencimento de seus usuários. Portanto, é essencial que as políticas promovam a cocriação de ações com os moradores locais, envolvendo a comunidade desde a concepção dos projetos até sua gestão, garantindo assim maior envolvimento e apropriação.

Outro desafio identificado em grande parte das políticas públicas foi o pouco acompanhamento e monitoramento das intervenções urbanas após a implementação. A coleta e análise desses dados é essencial para medir os impactos das ações e avaliar se os objetivos inicialmente propostos foram alcançados. Esse estudo também permite orientar ajustes na abordagem adotada, quando necessário. A ausência de dados concretos compromete não só a permanência das ações já realizadas, mas também a possibilidade de replicação bem-sucedida dessas políticas em outras áreas da cidade. Dentre as políticas estudadas, apenas as Zonas 30 possuem ferramentas de monitoramento sistematizadas e relatórios de análise destes resultados, utilizando-os para guiar adequações nas intervenções.

A falta de manutenção das intervenções também compromete a utilização de espaços já consolidados, prejudicando ainda a confiança da população em relação ao poder público. Este foi um desafio observado principalmente nas ciclofaixas temporárias e no Movimento BH Mais Feliz, mas também foi identificado em algumas intervenções de *parklets*, Zonas 30 e unidades produtivas. Nesse contexto, a articulação com diferentes atores, como ONGs, universidades e lideranças comunitárias, pode auxiliar tanto no monitoramento quanto na manutenção das ações, já sendo uma estratégia adotada em parte das políticas públicas analisadas. Esse mecanismo também pode ser utilizado pelos demais programas, possibilitando avaliações periódicas e maior longevidade de suas intervenções.

Apesar do urbanismo tático ter se mostrado como uma ferramenta eficaz para gerar mudanças rápidas e tangíveis no ambiente urbano, é importante lembrar que sua aplicação isolada não é suficiente para resolver problemas estruturais das cidades brasileiras. As intervenções analisadas evidenciam que, embora tragam melhorias significativas no curto prazo, a solução da problemática enfrentada por elas depende de uma articulação com políticas públicas de médio e longo prazo.

É necessário compreender as limitações do urbanismo tático e utilizá-lo como parte de uma estratégia mais ampla. Os dados coletados durante a implementação dessas ações temporárias podem servir como norteador para embasar futuras decisões de planejamento urbano. Dessa forma, a combinação de diferentes abordagens permite não apenas potencializar os efeitos das intervenções já realizadas, mas também possibilita que elas contribuam para mudanças estruturais na configuração e uso dos espaços públicos.

Avanços, lacunas e perspectivas para próximas pesquisas

Durante a pesquisa, uma das dificuldades encontradas foi a realização de entrevistas com representantes do poder público e usuários das intervenções. Muitos dados e análises sobre as intervenções também possuem acesso restrito ou abordam as intervenções de forma superficial, o que limitou a coleta de informações mais detalhadas. Apesar disso, este estudo permitiu compreender as diversas possibilidades de aplicação do urbanismo tático em Belo Horizonte, através do levantamento e a análise geral das seis políticas públicas identificadas.

Dessa forma, a presente pesquisa contribui para o arcabouço científico de planejamento urbano alternativo e suas abordagens emergentes, em especial o urbanismo tático aplicado ao poder público. O estudo evidenciou tanto os avanços quanto os desafios dessas iniciativas, demonstrando seu potencial de transformação do espaço urbano.

Pesquisas futuras podem focar no estudo das ferramentas de engajamento comunitário, assim como métodos de monitoramento e coleta de dados das intervenções, uma vez que se entende que estes aspectos são cruciais para intervenções bem-sucedidas. Estudos futuros também podem explorar as intervenções informais, aquelas realizadas sem o aval do poder público, a fim de compreender suas particularidades e contribuições para a transformação do espaço público belo-horizontino.

REFERÊNCIAS

A BATATA PRECISA DE VOCÊ. **A Batata Precisa de Você**. [S. l.], 2023. Disponível em: <http://largodabatata.com.br/a-batata-precisa-de-voce/>. Acesso em: 26 maio 2023.

ACERVO DA COMISSÃO CONSTRUTORA DA NOVA CAPITAL DE MINAS. **Planta Geral de Belo Horizonte**. Belo Horizonte: [s. n.], 1895.

ACEVEDO, Ivan *et al.* **Urbanismo Ciudadano en América Latina: Superlibro de acciones cívicas para la transformación de las ciudades**. [S. l.]: Banco Interamericano de Desarrollo, 2022.

ALBUQUERQUE, Maria Claudia Bentes; DIAS, Daniella Maria dos Santos. O direito à cidade nos interstícios do espaço público: parklets para que e para quem?. **Revista de Direito da Cidade**, [s. l.], v. 11, n. 3, p. 347–375, 2019.

ALENCAR, Victor Gabriel de Souza Lima; COSTA, Heloisa Soares de Moura. Uma exploração demográfica sobre urbanização e agriculturas na Região Metropolitana de Belo Horizonte. **Anais do IX Congresso de la Asociación Latinoamericana de Poblacion**, [s. l.], 2020.

ALVES, Glória da Anunciação. A mobilidade/imobilidade na produção do espaço metropolitano. *In*: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Editora Contexto, 2011. p. 109–122.

BELO HORIZONTE. **Decreto nº 15.895, de 12 de março de 2015**. Estabelece regras e condições para a instalação de “parklets” no Município e dá outras providências. Belo Horizonte: 2015.

BELO HORIZONTE. **Decreto nº 16.732, de 27 de setembro de 2017**. Institui o Programa “BH é da Gente” e dá outras providências. Belo Horizonte: 2017.

BELO HORIZONTE. **Decreto nº 18.012, de 1º de julho de 2022**. Altera o Decreto nº 14.060, de 6 de agosto de 2010, que regulamenta a Lei nº 8.616/03, que “Contém o Código de Posturas do Município de Belo Horizonte”, e dá outras providências. Belo Horizonte: 2022.

BELO HORIZONTE. **Decreto nº 18.034, de 22 de julho de 2022**. Institui o Movimento Belo Horizonte Mais Feliz. Belo Horizonte: 2022.

BELO HORIZONTE. **Decreto nº 18.346, de 20 de junho de 2023**.

Regulamenta o programa A Rua é Nossa, no âmbito da Lei nº 11.390, de 9 de agosto de 2022, que institui o Programa Rua para Todos, e dá outras providências. Belo Horizonte: 2023.

BELO HORIZONTE. **Decreto nº 18.385, de 14 de julho de 2023.** Regulamenta a Lei nº 10.255, de 13 de setembro de 2011, que institui a Política Municipal de Apoio à Agricultura Urbana. Belo Horizonte: 2023.

BHTRANS. Plano Diretor De Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH - Relatório Síntese. [s. l.], p. 0–59, 2017.

BRANDÃO, Euclides Dayvid Alves; LUIZ, Izabella Taranto; SOUZA, Antonio Carlos da Silva. A Influência Do Modelo Higienista Francês No Planejamento Urbano De Belo Horizonte No Final Do Século XIX E Início Do Século XX. **E-Xacta**, [s. l.], v. 11, n. 1, 2018.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília: 2012.

BRENNER, Neil. Seria o “urbanismo tático” uma alternativa ao urbanismo neoliberal? **E-Metropolis**, [s. l.], v. 27, n. 7, p. 6–18, 2016.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A prática espacial urbana como segregação e o “direito à cidade” como horizonte utópico. *In*: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (org.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Editora Contexto, 2018. p. 95–110.

COMISSÃO COORDENADORA BH MAIS FELIZ. **Relatório de Atividades - 2023**. Belo Horizonte: [s. n.], 2023.

COMISSÃO DE MOBILIÁRIO URBANO. **Parklet licenciado: manual**. Belo Horizonte: [s. n.], 2024.

DE CERTEAU, Michel. **A Invenção do Cotidiano**. 3. ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1998.

FINN, Donovan. DIY urbanism: implications for cities. **Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability**, [s. l.], v. 7, n. 4, p. 381–398, 2014.

FRANÇA, Tiffany Nicoli Faria Latalisa. **Urbanismo tático aplicado às zonas 30, ciclofaixas temporárias e ecozonas em Belo Horizonte, Minas Gerais**. 2022. - UFV, [s. l.], 2022.

FRANÇA, Tiffany Nicoli Faria Latalisa; FARIA, Teresa Cristina de Almeida. COVID-19 e Urbanismo Tático: novas possibilidades de uso do espaço público em tempos de pandemia. **Fórum Ambiental da Alta Paulista**, [s. l.], v. 17, n. 5, 2021.

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas**. 2. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 2013.

GESTÃO URBANA SP. **Centro Aberto**. [S. l.], 2023. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/projetos-urbanos/centro-aberto/>. Acesso em: 26 maio 2023.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes - do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014-. ISSN 1098-6596.

HOLSTON, James. **Cidadania Insurgente: disjunções da democracia e da modernidade no Brasil**. 1. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

IBGE. **Censo Brasileiro de 2022: população e domicílios - primeiros resultados**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, 2023.

IBGE. **Censo demográfico : 1950**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, 1950.

IBGE. **Censo demográfico : 1960**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, 1960.

IBGE. **Censo demográfico 2000 : características gerais da população - resultados da amostra**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, 2000.

ITDP BRASIL. **Impulsionando a implementação de Zonas 30 em Belo Horizonte**. [S. l.: s. n.], 2020. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/intervencao-urbana-temporaria-cachoeirinha/>.

ITDP BRASIL. **Intervenção Urbana Temporária: Cachoeirinha**. [S. l.], 2020. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/intervencao-urbana-temporaria-cachoeirinha/>. Acesso em: 15 jan. 2025.

LABORATÓRIO DE INTERVENÇÕES TEMPORÁRIAS E URBANISMO TÁTICO - LABIT. **Intervenções Temporárias no Rio de Janeiro**. [S. l.], 2023.

LAK, Azadeh; KHEIBARI, Shohreh Zarezadeh. Towards a framework for

facilitating the implementation of Tactical Urbanism Practices: Assessment Criteria in the Place-making Approach in Iran. **Geoforum**, [s. l.], v. 115, p. 54–66, 2020.

LERNER, Jaime. **Acupuntura Urbana**. 5 edição. Rio de Janeiro: Editora Record, 2011.

LYDON, Mike; GARCIA, Anthony. **Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change**. Washington: Island Press, 2015.

MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil. *In*: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia (org.). **A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos**. 8. ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2013. p. 121–192.

MARICATO, Erminia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. 7. ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2013.

MARICATO, Ermínia. Brasil 2000: qual planejamento urbano?. *In*: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (org.). **Cadernos IPPUR**. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 1997. p. 113–130. Disponível em: www.ippur.ufrj.br.

MARICATO, Erminia. **Metrópole na periferia do capitalismo**. São Paulo: Editora Humanismo, Ciência e Tecnologia HUCITEC, 1996.

MARICATO, Erminia. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MARICATO, Erminia; FERREIRA, João Sette Whitaker. Operação urbana consorciada: diversificação urbanística participativa ou aprofundamento da desigualdade?. *In*: OSORIO, Letícia Marques (org.). **Estatuto da Cidade e Reforma Urbana: novas perspectivas para as cidades brasileiras**. Porto Alegre/São Paulo: [s. n.], 2002. Disponível em: http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/textos/ferreira_operacoesurbanasconsorc.pdf http://www.fau.usp.br/cursos/graduacao/arq_urbanismo/disciplinas/aup0268/2o_Semestre_2012/Maricato_whitaker_operacoesurbanasconsorc.pdf.

MATOS, Ralfo. Migração e urbanização no Brasil. **Geografias**, [s. l.], v. 08, n. 1, p. 7–23, 2012.

MIRAFATAB, Faranak. Insurgência, planejamento e a perspectiva de um urbanismo humano. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, [s. l.], v. 18, n. 3, p. 363–377, 2016.

MIRAFATAB, Faranak. Insurgent planning: Situating radical planning in the global south. **Planning Theory**, [s. l.], v. 8, n. 1, p. 32–50, 2009.

MONTANER, Joseph M. Por un urbanismo alternativo. *In*: REPENSAR LAS POLÍTICAS URBANAS. APUNTES PARA LA AGENDA URBANA. [S. l.]: Diputació de Barcelona, 2012. p. 175–189.

MONTE-MÓR, Roberto Luís. As teorias urbanas e o planejamento urbano no Brasil. *In*: UFMG, Editora (org.). **Economia Regional e Urbana: Contribuições Teóricas Recentes**. Belo Horizonte: [s. n.], 2005.

MOVIMENTO BELO HORIZONTE MAIS FELIZ. **BHmaisfeliz - página Instagram**. [S. l.], 2024. Disponível em: <https://www.instagram.com/bhmaisfeliz/>. Acesso em: 2 fev. 2025.

MOVIMENTO BH MAIS FELIZ. **Barreiro - 19Mai2024**. [S. l.], 2024. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/bhmaisfeliz/albums/72177720317139426>. Acesso em: 28 jan. 2025.

MOVIMENTO BH MAIS FELIZ. **Barreiro 22Out2023**. [S. l.], 2023. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/bhmaisfeliz/albums/72177720312153238>. Acesso em: 28 jan. 2025.

MOVIMENTO BH MAIS FELIZ. **Centro- Sul 22out2023**. [S. l.], 2023. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/bhmaisfeliz/albums/72177720312153233>. Acesso em: 28 jan. 2025.

MOVIMENTO BH MAIS FELIZ. **Leste - 19Mai2024**. [S. l.], 2024. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/bhmaisfeliz/albums/72177720317147098>. Acesso em: 28 jan. 2025.

MOVIMENTO BH MAIS FELIZ. **Leste 22out2023**. [S. l.], 2023. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/bhmaisfeliz/albums/72177720312153228>. Acesso em: 29 jan. 2025.

MOVIMENTO BH MAIS FELIZ. **Nordeste 16jul23**. [S. l.], 2023. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/bhmaisfeliz/albums/72177720309850414>. Acesso em: 28 jan. 2025.

MOVIMENTO BH MAIS FELIZ. **Norte 22out2023**. [S. l.], 2023. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/bhmaisfeliz/albums/72177720312153213>. Acesso em: 26 jan. 2025.

MOVIMENTO BH MAIS FELIZ. **Parque Municipal 08dez2024**. [S. l.], 2024. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/bhmaisfeliz/albums/72177720322428329>. Acesso em:

28 jan. 2025.

MOVIMENTO BH MAIS FELIZ. **Venda Nova-24nov24**. [S. l.], 2024. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/bhmaisfeliz/albums/72177720322069034>. Acesso em: 26 jan. 2025.

NELLO-DEAKIN, Samuel. Exploring traffic evaporation: Findings from tactical urbanism interventions in Barcelona. **Case Studies on Transport Policy**, [s. l.], v. 10, n. 4, 2022.

NÉMETH, Jeremy; LANGHORST, Joern. Rethinking urban transformation: Temporary uses for vacant land. **Cities**, [s. l.], v. 40, p. 143–150, 2014.

OLIVEIRA, Celso Maran De; LOPES, Dulce; SOUSA, Isabel Cristina Nunes De. Direito à participação nas políticas urbanísticas: avanços após 15 anos de estatuto da cidade. **Revista Brasileira de Gestão Urbana - URBE**, [s. l.], v. 10, n. 2, p. 321–334, 2018.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE. **Moving around during the COVID-19 outbreak**. [S. l.]: Regional Office for Europe, 2020.

PEREIRA, Rafael H. M.; VIEIRA, João Pedro Bazzo. **Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil III: o uso da mobilidade ativa**. Brasília: IPEA, 2024.

PLANO METROPOLITANO RMBH. **Região Metropolitana de Belo Horizonte**. [S. l.], 2024. Disponível em: <http://www.rmbh.org.br/rmbh.php>. Acesso em: 23 nov. 2024.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **A Rua é Nossa retoma neste domingo (17) com mais um endereço para diversão**. [S. l.], 2024. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/rua-e-nossa-retoma-neste-domingo-17-com-mais-um-endereco-para-diversao>. Acesso em: 9 dez. 2024.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **A Rua é Nossa terá 1º Encontro de Carrinhos de Rolimãs e exposição de carros**. [S. l.], 2022. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/rua-e-nossa-tera-1o-encontro-de-carrinhos-de-rolimas-e-exposicao-de-carros>. Acesso em: 8 dez. 2024.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **BH é da Gente” e “No Domingo, a Rua é Nossa” não serão realizados no domingo**. [S. l.], 2018. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/bh-e-da-gente-e-no-domingo-rua-e-nossa-nao-serao-realizados-no-domingo>. Acesso em: 8 dez. 2024.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **“BH é da Gente” leva lazer, cultura e esporte para as ruas.** [S. l.], 2017. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/bh-e-da-gente-leva-lazer-cultura-e-esporte-para-ruas>. Acesso em: 8 dez. 2024.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **BH é da Gente tem show de MPB, aula de ioga e oficina de circo no domingo.** [S. l.], 2019. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/bh-e-da-gente-tem-show-de-mpb-aula-de-ioga-e-oficina-de-circo-no-domingo-2710>. Acesso em: 8 dez. 2024.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Bh Map.** [S. l.], 2024. Disponível em: <https://bhmap.pbh.gov.br/v2/mapa/idebhgeo#zoom=4&lat=7796893.0925&lon=609250.9075&baselayer=base>. Acesso em: 4 ago. 2024.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Esporte e Lazer atraem crianças e adultos para a diversão aos domingos, em BH.** [S. l.], 2023. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/esporte-e-lazer-atraem-criancas-e-adultos-para-diversao-aos-domingos-em-bh>. Acesso em: 7 dez. 2024.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Estatísticas e indicadores.** [S. l.], 2021. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/estatisticas-e-indicadores>. Acesso em: 22 set. 2024.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **GRUPO DE TRABALHO - GT Pedala BH.** [S. l.], 2023. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/transportes/bicicletas/grupo-de-trabalho>. Acesso em: 15 out. 2024.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **INDICADORES ODS.** [S. l.], 2023. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/planejamento/planejamento-e-orcamento/objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel/indicadores-ods>. Acesso em: 23 nov. 2024.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Movimento Belo Horizonte Mais Feliz.** [S. l.], 2024. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/belo-horizonte-mais-feliz>. Acesso em: 14 jan. 2025.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Mulheres são maioria na agricultura urbana em Belo Horizonte.** [S. l.], 2024. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/mulheres-sao-maioria-na-agricultura-urbana-em-belo-horizonte>. Acesso em: 5 ago. 2024.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Novas ciclofaixas criam alternativa**

de mobilidade na capital durante pandemia. [S. /], 2020. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/novas-ciclofaixas-criam-alternativa-de-mobilidade-na-capital-durante-pandemia>. Acesso em: 29 nov. 2024.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **PBH abre espaço para o lazer na região da Savassi.** [S. /], 2017. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/pbh-abre-espaco-para-o-lazer-na-regiao-da-savassi>. Acesso em: 9 dez. 2024.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Pedala BH.** [S. /], 2022. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/transportes/bicicletas/pedala-bh>. Acesso em: 18 out. 2024.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Prefeitura retoma programa “BH é da Gente” neste domingo, dia 24.** [S. /], 2021. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/prefeitura-retoma-programa-bh-e-da-gente-neste-domingo-dia-24>. Acesso em: 8 dez. 2024.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Programa da PBH fecha vias aos domingos.** [S. /], 2018. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/programa-da-pbh-fecha-vias-aos-domingos>. Acesso em: 8 dez. 2024.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Programas A Rua é Nossa e No Domingo a Rua é Nossa não serão realizados domingo.** [S. /], 2022. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/programas-rua-e-nossa-e-no-domingo-rua-e-nossa-nao-serao-realizados-domingo>. Acesso em: 8 dez. 2024.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **SINTESE DA HISTÓRIA DE BH.** Belo Horizonte: [s. n.], 2014. Disponível em: http://www.encontro2012.mg.anpuh.org/resources/anais/24/1340737616_ARQUIVO_ConhecerOArraialParaProjetarACidade_TitoFlavioAguiar_20120626.pdf.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Unidades produtivas coletivas e comunitárias.** [S. /], 2023. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/smasac/susan/fomento/sistemas-de-producao/coletivas-e-comunitarias>. Acesso em: 19 jun. 2023.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Zonas 30.** [S. /], 2024. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/seguranca-e-educacao/zona-30>. Acesso em: 18 out. 2024.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE; AUÊ! **UNIDADES PRODUTIVAS**

COLETIVAS/COMUNITÁRIAS DA AGRICULTURA URBANA DE BELO HORIZONTE/MG. Belo Horizonte: [s. n.], 2022.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE; SUMOB; BHTRANS. **Balço da Mobilidade 2023: ano-base 2022.** Belo Horizonte: [s. n.], 2024.

PROJECT FOR PUBLIC SPACES. **Placemaking: What If We Built Our Cities Around Places?** [S. l.: s. n.], 2022. Disponível em: <http://www.pps.org/wp-content/uploads/2016/10/Oct-2016-placemaking-booklet.pdf>.

PROJECT FOR PUBLIC SPACES. **What is Placemaking?**. [S. l.], 2007. Disponível em: <https://www.pps.org/article/what-is-placemaking>. Acesso em: 18 out. 2024.

ROSSO, Federica; PIOPPI, Benedetta; PISELLO, Anna Laura. Tactical urban pocket parks (TUPPs) for subjective and objective multi-domain comfort enhancement. **Journal of Environmental Management**, [s. l.], v. 349, 2024.

SALAMA, Ahmed H.; WANAS, Ayman; ABDEL-MONEIM, Nancy M. Transforming Cairo's downtown with tactical urbanism: Translating informal activities into formal enhancements for a thriving urban life. **Ain Shams Engineering Journal**, [s. l.], v. 15, 2024.

SANSÃO FONTES, Adriana. **Intervenções temporárias, marcas permanentes: a amabilidade nos espaços coletivos de nossas cidades.** 2011. 282 f. - Universidade Federal do Rio de Janeiro, [s. l.], 2011.

SANSÃO FONTES, Adriana. O processo de autogestão de Can Batlló, em Barcelona: uma feição radical do urbanismo tático | The self-management process of Can Batlló in Barcelona: a radical perspective of tactical urbanism. **Oculum Ensaios**, [s. l.], v. 19, n. November, 2021.

SANSÃO FONTES, Adriana *et al.* **Urbanismo tático: um guia para as cidades brasileiras.** Rio de Janeiro: Rio Books, 2020.

SANSÃO FONTES, Adriana; PINA, João Pedro; PAIVA, Larissa Martins de. **Urbanismo tático: X ações para transformar cidades.** Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2021.

SANTOS, Milton. **O Espaço do Cidadão.** 7. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2020.

SECRETARIA MUNICIPAL DE GOVERNO. **Edital de chamamento público nº 002/2023 - processo administrativo nº 01.067485.23.35.** Belo Horizonte: [s. n.], 2023.

SERPA, Angelo. Segregação, território e espaço público na cidade contemporânea. *In*: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (org.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Editora Contexto, 2018. p. 169–188.

SILVA, Kelly. A distribuição dos espaços públicos em Belo Horizonte: uma análise sob a ótica do Direito à Cidade e do Planejamento Urbano. **Revista de Direito da Cidade**, [s. l.], v. 9, n. 4, p. 1586–1605, 2017.

SILVA, Paulo. Tactical urbanism: Towards an evolutionary cities' approach? **Environment and Planning B: Planning and Design**, [s. l.], v. 43, n. 6, p. 1040–1051, 2016.

SILVA, Ana Bastos. **Zonas 30: Manual de apoio à implementação de Zonas 30**. Coimbra: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária- República Portuguesa, 2019.

SILVEIRA, Amanda Carolina Costa; SILVA, Regina Helena Alves da. Os espaços de lazer na cidade: a política urbana de Belo Horizonte. **Licere**, [s. l.], v. 13, n. 3, p. 1–42, 2010.

STREET PLANS. **Jobs**. [S. l.], 2024. Disponível em: <https://street-plans.com/jobs/>. Acesso em: 20 nov. 2024.

TAVOLARI, Bianca. Direito à cidade: uma trajetória conceitual. **Novos estudos**, [s. l.], p. 93–109, 2016.

TREVISAN, Eveline Prado. Ruas de estar: projetos de Zona 30 em Belo Horizonte. **XII Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo**, [s. l.], 2020.

VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. *In*: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia (org.). **A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos**. 8. ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2013. p. 75–104.

VAZ, Lillian F.; SELDIN, Claudia. Bairro-Escola: espaços públicos em uma política urbana integrada. *In*: OS ESPAÇOS PÚBLICOS NAS POLÍTICAS URBANAS. Rio de Janeiro: 7letras, 2008. p. 183–194.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. *In*: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (org.). **O processo de urbanização no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2015. p. 169–244.