

TIFFANY NICOLI FARIA LATALISA FRANÇA

**URBANISMO TÁTICO APLICADO ÀS ZONAS 30, CICLOFAIXAS TEMPORÁRIAS
E ECOZONA EM BELO HORIZONTE, MINAS GERAIS**

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 Cristina de Almeida
Faria

**VIÇOSA - MINAS GERAIS
2022**

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

T

F814u
2022
França, Tiffany Nicoli Faria Latalisa, 1990-
Urbanismo tático aplicado às zonas 30, ciclofaixas
temporárias e ecozona em Belo Horizonte, Minas Gerais /
Tiffany Nicoli Faria Latalisa França. – Viçosa, MG, 2022.
1 dissertação eletrônica (156 f.): il. (algumas color.).

Inclui anexo.

Inclui apêndices.

Orientador: Teresa Cristina de Almeida Faria.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Viçosa,
Departamento de Arquitetura e Urbanismo, 2022.

Referências bibliográficas: f. 145-152.

DOI: <https://doi.org/10.47328/ufvbbt.2022.367>

Modo de acesso: World Wide Web.

1. Planejamento urbano - Belo Horizonte (MG). 2. Espaços
públicos - Aspectos sociais. 3. Renovação urbana. 4. Ciclovias.
5. Transporte urbano. 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. 711.4098151

Bibliotecário(a) responsável: Bruna Silva CRB6/2552

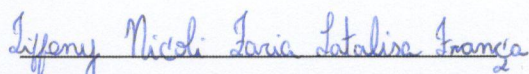
TIFFANY NICOLI FARIA LATALISA FRANÇA

**URBANISMO TÁTICO APLICADO ÀS ZONAS 30, CICLOFAIXAS
TEMPORÁRIAS E ECOZONA EM BELO HORIZONTE, MINAS GERAIS**

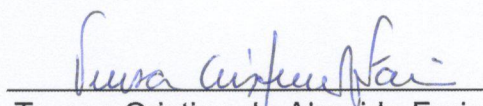
Dissertação apresentada à Universidade Federal de Viçosa, como parte das exigências do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, para obtenção do título de *Magister Scientiae*.

APROVADA: 25 de março de 2022

Assentimento:



Tiffany Nicoli Faria Latalisa França
Autora



Teresa Cristina de Almeida Faria
Orientadora



“A vida da gente é feita de momentos!”
À minha mãe, Marineusa Braga da Silva.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha família, meu pai Antônio Carlos, meu irmão Gregory e em especial às duas mães maravilhosas que tive a sorte de ter em minha vida, Maria Tereza e Marineusa. Queria muito que você estivesse aqui, minha Neguinha, queria te mostrar esse caderno e as fotos que eu tirei, te levar na pracinha que eu pinte, te apresentar para a minha orientadora e para os amigos que eu fiz nesse caminho. E queria muito, muito mesmo, sentir o seu abraço e seu cheirinho mais uma vez... você ficou tão feliz com o início desse mestrado, mas eu entendo que você precisou ir embora antes do fim, para irradiar o céu com a sua luz e brindar à vida.

Agradeço à Teresa Cristina de Almeida Faria, professora e orientadora, por ter me acolhido com tanto carinho e por ter me apoiado em todos os momentos desse percurso doloroso e cheio de perdas que vivi durante a pandemia e a pós-graduação. Minha enorme gratidão a essa mulher inspiradora que todos os dias tem uma mensagem de incentivo, que se orgulha de mim como eu me orgulho dela, que manteve meus pés no chão e não mediu esforços para me orientar e doar o melhor de si para mim e para o mundo. Obrigada por cada momento que passamos juntas, pelo conhecimento compartilhado, pela amizade valiosa que levarei comigo por toda a vida e por seu enorme coração.

Agradeço ao meu companheiro, Luiz, pela compreensão, paciência, incentivo, cuidado, respeito e amor, renovados todos os dias. Pela felicidade que é dividir a vida contigo, sorrir e estar ao seu lado segurando sua mão. E à Flocos, por ser minha companheira canina de tantos anos, por sempre celebrar comigo a alegria do encontro.

Agradeço também aos amigos, aos que estão e aos que se foram... tão cedo... Karen, Allan e Léo, estejam em paz, eu amo vocês. Obrigada aos amigos que encontrei na vida e na UFV. À minha grande amiga Débora, por estar ao meu lado há mais de 20 anos. Agradeço em especial aos queridos Flor, Sofia e Mário por tornarem o peso de uma segunda graduação mais leve. Às minhas queridas irmãs de república, Mari e Laura pela amizade e compreensão diárias. À Maimai e Lara por terem tanto amor para me doar. Às amigas fuffys Amanda, Mayra de Abaeté, Bárbara, Mairão, Glauca Bueno e às sementes Sandra, Isabela, Kívia, Luisa e Kelly pelo carinho enorme que dedicaram a mim todos os dias, cada uma à sua maneira. Às companheiras de estágio Rafa, Ana, Alba e Hellise. Aos amigos que caminharam

comigo pela pós graduação, Vanessa, Blanca, Angélica de JF, Carol, Túlio, André, Lina, Ligiana e Ana Clara. Aos queridos do DAU e da UFV: Dozinets, Reginaldo, Estela, Thales, Jerusa e Célia da Pinacoteca; minhas amadas Célia e Fabiana da casa do queijo; e às minhas amigas de grande coração Livia Comastri e Fabíola Rodrigues; aos amigos da arquitetura Mário da Mari, Vavalace, Pati Capelete, Luiz Felipe, Rê e Tetevo; amigas do Lab Analysys, Sô Ney e esposa, Angélica, Jairo, Guilherme e Gustavo por torcerem por mim como se eu fosse da família. Aos porteiros do Mundial Amarelo que viraram família também e a todos da ONG Sovipa, em especial Lutércia, Cássia Rossi, Clotilde Maestri, Regina Garcia, Celinha, Marly e família. Ao Índio, Pinguim, Nadja e Guigo pela sanidade e clareza de ideias. Levo vocês todos comigo, com todo o amor que há em meu coração e para sempre.

Agradeço aos queridos professores que se dispuseram a avaliar este trabalho e a participar da banca de defesa. À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela concessão de bolsa de pesquisa possibilitando a realização desse trabalho. À Universidade Federal de Viçosa, pela oportunidade de realizar a pós-graduação.

Agradeço a todos que dedicaram um pouco do seu tempo para me ajudar nesse trabalho. Às pessoas que me concederam entrevistas, aos novos laços que a pesquisa de campo me proporcionou. Ao movimento “Nossa BH” e em especial à querida Juliana Moreira, que apoiou e acolheu esta pesquisadora de tantas maneiras em Belo Horizonte. À parceria com a Metrics Mobilidade e a todos os amigos e servidores da Universidade Federal de Viçosa (UFV).

Também, gostaria de agradecer a cada um dos professores e colegas do curso de Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, pela oportunidade de realização dos cursos (graduação e mestrado), por tantas felicidades pelo caminho e pelo crescimento pessoal e profissional.

E minha enorme gratidão a cada um que cruzou meu caminho durante a vida em Viçosa, transformou meu dia em algo novo e me proporcionou a felicidade de viver o coletivo.

Com todo o meu coração, muito obrigada!

RESUMO

FRANÇA, Tiffany Nicoli Faria Latalisa, M.Sc., Universidade Federal de Viçosa, março de 2022. **Urbanismo Tático aplicado às Zonas 30, ciclofaixas temporárias e Ecozona em Belo Horizonte, Minas Gerais**. Orientadora: Teresa Cristina de Almeida Faria.

A inserção do Urbanismo Tático como ferramenta formal no planejamento urbano tem sido capaz de estimular novas possibilidades de diálogo e de criar estratégias de ação imediata para os lugares. Os potenciais colaborativo e de parceria entre vários atores sociais têm estimulado a esfera pública e as trocas sociais, colocando como prioridade os modais ativos de deslocamento e contribuindo para a retomada do lugar de destaque para a dimensão humana na construção da cidade. Em Belo Horizonte, a participação popular por meio da implementação de recursos de acalmamento de trânsito que usaram o Urbanismo Tático como viabilizador construtivo, tem transformado o desenho urbano a partir de ações rápidas, de baixo custo e de fácil execução, que demonstram oportunidades de mudanças duradouras e em larga escala. Acreditamos que o uso de Urbanismo Tático aliado à política urbana permita observar resultados a longo prazo, mantendo maior proximidade entre o cidadão e as iniciativas públicas de redesenho urbano com ações escaláveis e contínuas, em especial sob os aspectos da mobilidade urbana ativa e do engajamento civil. Logo, sob o viés do Urbanismo Tático, o objetivo desse trabalho é colocar em discussão se houve ganhos na reativação do espaço público para o pedestre e para o ciclista e se essas intervenções temporárias possibilitaram maior integração entre iniciativas locais de apropriação e o planejamento urbano neoliberal, considerando as atuais demandas do espaço público para a condição de pandemia. Nesse caso, tomamos como referência, o processo de incorporação de ações táticas e temporárias de ciclofaixas, Ecozona e Zonas 30 em ações permanentes, contínuas e escaláveis implementados na cidade de Belo Horizonte. Estudamos o caminho pelo qual essas iniciativas foram instituídas como projetos urbanos pontuais, a eficiência da interação entre autoridades públicas e sociedade civil, a potencialidade de transformação por meio do redesenho urbano a partir de ações de urbanismo tático e como a experiência adquirida nessas ações possibilitou reincorporar a escala humana no processo de construção de espaços da coletividade. O estudo foi feito a partir de revisão bibliográfica coerente com assuntos centrais ao estudo, levantamento

documental, análise da legislação municipal relacionada à regulamentação da mobilidade urbana em Belo Horizonte e coleta de dados através de pesquisa em campo, observação direta, registro fotográfico, entrevistas semiestruturadas e também pesquisa como participante em um dos estudos de caso. Ao final, conclui-se que o Urbanismo Tático pode ser uma abordagem experimental e transformadora nos processos de gestão da cidade contanto que garanta uma continuidade sadia para as intervenções. Além disso, também identificamos problemas na manutenção das fases temporárias, dificuldade em aperfeiçoar processos participativos de forma a incluí-los desde o nascimento das ações e limitações em avançar para além das fases efêmeras nos casos estudados.

Palavras-chave: Urbanismo Tático. Intervenções temporárias. Zona 30. Moderação de tráfego. Mobilidade ativa.

ABSTRACT

FRANÇA, Tiffany Nicoli Faria Latalisa, M.Sc., Universidade Federal de Viçosa, March, 2022. **Tactical Urbanism applied to 30 Zones, temporary cycle lanes and Ecozone in Belo Horizonte, Minas Gerais**. Adviser: Teresa Cristina de Almeida Faria.

The insertion of Tactical Urbanism as a formal tool in urban planning has been able to stimulate new possibilities for dialogue and to create immediate action for places. Collaborative and partnership potentials between various social actors have stimulated the public sphere and social exchanges, prioritizing active modes of displacement and contributing to the retaking of the prominent place for the human dimension in the construction of the city. In Belo Horizonte, popular participation through the implementation of traffic calming resources that used Tactical Urbanism as a constructive enabler has transformed urban design from short-term, low-cost, and easy-to-perform actions that demonstrate opportunities for lasting change and on a large scale. We believe that the use of Tactical Urbanism combined with politics allows us to observe long-term results, maintaining greater proximity between the citizen and public urban redesign initiatives with scalable and continuous actions, especially in the aspects of active urban mobility and civic engagement. Therefore, under the perspective of Tactical Urbanism, the objective of this work is to discuss whether there were gains in the reactivation of public space for pedestrians and cyclists and whether these temporary interventions enabled greater integration between local appropriation initiatives and neoliberal urban planning, considering the current demands of the public space for the pandemic condition. In this case, we take as a reference the process of incorporating tactical and temporary actions of cycle lanes, Ecozona, and Zonas 30 into permanent, continuous, and scalable actions implemented in the city of Belo Horizonte. We studied the way in which one of these initiatives were established as punctual urban projects, the efficiency of the interaction between public authorities and civil society, the potential for transformation through urban redesign from tactical urbanism actions, and how the experience acquired in these actions made it possible to reincorporate the human scale in the process of constructing collective spaces. The study was made from the bibliographical review coherent with the subjects of the study, documental survey and analysis of municipal legislation related to the achievement of urban mobility in Belo Horizonte and data collection through field research, direct observation, photographic record, semi-structured deviated and also survey as a

participant in one of the reference cases. In the end, it is concluded that Tactical Urbanism can be an experimental and transformative approach to city management processes, as long as it guarantees a healthy continuity for interventions. In addition, we also identified problems in the maintenance of temporary phases, difficulties in improving participatory processes in order to include them from the beginning of the actions and limitations in moving beyond the ephemeral phases in the cases studied.

Keywords: Tactical Urbanism. Temporary interventions. 30 Zones. Traffic calming. Active mobility.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Ilustração original da “escada para a participação cidadã” de Sherry Arnstein. A escada apresenta oito “degraus” que descrevem três formas gerais de poder do cidadão na tomada de decisão democrática	30
Figura 2 – Esquema das oito dimensões de uma intervenção temporária.....	37
Figura 3 – Intervenções temporárias como corte no tempo: intervenções temporárias x usos cotidianos	38
Figura 4 – Ciclo do Urbanismo Tático e das relações integradas entre diferentes atores sociais	43
Figura 5 – Planta geral da cidade de Minas. Organizada sobre a planta geodésica, topográfica e cadastral do belo horizonte pela comissão construtora da nova capital sob a direção do engenheiro civil Aarão Reis e aprovada pelo decreto nº 817 de 15 de abril de 1895	48
Figura 6 – Região de influência de Belo Horizonte (MG).....	52
Figura 7 – Conexões externas de Belo Horizonte (MG)	52
Figura 8 – Pesquisa origem-destino domiciliar mais recente e referente ao ano de 2012	53
Figura 9 – Caminhos e diálogos na elaboração do PlanMob-BH 2030.....	60
Figura 10 – Programas da mobilidade urbana sustentável contidos no PlanMob-BH 2030	64
Figura 11 – Uso indevido de ciclovia em Belo Horizonte	65
Figura 12 – Mapa ciclovias e Zonas 30 - área central de Belo Horizonte	68
Figura 13 – Placa indicativa de Zona 30	72
Figura 14 – Placa indicativa de via compartilhada.....	72
Figura 15 – Etapas do Urbanismo Tático a partir da construção de um protótipo.....	74
Figura 16 – Fases de transformação do Urbanismo Tático	74
Figura 17 – Mapa da divisão administrativa de Belo Horizonte (2018) com a localização geográfica da área central inicialmente planejada (dentro do perímetro da Avenida do Contorno) e localização dos bairros Cachoeirinha, Lagoinha e Confisco os quais receberam intervenções de Urbanismo Tático para implementação dos recursos de Zona 30 na cidade	76
Figura 18 – Mapa do entorno do bairro Cachoeirinha e localização da rua Simão Tamm	77

Figura 19 – Localização da rua Simão Tamm no bairro Cachoeirinha e abrangência da intervenção tática.....	78
Figura 20 – Mapa esquemático da Zona 30 Cachoeirinha contendo o perímetro total (maior) das intervenções planejadas e o perímetro menor correspondente à 1ª fase de planejamento para a implantação do projeto	79
Figura 21 – Rua Simão Tamm antes da intervenção (foto tirada em 2019).....	79
Figura 22 – Rua Simão Tamm vista por drone durante a intervenção (foto tirada em 2019)	80
Figura 23 – Todos os trechos do projeto final da Zona 30 do bairro Cachoeirinha ...	81
Figura 24 – Projeto Zona 30 do bairro Cachoeirinha	82
Figura 25 – Ocupação durante os dias da implementação da fase efêmera	82
Figura 26 – Oficina de reparo de bicicletas.	83
Figura 27 – Roda de conversa sobre mobilidade urbana	83
Figura 28 – Coleta de dados durante a proposta	84
Figura 29 – ANTES e DURANTE - desenho viário da interseção das ruas Simão Tamm e Cônego Santana.....	84
Figura 30 – Mapeamento do espaço antes da intervenção tática Zona 30 Cachoeirinha	85
Figura 31 – Mapeamento do espaço a partir do projeto de intervenção tática Zona 30 Cachoeirinha	86
Figura 32 – Quantificação do espaço redistribuído a partir da proposta de intervenção tática Zona 30 Cachoeirinha	86
Figura 33 – Período de experimentação com Urbanismo Tático na rua Simão Tamm (após os dias de implementação)	87
Figura 34 – Período de experimentação com Urbanismo Tático (durante a fase efêmera)	89
Figura 35 – Inserção de segregadores de concreto (durante a fase temporária).....	89
Figura 36 – Inserção de ponto de ônibus, sinalização e de área verde na rua Simão Tamm (durante a fase temporária)	89
Figura 37 – linha do tempo com evolução das ações executadas para a zona 30 do bairro cachoeirinha	90
Figura 38 – linha do tempo proposta para ações planejadas na zona 30 do bairro cachoeirinha	90

Figura 39 – Espaço da intervenção durante os dias de implementação (durante a fase efêmera)	91
Figura 40 – Falta de manutenção do espaço (durante a fase temporária).....	91
Figura 41 – Mapa do entorno do bairro Lagoinha e localização da rua Diamantina .	92
Figura 42 – Avenida Antônio Carlos vista da rua Diamantina	92
Figura 43 – Localização da rua Diamantina no bairro lagoinha e abrangência da intervenção urbana tática.....	93
Figura 44 – Mirante de arte urbana localizado na Rua Diamantina	93
Figura 45 – Mapa esquemático da Zona 30 Lagoinha contendo a localização do mirante de arte urbana do C.U.R.A.....	94
Figura 46 e figura 47 – Pintura de muros com obras de arte de diferentes artistas durante a realização do evento	95
Figura 48 e figura 49 – Pintura da intervenção com participação de voluntários	96
Figura 50 e figura 51 – Aparência final da intervenção tática após a pintura do piso	96
Figura 52 – Projeto para nova geometria da Zona 30 do bairro Lagoinha	96
Figura 53 – Mapeamento do espaço antes da intervenção tática Zona 30 Lagoinha	100
Figura 54 – Mapeamento do espaço a partir do projeto de intervenção tática Zona 30 Lagoinha.....	101
Figura 55 – Redistribuição espacial a partir do projeto de intervenção tática Zona 30 Lagoinha.....	101
Figura 56 – Áreas delimitadas por pintura (extensões de calçada) se converteram em áreas de estacionamento.....	102
Figura 57 – Pinturas apagadas e altas velocidades de tráfego na rua Diamantina.	102
Figura 58 – Mapa de localização do bairro Confisco na região da Pampulha e localização da área central	103
Figura 59 – Localização da E. M. Anne frank no bairro Confisco e abrangência da intervenção urbana tática.....	104
Figura 60 – Vista de uma das fachadas da E. M. Anne frank que recebeu a intervenção no bairro Confisco.....	105
Figura 61 – Placas de sinalização desenhadas pelos alunos da E. M. Anne Frank durante oficina	105

Figura 62 – Sinalização e demarcação técnica prévias realizadas pela BHTrans para o novo desenho viário.....	106
Figura 63 – Pintura da rua com participação da comunidade e funcionários da BHTrans	106
Figura 64 – Aspecto da intervenção temporária durante os dias de fase efêmera .	107
Figura 65 – Vista área da intervenção em setembro de 2019	107
Figura 66 – Obstáculos físicos e pinturas no chão do novo desenho viário do entorno da E.M. Anne frank.....	108
Figura 67 – Vista área da intervenção em setembro de 2019	109
Figura 68 – Mapeamento do espaço antes da intervenção táctica Zona 30 Confisco	110
Figura 69 – Projeto da nova geometria de zona 30 para o Bairro Confisco.....	110
Figura 70 – Mapeamento do espaço a partir do projeto de intervenção táctica Zona 30 Confisco	111
Figura 71 – Redistribuição espacial a partir do projeto de intervenção táctica Zona 30 Confisco	111
Figura 72 – Zona 30 do bairro Confisco durante o fechamento da escola e na situação de pandemia em dezembro de 2020	112
Figura 73 – Quadro comparativo entre ações de Zona 30	116
Figura 74 – Definição da Estratégia de Gestão da demanda de viagens	116
Figura 75 – Localização e detalhes das ciclofaixas temporárias	122
Figura 76 – Localização do bairro Santa Tereza em relação à área central de Belo Horizonte e abrangência da Ecozona	125
Figura 77 – Área destinada à implementação da ecozona antes da implementação do projeto	127
Figura 78 – Local escolhido para implementação da Ecozona.....	127
Figura 79 – Projeto total incluindo a ciclofaixa sob viaduto que conecta a Avenida dos Andradas ao Bairro Santa Tereza e a conexão feita por meio de ciclorrota até a praça Joaquim Ferreira da Luz	128
Figura 80 – Vista aérea com entorno da praça Joaquim Ferreira da Luz após a implementação da Ecozona.....	130
Figura 81 – Ciclofaixa sob viaduto que conecta a malha cicloviária pré-existente na Avenida dos Andradas.....	130

Figura 82 – Estudo preliminar de desenho da Ecozona apresentado durante a 2ª reunião com a comunidade.....	131
Figura 83 – Print de uma das “mesas” / quadro de demandas elaborados durante o <i>Word Café</i>	132
Figura 84 – Proposta final para a Ecozona apresentado durante a 3ª reunião com a comunidade	132
Figura 85 – Peneiramento da terra e preparo da massa	133
Figura 86 – Traços da massa solo-cimento.....	133
Figura 87 – Aspecto das fôrmas de banco e mesa	133
Figura 88 – Moldagem da massa em fôrma	133
Figura 89 – Prensagem manual da massa em fôrma.....	134
Figura 90 – Desenforme da massa solo-cimento	134
Figura 91 – Aspecto final da Ecozona após fase efêmera: mobiliário para descanso fabricados a partir da taipa-de-pilão e palco ao fundo.....	134
Figura 92 – Aspecto final da Ecozona após fase efêmera:.....	134
Figura 93 – Instalação de piso emborrachado e brinquedo infantil em agosto de 2021	135
Figura 94 – Instalação de paraciclos em setembro de 2021.....	135
Figura 95 – Novos usos e encontros na praça Joaquim Ferreira da Luz após a implementação da Ecozona em junho de 2021	135
Figura 96 – Prática de esportes na praça Joaquim Ferreira da Luz após implementação da Ecozona em outubro de 2021	135
Figura 97 – À esquerda exemplo de leitura do diagrama e à direita a representação de um diagrama axonométrico para estudo das características da Ecozona .	136
Figura 98 – O efeito social do novo espaço da praça Joaquim Ferreira da Luz após a implementação da Ecozona em julho de 2021.....	139

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Características dos entrevistados.....	24
Tabela 2 – Comparativo entre os perfis da RMBH e do Município de Belo Horizonte	51
Tabela 3 – Meta 11.2: indicadores global e nacional e alvos a serem alcançados ...	59
Tabela 4 – Levantamento de atividades e envolvimento dos atores sociais para a viabilização das Zonas 30.....	69
Tabela 5 – Ficha técnica Zona 30 do bairro Cachoeirinha	77
Tabela 6 – Ficha técnica Zona 30 do bairro Lagoinha.....	92
Tabela 7 – Ficha técnica Zona 30 do bairro Confisco	102
Tabela 8 – Dados levantados antes e depois da intervenção.....	106
Tabela 9 – Cronograma de ações da Zona 30 do bairro Confisco	107
Tabela 10 – Ficha técnica Ecozona	123
Tabela 11 – Atores sociais e seus papéis no processo de implementação da Ecozona Santa Teresa	126

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

BHTrans	Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte.
CMPU	Conferência Municipal de Política Urbana
CoMUrb	Conselho Municipal de Mobilidade Urbana
CRTTs	Comissões de Trânsito e Transporte
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
ITDP	Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento para o Brasil
OMS	Organização Mundial de Saúde
PlanMob	Plano Municipal de Mobilidade Urbana
PlanMob-BH	Plano de Mobilidade de Belo Horizonte
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
RMBH	Região metropolitana de Belo Horizonte
WRI	World Resources Institute
ObsMob-BH	Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
ONU	Organização das Nações Unidas

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	18
CAPÍTULO 1: Táticas para investigação a partir da análise teórica	25
1.1. A escala humana no planejamento	25
1.2. A esfera pública e os processos participativos na cidade	29
1.3. Intervenções urbanas temporárias como forma de resgate do espaço público.....	34
1.4. O Urbanismo Tático como ferramenta de mudança de paradigma	39
CAPÍTULO 2: A contextualização de Belo Horizonte na política de mobilidade.....	47
2.1. O desenvolvimento urbano de Belo Horizonte	48
2.2. Políticas públicas e mobilidade urbana na capital	53
CAPÍTULO 3: A experiência tática em Belo Horizonte	61
3.1. O processo: como a abordagem tática se concretizou na cidade de Belo Horizonte na forma de Zonas 30.....	61
3.2. Entendendo a Zona 30 e sua relação com as intervenções táticas.....	71
3.2.1. Zona 30 Cachoeirinha	77
3.2.2. Zona 30 do bairro Lagoinha	92
3.2.3. Zona 30 do bairro Confisco	102
CAPÍTULO 4: QUESTÕES DO URBANISMO CONTEMPORÂNEO: táticas para o enfrentamento à COVID-19 e perspectivas futuras	117
4.1. Da crise ao tático das ciclofaixas temporárias.....	118
4.2. Ecozona Bairro Santa Tereza, uma marca permanente?.....	123
CONSIDERAÇÕES FINAIS	140
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	145
APÊNDICE A – Roteiro de entrevista: poder público.....	153
APÊNDICE B – Roteiro de entrevista : organizações não governamentais.....	154
APÊNDICE C – Roteiro de entrevista: sociedade civil.....	155
ANEXO A – Parecer consubstanciado do CEP	156

INTRODUÇÃO

A inserção do Urbanismo Tático¹ como ferramenta no planejamento urbano tem sido capaz de estimular novas possibilidades de diálogo entre atores sociais e de criar estratégias de ação imediata para os lugares. Em Belo Horizonte recursos de acalmamento de tráfego e o incentivo da mobilidade ativa, aliados à abordagem tática têm transformado o desenho urbano e contribuído para a garantia de direitos como o de ir e vir, a reinserção da dimensão humana como prioridade e garantido maior segurança nos deslocamentos por modos ativos.

Segundo a OMS, há um conjunto de medidas que devem ser adotadas para garantir a segurança de todos os usuários da via e uma delas é reduzir o limite de velocidade para os automóveis. Nesse caso, a recomendação da OMS é uma velocidade de até 50km/h em vias urbanas e em áreas com grande movimentação de pedestres e ciclistas, o limite deve baixar para 30km/h (OMS, 2017). No entanto, em muitas cidades do Brasil e do mundo, o limite de velocidade adotado ainda é superior a essas recomendações. A legislação brasileira no que diz respeito à fontes de risco associadas a acidentes de trânsito é bastante completa em relação a fatores como: beber e dirigir, não usar capacete, não usar cinto de segurança, não usar dispositivo de retenção para crianças, exceder a velocidade estipulada para a via, mas as soluções para o excesso de velocidade ainda são pouco exploradas (WRI BRASIL, 2016). Todavia, muito tem se transformado acerca do entendimento e desenho de ruas. A tendência da reconciliação da rua como espaço de trocas sociais e a transformação de seu design em prol de priorizar pessoas, apontam para uma tentativa de melhor equilibrar qualidade de vida e eficiência urbanas.

Segundo Hamilton-Baillie (2004), o incremento de um tráfego motorizado cada vez mais rápido levou à necessidade de infraestruturas cada vez mais segregadas e específicas para os modais, para que fosse possível garantir proteção para situações em que as velocidades eram incompatíveis. Até mesmo as propagandas vinculadas à segurança “convenceram os pais a desencorajar as crianças de brincar na rua. Barreiras impeditivas para pedestres e pontos de passagem definidos, passagens subterrâneas e pontes tornaram-se vocabulário aceitos para a cidade” (HAMILTON-

¹ “Abordagem para a construção e ativação de bairros usando intervenções e políticas de curto prazo, de baixo custo e escaláveis” (LYDON; GARCIA, 2015, p.2, tradução da autora).

BAILLIE, 2004, p.48, tradução da autora).

Durante as primeiras décadas do século 20, o (re) desenho do tráfego das ruas começou a empurrar as pessoas para as calçadas. Durante as décadas seguintes, a separação entre pedestres e carros aumentaram significativamente, visto que várias estradas e elementos de tráfego (por exemplo, semáforos, asfalto, marcação de estradas, faixas de estacionamento, faixas de pedestres) ganharam importância. Durante este período, as características da rua relacionadas com brincar, fazer compras e bater papo reduziram significativamente sua presença no ambiente urbano (DIJK; MARMELEIRA, 2021, p.15, tradução da autora).

As cidades pensadas sob a lógica rodoviária impõem muitas restrições aos deslocamentos na microescala: o número excessivo de carros, seja em movimento ou estacionados, a fumaça dos escapamentos, a poluição sonora, o baixo investimento e a má qualidade da infraestrutura para pedestres e ciclistas, são apenas alguns dos problemas enfrentados. A rua, por estar se tornando cada vez mais um lugar inóspito à permanência, tem perdido muito de seu sentido original de espaço público e as trocas entre a comunidade tem sido cada vez mais escassas. Cabe dizer, porém, que a simples mudança do desenho urbano não é suficiente, sozinha, para garantir que os indivíduos se sintam motivados a superar antigos modelos de cidade e a interpretar o novo espaço como lugar de pertencimento e responsabilidade coletivos. A própria aderência ao transporte sustentável pressupõe tanto a redução dos domínios do carro quanto a reinserção de demandas pró-cidadão (TURÓN; CZECH; JUZEK, 2017).

A questão central relativa à transformação das vias urbanas em espaços seguros, afáveis e confiáveis para todos os seus potenciais usuários vai muito além do afã de implantar ciclofaixas, ciclovias e bicicletários. O itinerário de real transformação das vias urbanas passa pela recuperação de seu caráter público e de seu caráter de rua, a partir de conceitos como “planejamento sensível ao contexto”, “humanização do tráfego”, “ruas de pedestres”, “moderação de tráfego”, entre outros desenvolvidos desde os anos 1970 [...] (VALENÇA; SANTOS, 2016, p.2).

Vista as tendências mundiais em promover a sustentabilidade no transporte e na mobilidade urbana mais centrada nas pessoas, vivemos uma mudança de visão quanto às funções da rua e passamos a refletir mais sobre para quem a cidade é construída. A partir da década de 1990, começa-se a reconhecer a importância de reinserir as dimensões social, econômica, ambiental, bem como a saúde pública nas decisões sobre o design urbano. Essas dimensões dizem respeito à mobilidade, ao espaço público e também ao interesse crescente de reinseri-los como prioridade nas políticas públicas. À medida que foi possível perceber a ineficiência de um sistema viário voltado exclusivamente ao uso do carro, criamos soluções para minimizar seus

impactos (VALENÇA; SANTOS, 2016). Reflexo disso são as inúmeras publicações e guias relativos à moderação de velocidade e melhorias no espaço público surgidos nos últimos anos, em toda parte do mundo e que ilustram referências para transformação do design e superação de antigos paradigmas (WRI BRASIL, 2016a; ITDP BRASIL, 2017; NACTO, 2018; SILVA, 2019; SANSÃO-FONTES et al., 2020).

Nessa direção Belo Horizonte buscou mecanismos para a retomada da rua não somente como espaço de circulação, mas também como lugar de convivência e trocas sociais. Uma das principais táticas para incluir esse tema como estratégia de intervenção no espaço público foi a de investir em *zonas de baixa velocidade*² implementando o Programa de Zonas 30, na busca por melhores condições de segurança para pedestres e ciclistas. Mesmo com a diminuição da taxa de mortalidade no trânsito ao longo dos anos, *entre 1999 e 2014 caiu em 61% (BHTRANS, 2016)* o índice de mortos por 100 mil habitantes ainda está acima do considerado aceitável pela OMS, de seis mortes para cada 100 mil habitantes (OMS, 2017). Como plano de ação para a cidade, o objetivo é reduzir em 50% esse índice, tendo por base os dados de 2014 e com a meta a ser alcançada até 2030 (BHTRANS, 2016).

Desde que o PlanMob-BH foi aprovado em 2010, Belo Horizonte tem utilizado esse instrumento como principal orientador de ações voltadas para a mobilidade urbana, priorizando o transporte coletivo e os deslocamentos ativos, bem como propondo restrições ao deslocamento por automóvel particular. Em sua versão mais recente, com horizontes para 2030, o documento trabalha ações de longo prazo para transformar os deslocamentos urbanos em atividades mais sustentáveis. A implantação das Zonas 30 na cidade é parte dessa estratégia, uma vez que em ruas com velocidades de até 30 km/h, automóveis e ciclistas poderiam compartilhar o eixo viário sem a necessidade de implementar infraestruturas segregadas. Além disso, essas áreas intervencionadas tornam-se muito mais seguras para pedestres contribuindo para o objetivo do projeto multinacional de segurança no tráfego rodoviário, intitulado “Visão Zero”³.

² Uma zona de baixa velocidade é uma região delimitada e formada por um conjunto de ruas destinadas à circulação de veículos, pedestres e ciclistas onde a máxima velocidade permitida é de 20, 30 ou 40 km/h. Essas zonas são tradicionalmente implementadas em locais com alto fluxo de pedestres e ciclistas, próximos a escolas e hospitais, ou em áreas comerciais ou residenciais (WRI BRASIL, 2016a, p.2).

³ Visão Zero é uma filosofia segundo a qual, ninguém morrerá ou ficará gravemente ferido dentro do sistema de transporte rodoviário, atribuindo quaisquer falhas ao sistema de trânsito, não ao erro humano (TINGVALL; HAWORTH, 1997).

Em Belo Horizonte, o redesenho urbano aliado às Zonas 30 tem sido implementado na microescala, a partir do Urbanismo Tático, para redistribuir o espaço entre os usuários da via e reequilibrá-lo com a priorização do pedestre (BHTRANS, 2018). O Urbanismo Tático pode ser visto como um modo de intervir no espaço, porém não possui definição única, devido aos vários tipos e modos de fazer (BRENNER, 2016). Mas, de maneira geral, o conceito possui características análogas, como: promover ações temporárias, pontuais e de baixo custo no espaço público, buscar transformações em uma escala local, atrair os usuários a construir e a participar das intervenções urbanas, fomentar processos participativos cidadãos e também estimular pequenas mudanças que condizem com as necessidades de quem usa os espaços, nunca substituindo o planejamento urbano e a macroescala, mas visando transformações duradouras e resultados a longo prazo. Ações desse tipo têm surgido em todo o mundo; no Brasil, principalmente nas grandes capitais, e geralmente têm origem na resolução de problemas pontuais do cotidiano de quem vive nesses grandes centros.

É importante destacar que a implementação das Zonas 30 não necessariamente faz uso da ferramenta Urbanismo Tático, mas, para os casos de Belo Horizonte, em específico, a implantação das Zonas 30 se consolidou no modo de intervir taticamente. Tal estratégia age a favor de viabilizar uma mobilidade mais segura para os pedestres e ciclistas, ao passo que insere a moderação de velocidade para os automóveis a partir de uma sinalização criativa, com a inserção de obstáculos físicos, geralmente utilizados em zonas de baixa velocidade e os quais obrigam a redução da velocidade sem necessariamente reduzir o fluxo do trânsito. Segundo a Prefeitura de Belo Horizonte, o objetivo de aplicação do Urbanismo Tático do tipo Zona 30, de acordo com os três projetos já executados na capital, foi o de atingir áreas de grande concentração de crianças, idosos e pessoas com dificuldade de locomoção, de forma a tornar possível que os modais compartilhem o espaço de forma mais segura, sem a necessidade de segregação dos mesmos e a partir da priorização de uma escala de projeto mais humana (MIRANDA, 2016). As três localidades inicialmente selecionadas com base nesses critérios, que possuíam características de vias de trânsito local e o mínimo de infraestrutura compatíveis para receber a estratégia de Zona 30 foram: i) Rua Simão Tamm, localizada no Bairro Cachoeirinha, na região Nordeste; ii) Rua Diamantina, localizada no Bairro Lagoinha, também região

Nordeste; iii) Rua K, localizada no Bairro Confisco, na região Norte de Belo Horizonte.

A partir dessa identificação propomos uma investigação urbanística que buscou analisar as intervenções táticas do tipo Zona 30 em Belo Horizonte, Minas Gerais. Intencionamos pesquisar o que foi a repercussão dessas intervenções em lugares pontuais da cidade e sobre como inseriram processos mais participativos na construção de meios urbanos mais fluidos de viver e de se deslocar na capital, com foco nos modos ativos e em intervenções urbanas na escala do pedestre. É preciso destacar que ajustes nas obras ainda estão previstos, pois foram postergados devido à pandemia de Covid-19. Essa excepcionalidade também foi considerada na pesquisa.

A princípio este trabalho tinha como objetivo principal apenas o estudo das Zonas 30 implementadas a partir de Urbanismo Tático, mas com o andamento da pesquisa, maior interação com o tema e também devida à urgência de adequações no espaço público em tempos de crise pandêmica, também dirigimos o olhar para o processo de implementação de ciclofaixas temporárias em Belo Horizonte e para a implementação de uma ação tática intitulada “Ecozona”, que teve como foco fornecer espaços públicos mais saudáveis e favoráveis à permanência. Sob esse âmbito, buscamos investigar o potencial do Urbanismo Tático como meio de responder a situações de crise, em especial sob os aspectos da mobilidade urbana e do engajamento civil, durante a pandemia do novo coronavírus ao longo dos anos 2020 e 2021. O Urbanismo Tático pode ser uma forma de convite à atitude cidadã de intervir com as próprias mãos e de modo temporário no cenário urbano e geralmente visa um horizonte de mudanças muito maior do que sua ocupação espacial. Ações táticas também dizem respeito à transformação das mentalidades tornando-as mais coletivas e da força da ação popular em relação ao espaço, de diferentes maneiras. É justamente por sua variedade de modos de se fazer, somada ao aumento significativo dessas ações, que o presente trabalho se propôs a compreender esse fenômeno, assim como os conceitos correlatos, para então confrontar estes conceitos às características de intervenções pontuais realizadas no contexto Belo Horizontino e analisar a partir de bases teórica e exploratória os impactos destas intervenções nas localidades, na mobilidade e nas políticas públicas dessa capital.

O objetivo principal deste trabalho foi o de discutir, sob o viés do Urbanismo Tático, se houve ganhos na reativação do espaço público para o pedestre e para o ciclista e se as intervenções de Urbanismo Tático possibilitaram maior integração

entre iniciativas locais de apropriação e o planejamento urbano neoliberal. Outros objetivos foram: i) verificar se houve possibilidade de recuperação progressiva do espaço público, tendo como foco o desequilíbrio entre modais motorizados e ativos; ii) analisar se a legislação vigente contribuiu para o processo de incorporação de ações táticas e temporárias de ciclofaixas, Ecozona e Zonas 30 em ações permanentes, contínuas e escaláveis; iii) levando em conta a pandemia, investigar a implementação de ações táticas na cidade analisando o papel dos atores no processo.

No primeiro capítulo realizamos uma revisão bibliográfica dos temas centrais ao estudo, tais como: participação popular, espaço público, mobilidade ativa, intervenção temporária e Urbanismo Tático. Identificamos, através da análise de publicações, livros, artigos, sites, entrevistas, documentários, monografias e teses nacionais e estrangeiras, os princípios norteadores dentro da abordagem tática e pudemos comparar diferentes olhares, pontos de encontro e de divergência sobre o tema, para um melhor entendimento da essência das ações táticas estudadas.

Definidos os eixos teóricos que embasaram a discussão sobre Urbanismo Tático, a investigação se voltou principalmente à consulta de arquivos e de documentos oficiais junto à prefeitura de Belo Horizonte e demais órgãos responsáveis, em especial a BHTrans, empresa responsável pelo planejamento da mobilidade urbana e seu diálogo com as diretrizes gerais do planejamento urbano da capital mineira. Por isso, o segundo capítulo se dedicou à análise da legislação municipal relacionada à regulamentação da mobilidade e investigou sua contribuição para o processo de incorporação de ações táticas em Belo Horizonte. Foi analisada principalmente a documentação referente ao Plano de Mobilidade de Belo Horizonte (PlanMob-BH 2030), em sua publicação e revisão mais recente (2017). Em adição, buscamos entender como houve a apropriação das propostas dos cidadãos pelo poder público nas formas de legislação e de planejamento urbano, analisando as situações quanto ao incentivo da participação e da autonomia dos moradores no processo e também quanto à manutenção.

Composto o alicerce bibliográfico desta discussão, foi desenvolvido o terceiro capítulo da pesquisa, o qual consistiu na análise dos casos implementados de Zona 30, que colocaram à prova as questões levantadas no trabalho por meio de fotografias feitas no local e também disponíveis em meio digital, de documentos e de entrevistas

feitas com alguns dos atores sociais envolvidos nos projetos⁴ (tabela 1). O intuito foi o de coletar informações referentes às percepções e sobre as vivências no espaço público urbano, mas é preciso dizer que, infelizmente, a comunicação possa ter ficado dificultada durante a pandemia, pois muitos dos convites de entrevistas online não foram respondidos ou houve desistência por parte dos entrevistados.

Tabela 1 - Características dos entrevistados

Entrevistado	Tipo de entrevista	Cargo/função	Instituição	Intervenção na qual teve participação
E1	presencial	arquiteto e urbanista / servidor público	Prefeitura Municipal - PBH	Todas as intervenções
E2	remota	representante de bairro	Casas da Lagoinha	Zona 30 Bairro Lagoinha
E3	remota	representante de bairro	Escola Estadual Mariano de Abreu	Zona 30 Bairro Confisco
E4	presencial	arquiteto e urbanista / prestador de consultoria	Empresa privada <i>Metrics Mobilidade</i>	Todas as intervenções
E5	presencial	voluntário mão na massa	Sociedade Civil	Ecozona
E6	presencial	voluntário mão na massa	Sociedade Civil	Ecozona
E7	presencial	voluntário mão na massa	Sociedade Civil	Ecozona
E8	presencial	voluntário mão na massa	Sociedade Civil	Ecozona
E9	presencial	voluntário mão na massa	Sociedade Civil	Ecozona
E10	presencial	voluntário mão na massa	Sociedade Civil	Ecozona

Fonte: Elaborado pela autora.

No capítulo quatro, propomos uma reflexão sobre a contribuição do uso de Urbanismo Tático no espaço público de forma a enfrentar situações urbanas urgentes, como a ocorrida durante a crise da COVID-19 em 2020 e 2021, a qual também demandou adaptações para o processo de pesquisa da presente dissertação. Para ilustrar o uso de iniciativas táticas aplicadas à mobilidade durante o período de pandemia na cidade de Belo Horizonte, apresentamos o caso da implementação da malha cicloviária temporária e de uma intervenção do tipo Ecozona que foram reflexo e evolução dos casos de Urbanismo Tático do tipo Zona 30, previamente implementados. Discutiu-se nesta sessão, os reflexos dessas ações urgentes para a cidade em situação de pandemia, colocando em foco o potencial do Urbanismo Tático como meio de responder a situações de crise, em especial sob os aspectos da mobilidade urbana e do engajamento civil e nas medidas protetivas adotadas durante a crise da COVID-19 no Brasil.

Por fim, a investigação se voltou principalmente à exposição dos resultados alcançados para cada caso e seus desdobramentos deixando em aberto perspectivas futuras para o urbanismo na contemporaneidade.

⁴ Também coletamos e transcrevemos depoimentos de atores envolvidos nas ações que participaram de palestras e/ou entrevistas e/ou podcasts remotos que ocorreram ao longo do período de pesquisa.

CAPÍTULO 1: Táticas para investigação a partir da análise teórica

1.1. A escala humana no planejamento

Ideologias dominantes no planejamento das cidades, deixaram marcas profundas na forma como vivemos, urbanizamos e vislumbramos as escalas urbanas. É notável como o surgimento e a ampla utilização do automóvel foram vistos como grande progresso aos olhos de arquitetos e urbanistas no início do século XX, que defenderam a ideia de liberdade associada a esse meio de transporte, relacionando-a ao avanço e ao desenvolvimento das cidades, sem necessariamente se atentarem para as limitações de um modelo urbano pautado na lógica rodoviarista (FISHMAN, 1977). Nesse sentido, foi preciso que as cidades correspondessem às necessidades e adequações sociais, econômicas e de infraestrutura do automóvel e o espaço urbano foi ficando cada vez mais próximo dele e distante das pessoas. O carro passou a ser o meio mais cômodo e prático de se deslocar, na medida em que foram construídas mais rodovias e mais estacionamentos nas cidades e deu-se menor prioridade a locais de encontro para pessoas e áreas para caminhar.

Essa é uma preocupação e uma iniciativa crescente no século XXI: inserir a dimensão humana no planejamento. A inviabilidade das cidades em comportar o constante aumento na frota de veículos e a insalubridade da manutenção de modais motorizados nos deslocamentos, aqueceram a discussão acerca da necessidade de se recuperar uma vida urbana mais sustentável e uma cidade pensada para as pessoas. Inserir a dimensão humana no planejamento, significa tanto implementar escala e lógica funcional mais compatíveis às necessidades dos pedestres e aos modais movidos à propulsão humana, quanto permitir, ou mesmo reforçar, o contato e a socialização. E essa cidade para pessoas parece cada vez mais possível e mais almejável sob tantos aspectos.

Existem conexões diretas entre as melhorias para as pessoas no espaço da cidade e as visões para obter cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. Comparado a outros investimentos sociais, [...] o custo de incluir a dimensão humana é tão modesto, que os investimentos nessa área são possíveis a cidades do mundo todo, independentemente do grau de desenvolvimento e de sua capacidade financeira (GEHL, 2013, p. 7).

Para este trabalho, o termo ‘escala humana’ é empregado para compreender o espaço da cidade do ponto de vista das pessoas que a habitam e suas interações. Entendemos uma ‘cidade para pessoas’⁵ como um apelo pelo retorno das ruas com escala mais humana, ao lugar de encontro e de trocas sociais. Todavia, cabe ressaltar que planejar cidades para pessoas não é uma ideia nova. Há uma geração de pensadores urbanos que, a partir da década de 1960, influenciou o desenvolvimento do planejamento e do desenho urbano voltados para a escala humana, tais como Jane Jacobs (1961), William Whyte (1980) e Jan Gehl (1970; 2010), que se propuseram a investigar os espaços públicos e a vida social nas ruas, utilizando metodologias de pesquisa que, coincidentemente, buscavam entender os usos do espaço urbano a partir da pequena escala e de sua interação com o lugar ao redor.

Em 1961, Jane Jacobs, defensora da valorização dos espaços públicos tradicionais (em especial da rua), sinalizava como o aumento do número de carros na cidade, a preferência por esse modal e os moldes individuais e racionalizantes do legado modernista, nos afastariam de espaços públicos saudáveis ao encontro e de cidades mais vivas e seguras. Foi também uma voz ativa e importante na renovação urbana do tipo “*bottom-up*” (cujos esforços partem da sociedade civil). A autora acreditava que era preciso sair às ruas e estudar a vida urbana na prática para entender o que funcionava ou não e já naquela época vislumbrava a cidade como “um grande laboratório de tentativa e erro, fracasso e sucesso” (JACOBS, 2019, p.5) no qual seria possível aprender, elaborar e testar teorias cujas diretrizes deveriam atender às pessoas, não aos edifícios. Jane Jacobs defendeu e lutou ao longo da vida por cidades mais justas e vibrantes, nas quais a segurança era algo fundamental e em que essas características poderiam prevalecer a partir do resgate da rua como espaço coletivo e da valorização da escala humana.

Quanto à vitalidade e à presença de pessoas na rua, a autora (JACOBS, 2019) elucida que os usos de um lugar estão intimamente relacionados a questões como: multifuncionalidade, quadras curtas (distâncias pequenas), variedade na tipologia dos edifícios, separação público/privado porém com proximidade entre eles, como quando

⁵ O Livro ‘Cidade para pessoas’, lançado em 2010 pelo arquiteto dinamarquês Jan Gehl, descreve sua pesquisa ao longo dos últimos sessenta anos, sua busca por cidades pensadas para o convívio ao nível dos olhos e cujo resultado destaca que a escala humana é intrínseca ao planejamento, não podendo ser desconsiderada nos projetos urbanos.

discute os “olhos para a rua”; defendendo que essas estratégias de manipulação do espaço podem ser adotadas para promover usos ativos e mais vida nas calçadas.

A vida na rua, tanto quanto eu possa perceber, não nasce de um dom ou de um talento desconhecido deste ou daquele tipo de população. Só surge quando existem as oportunidades concretas, tangíveis, de que necessita. Coincidentemente, são as mesmas oportunidades, com a mesma abundância e constância, necessárias para cultivar a segurança nas calçadas. Se elas não existirem, os contatos públicos na rua não existirão (JACOBS, 2019, p. 75).

Para Jacobs (2019), portanto, essa cultura de uso dos espaços públicos urbanos seria responsável por fomentar a sociabilidade e um sentimento de cooperação entre os vizinhos. A autora defendia que a cidade deveria ser construída através de um processo colaborativo, o que pode ser visto na frase “as cidades têm a capacidade de proporcionar algo para todos somente porque e somente quando, são criadas por todos” (p. 164).

Nessa mesma linha de raciocínio, duas décadas depois, William H. Whyte também analisa e reforça os espaços públicos como lugares de encontro e de trocas sociais quando propõe estudos de espaços livres urbanos nova-iorquinos a partir da observação direta e dedica-se a entender como eram suas estruturas básicas, a interação entre seus elementos ao longo do dia e também porque algumas áreas funcionavam como espaço público e outras não (WHYTE, 1980). O autor pontua os aspectos subjetivos que o ambiente deve proporcionar aos usuários, possibilitando (ou impossibilitando) seu uso, como por exemplo o espaço ser convidativo, proporcionar interações significativas entre os usuários, trazer sensação de segurança, ser atrativo, ter vitalidade, entre outros. É preciso pontuar que Whyte (1980), assim como Jane Jacobs, também se posicionava acerca das consequências da prioridade espacial dada ao veículo automotor em detrimento do pedestre ao longo do tempo. Para Nova Iorque, seu estudo de caso (assim como o de Jacobs), um centro urbano já bem consolidado estruturalmente por uma lógica rodoviarista, o autor chega a propor pequenas opções de intervenção na microescala, que poderiam converter ruas para carros, em ruas para pessoas e incentivar a multifuncionalidade igualmente defendida por ele:

Algumas cidades podem ter que eliminar o estacionamento nas ruas do centro. Isso pode liberar uma ou duas pistas de espaço. Em vez de o espaço reverter para o tráfego - e assim induzir mais tráfego -, o espaço deve ser devolvido às calçadas. Se for assim, haverá espaço suficiente para muitos

tipos de amenidades para pedestres - como *bus stop parklets*, lugares para sentar e cafés nas calçadas (WHYTE, 1980, p.100, tradução da autora).

Os primeiros pensadores com estudos sobre a vida na cidade, com o foco nas pessoas, enfatizaram mais os princípios gerais para uma boa experiência na cidade do que diretrizes de projeto.

“A forma como o projeto se expressa é considerada subordinada; é contra essa fixação no projeto que os pioneiros dos estudos sobre a vida na cidade se rebelam. Seu foco é a vida na cidade em interação com o projeto, e não o projeto em si” (GEHL; SVARRE, 2018, p.69).

A conexão demonstrada entre a vida nas ruas, o número de pessoas e eventos, e o tempo gasto ao ar livre fornece uma das chaves mais importantes para a forma como as condições de vida entre edifícios pode ser melhorada em áreas residenciais existentes e novas - nomeadamente melhorando as condições para estadias no exterior (GEHL, 2011, p.79, tradução da autora).

Cabe destacar os conceitos-chave citados por Jan Gehl, quando lançou seu primeiro livro, *“Life Between Buildings”*, publicado no início da década de 1970 e que chamaram atenção para “reunir em vez de dispersar, integrar em vez de segregar, convidar em vez de repelir e abrir em vez de fechar” (GEHL, 2011, p.80), que direcionou suas ações em prol de construir lugares públicos mais seguros, tornando a permanência, o encontro e as trocas entre as pessoas mais desejáveis e, portanto, ocupados em vez de abandonados. A partir desse primeiro olhar, direcionado à uma realidade de contexto europeu, o autor direcionou suas pesquisas e projetos ao longo dos últimos anos para melhor entender a interação entre os espaços públicos e as pessoas também de outros lugares do mundo, a “conexão entre forma física e comportamento humano” (GEHL, 2013, p.XIV). Em sua produção recente *Cities for people* (2010), que alcançou grande repercussão para o urbanismo na escala humana no mundo todo, Gehl (2013), discute que muito conhecimento foi acumulado desde a década de 1960, a população nas cidades cresceu rapidamente, criou-se mais espaço para a voz de movimentos sociais de acesso à cidade e a necessidade de colocar o ser humano como protagonista no planejamento urbano forçou uma exigência distinta e forte por melhores condições e qualidade de vida na pequena escala. “Na escala menor, a paisagem urbana dos 5km/h, é que as pessoas se encontram de perto com a cidade. Aqui o pedestre tem tempo para usufruir da qualidade ou sofrer com sua falta (GEHL, 2013, p.118)”. Seja o impulso para caminhar convite ou necessidade

(esta última mais comum em países emergentes), a importância da boa qualidade para a dimensão humana é essencial, um direito e por isso, indispensável.

1.2. A esfera pública e os processos participativos na cidade

Neste tópico, para melhor compreender os processos de interação que envolvem poder público e sociedade civil, apontamos como base o trabalho de Sherry Arnstein (1969), que escreveu nos anos 60 uma análise sobre o envolvimento do cidadão nos processos de planejamento nos Estados Unidos e que permanece relevante até os dias atuais. Na formulação da autora é apresentado o argumento de que a participação do cidadão em processos democráticos requer a redistribuição de poder e que sem essa realocação de maneira autêntica não há como beneficiar todos os envolvidos de maneira igualitária. Por isso, esse trabalho nos auxilia no entendimento, mesmo que de forma simplificada, da necessidade de outros graus de envolvimento dos cidadãos nas decisões públicas e que talvez apenas alcançar o degrau do bom diálogo não baste em responder pela complexidade do processo.

Obviamente, a escada de oito degraus é uma simplificação, mas ajuda a ilustrar o ponto que tantos têm esquecido - que há gradações significativas para a participação cidadã. Conhecer essas gradações torna possível tomar caminhos mais simples para entender as demandas cada vez mais estridentes por participação daqueles que não têm, bem como a gama de respostas confusas dos detentores de poder (ARNSTEIN, 1969, p.217, tradução da autora).

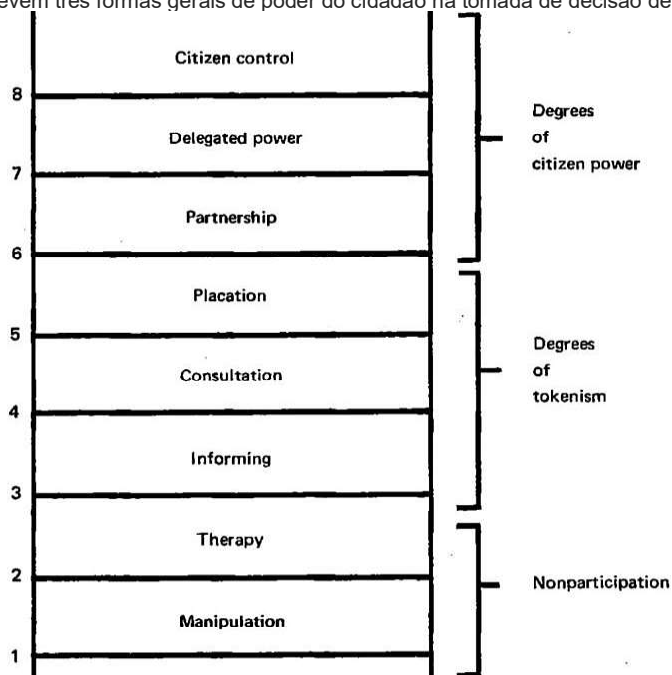
A tipologia de participação cidadã de Arnstein é apresentada como uma escada de oito partes (figura 1), na qual à medida que se ascende aos degraus, aparecem e evoluem escalas mais participativas: *Nonparticipation* (sem poder), *Degrees of tokenism* (poder falso) e *Degrees of citizen power* (poder real). Nesse modelo é colocada como degrau número seis a parceria entre os cidadãos e os detentores do poder e nas palavras da autora:

Neste degrau da escada, eles concordam em compartilhar responsabilidades de planejamento e tomada de decisões por meio de estruturas como conselhos de políticas conjuntas, comitês de planejamento e mecanismos para resolver impasses. Depois que regras básicas foram estabelecidas por meio de alguma forma de troca, elas não estão sujeitas a mudanças unilaterais (ARNSTEIN, 1969, p.221, tradução da autora).

Todavia, nem sempre o poder é compartilhado voluntariamente pelas instituições públicas, o que requer muito esforço por parte da sociedade civil para

conquistar esse espaço representativo, seja por meio de lutas sociais, campanhas, organizações comunitárias, entre outras ações. Por isso, para Sherry Arnstein (1969), há ainda mais dois degraus a serem conquistados para o pleno poder cidadão: 7) Poder delegado e 8) Controle cidadão.

Figura 1: Ilustração original da “escada para a participação cidadã” de Sherry Arnstein. A escada apresenta oito “degraus” que descrevem três formas gerais de poder do cidadão na tomada de decisão democrática



Fonte: ARNSTEIN, 1969.

A participação como 7) “Poder delegado” pode ser entendida, de acordo com a autora, como o lugar no qual os cidadãos sem direito obtêm a maioria dos assentos de tomada de decisão e nesse caso o poder público cederia esse grau de controle à sociedade civil, juntamente com a gestão, a autoridade para tomadas de decisão ou mesmo financiando projetos e demandas vindos diretamente desse público. E o último patamar da escada, 8) Controle Cidadão, corresponde a uma totalidade de poder gerencial, que ocorre, nas palavras de Arnstein, quando “participantes ou residentes podem governar um programa ou uma instituição, ter total controle dos aspectos políticos e administrativos e ser capazes de negociar as condições sob as quais 'estranhos' podem mudá-los” (p.222). Para a autora, participação cidadã significa empoderar o indivíduo, sendo esse o meio pelo qual ela acredita que os membros da sociedade civil possam induzir uma reforma social significativa que permita “participar dos benefícios da sociedade afluyente” (p.216).

Trazendo a ideia de reforma social a partir da participação para o contexto brasileiro, o pensamento do autor Juan E. Diaz Bordenave (1994) vai ao encontro às

ideias de Arnstein quando dá ênfase à necessidade da participação ativa para a transformação da sociedade. O autor também apresenta a participação como necessidade fundamental do ser humano, assim como a comida, o sono e a saúde:

A participação é o caminho natural para o homem exprimir sua tendência inata de realizar, fazer coisas, afirmar-se a si mesmo e ao mundo. Além disso, sua prática envolve satisfação de outras necessidades não menos básicas, tais como interação com os demais homens, auto-expressão, o desenvolvimento do pensamento reflexivo, o prazer de criar e recriar coisas e, ainda, a valorização de si mesmo pelos outros. Por isso, a participação é fundamental nas relações sociais da atual sociedade brasileira (BORDENAVE, 1994, p. 16).

Além disso o autor aponta que o chamado “planejamento participativo” é muitas vezes um tipo de participação que “faz parte da ideologia necessária para o exercício do projeto de direção-dominância da classe dominante” (p.29), uma vez que objetiva manter uma participação limitada dos cidadãos, restrita aos grupos baseados em relações sociais primárias, tais como: local de trabalho, cooperativas, paróquias, associações de bairro, entre outros. Ainda assim, explora um lado positivo dessa participação que, mesmo insuficiente, gera um “potencial de crescimento da consciência crítica, da capacidade de tomar decisões e de adquirir poder” (p.30).

Apesar de complexas e conflituosas, parcerias entre o poder público e a sociedade civil na resolução de problemas urbanos ainda são um meio bem sucedido de favorecer a participação dos cidadãos nas decisões públicas e a construção de espaços públicos mais democráticos. E, nos últimos anos, o diálogo entre sociedade civil e poder público, parece ainda estar ganhando mais adeptos em torno da busca incessante por soluções para superar os obstáculos colocados diante das lutas sociais (TENÓRIO; ROZENBERG, 1997). Para Tenório e Rozenberg (1997), por um lado, vemos o Estado falhar em assumir a responsabilidade pela formulação de políticas públicas e pela tomada de decisões que pertencem à sociedade; por outro, um conjunto de indivíduos que busca encontrar seu espaço e se posiciona como pode: através do desenvolvimento de formas variadas de organização social, a partir da abertura de novos canais de participação, do incremento na interação com o âmbito governamental e da assimilação de instrumentos e técnicas de gestão social que tornem suas ações mais eficientes e eficazes

O debate sobre o ‘direto à cidade’ de Henri Lefebvre (2001) também se insere na perspectiva do processo participativo cidadão: “o direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. Só

pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada” (p. 117-118). O autor compreende o direito à cidade como superior e inserido dentro de uma série de outros direitos, tais como: “direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade” (p. 134). Para Henri Lefebvre (Op. Cit), uma cidade em constante transformação, ativa, que se altera como organismo vivo, é um lugar atualizado pelo trabalho dos urbanistas e moldado pelas mentalidades coletivas.

A relação entre participação cívica e aumento de exercício efetivo dos direitos de cidadania não é, no entanto, diretamente proporcional (JUNIOR; RIBEIRO; AZEVEDO, 2004):

[...] um dos principais problemas da nossa democracia pode estar relacionado exatamente ao baixo vínculo entre nosso arcabouço legal e a realidade institucional e social dos municípios, seja pela fragilidade dos mecanismos locais de garantia dos direitos de cidadania e o alto grau de desigualdades sociais, seja pelo padrão de cultura cívica existente, que bloqueia a conformação de esferas públicas e a participação da sociedade, incidindo, portanto, sobre as possibilidades de interação entre governo e sociedade (JUNIOR; RIBEIRO; AZEVEDO, 2004, p.19).

Há uma situação de urgência no País no que diz respeito à construção de arranjos institucionais (de interação entre poder público e sociedade civil), que garantam condições mais democráticas nos processos decisórios de governo e que contribuam para o aumento da participação direta da sociedade nas decisões de gestão da cidade. De fato, desde 1990, o Brasil experimenta, mesmo que enfraquecidos, processos participativos que pretendem construir algo democraticamente e na esfera coletiva, na tentativa de colocar o cidadão como ator ativo e decisório nas decisões públicas (JUNIOR; RIBEIRO; AZEVEDO, 2004). Todavia, em condições nas quais o mal-estar da ética neoliberal individualista é predominante, nota-se uma visível desmaterialização da esfera pública e torna-se quase impossível alimentar ideais de identidade urbana, de cidadania e de pertencimento na cidade.

Para Angelo Serpa (2007), temos caminhado rumo à “consagração do individualismo como modo de vida ideal, em detrimento de um coletivo cada vez mais decadente” (p.35) e no qual, cada vez mais, procuramos nos distanciar uns dos outros fisicamente, economicamente, espacialmente e socialmente. Serpa (p.138) coloca o

termo “crise de linguagem” para descrever a problemática do planejamento na contemporaneidade, como sendo o resultado da falha de comunicação entre os planejadores e os cidadãos. Segundo o mesmo autor, o diálogo entre os diferentes atores sociais seria a chave da participação popular, devido ao seu potencial fomentador do trabalho em conjunto na elaboração de espaços livres urbanos, desenhando e planejando espaços como praças e parques de forma coletiva e colaborativa. Para Serpa, apesar da problemática envolvida, o diálogo representa a única saída, pois pressupõe a “desconstrução da hierarquia das diferenças, que transforma o que é diverso em desigual” (p.143).

Entendendo ainda que a luta por causas políticas e sociais também é uma forma de fala e empoderamento, cabe citar a geógrafa Ana Fani Carlos que complementa que quando essas reivindicações se unem por um espaço mais participativo e democrático esses “movimentos reivindicatórios questionam aquilo que funda nossa sociedade: a apropriação diferenciada da riqueza, a desigualdade, os desmandos do poder, o estreitamento da esfera pública” (CARLOS, 2015, p.15). Nesse mesmo contexto, Neil Brenner (2016) elucida que, para além de velhos paradigmas, a ideia de cidade, sua forma complexa e cujas dinâmicas econômica e social dirigem-se à insustentabilidade exige para os problemas cotidianos, respostas mais ágeis frente à urgência de encarar a crise urbana. No contexto dessa crise, já é um fato conhecido que, quando na construção das cidades predomina uma lógica unilateral, cada vez mais as respostas parecem se encaminhar para o desigual e para uma falta de significado que favorece o modelo de cidade individual, escassa de trocas sociais e pouco diversa.

[...] decisões são adotadas por autoridades que controlam o processo e decidem o quê e como serão implementadas as ações urbanas. Assim, as cidades são erguidas a partir de espaços urbanos sem memórias, sem troca, sem união, sem proximidade, isto é, sem relacionamentos, individualistas e inadequadas aos usuários. Espaços imprevisíveis quanto à sua ocupação e transformação, pois as necessidades do indivíduo e sua relação com o ‘lugar’ não são consideradas no processo de idealização (FLORÊNCIO DE MACÊDO; MORAES DE ALMEIDA, 2020, p.2).

A grande questão é que há inúmeras dificuldades e desafios colocados à construção de arranjos institucionais mais democráticos de interação entre governo e sociedade. Assim como também são inúmeros os contextos sociais das realidades brasileiras, as possibilidades de construção de esferas públicas participativas nas cidades e as dinâmicas políticas municipais. De acordo com Boaventura de Sousa

Santos (2020) foi a tripla dominação capitalismo, colonialismo e patriarcado, que caracteriza o mundo eurocêntrico desde o século XVI o que proporcionou ao longo do tempo novas formas de repressão da resistência popular e bloqueou o caminho de sua libertação a partir do que é gerado nas lutas sociais e políticas contra essa dominação. Porém, o autor coloca uma chama de esperança sobre suas palavras quando diz que nascem, paralelamente, novas formas de resistência, de criatividade de oposição e de libertação imaginária para vencer antigos paradigmas.

1.3. Intervenções urbanas temporárias como forma de resgate do espaço público

Nesse tópico, discutiremos conceitos correlatos aos termos intervenção temporária e espaço público, na tentativa de delimitá-los, reduzir a amplitude de interpretações e melhor pontuar as particularidades interessantes a este estudo. Parte-se da construção de uma cidade inserida no contexto neoliberal e do surgimento de novas formas de uso do espaço público que possam atender às necessidades, aos interesses e às motivações do ser humano contemporâneo.

No contexto das novas formas de uso temporário do espaço público e sobre a abrangência e evolução de conceitos envolvidos nesse assunto, pode-se destacar as abordagens surgidas de esforços advindos da sociedade civil (*bottom-up*), partindo da necessidade dos próprios usuários que desejam realizar pequenas adequações no espaço e melhorar seus próprios territórios, mesmo que temporariamente. Nesse âmbito, cabe citar o termo *everyday urbanism* (“Urbanismo Cotidiano”) popularizado por Margaret Crawford no ano de 1999, o qual baseia-se na vitalidade e na riqueza da vida cotidiana e ordinária. Nessa abordagem, aplicada à realidade norte americana, a autora destaca o denominado *everyday space* (“Espaço Cotidiano”) como sendo o domínio físico da atividade pública, o elemento conector entre as esferas residencial, institucional e profissional. Segundo Crawford, o espaço cotidiano é difuso, diverso em suas respostas e soluções, porém particular ao contexto e organizado ao longo do itinerário diário, está em todo lugar e em lugar nenhum. A transitoriedade dialoga com o espaço cotidiano de Crawford, no qual soluções modestas e de pequena escala são passíveis de apropriação e de transformação pelos usuários, lugares ressignificados e reformatados de tempos em tempos para melhor se adequarem às novas

demandas, seja nas calçadas, nas praças ou em pequenos espaços que possam auxiliar na manutenção das atividades diárias (CRAWFORD, 2005).

Ainda em sintonia com este tema, na tentativa de explicar um pouco mais sobre a ação transformadora do temporário na cidade e o sentido da curta e da longa duração em uma intervenção temporária, cabe citar o termo *temporary urbanism* (“Urbanismo Temporário”) introduzido por Robert Temel (2006) para explicar cenários de abordagem temporária no contexto europeu. Tal autor, nas palavras de Sansão-Fontes (2013a):

[...] assume a posição do temporário como agente transformador e amplia os limites das intervenções temporárias para outras modalidades. Para ele, o temporário é relevante para a cidade uma vez que, por menor que seja, pode desenvolver efeitos poderosos passíveis de contaminação e, em oposição aos planos, permite ações de tentativa e erro, oferecendo a oportunidade de se aprender com os primeiros passos e, se necessário, voltar atrás para trilhar diferentes caminhos (p.56).

Segundo Temel, o “temporário” está localizado entre o “efêmero” e o “provisório”. Enquanto o efêmero é algo que tem vida curta e que não pode ser estendido, o provisório começa com vida curta, mas muitas vezes acaba virando permanente, enquanto não se providencia algo de melhor qualidade. O temporário, por sua vez, seria algo que inicialmente tem a vida curta como o efêmero, mas que pode ser alongada como no provisório, embora sem ser um substituto precário de outra coisa. Sua limitação temporal permite coisas que seriam impossíveis de serem concebidas para um longo prazo, apresentando-se como um campo aberto de possibilidades. Nesse sentido, o “urbanismo temporário” seria, ao mesmo tempo, uma alternativa ao planejamento urbano, onde atividades temporárias podem ocupar as brechas do planejamento, enquanto se espera pela implementação dos planos, permitindo a “pré-transformação” do espaço; e uma forma de participação, possibilitando colocar em prática um planejamento de base motivado pela atitude do “faça você mesmo” (p.58).

Em um contexto mais recente podemos citar Quentin Stevens (2018), que realizou estudos acerca do uso temporário e percebeu que eles introduziram pelo menos quatro novos focos para o planejamento urbano para o contexto europeu: 1º) o reuso de forma temporária agora é visto como estratégia econômica e de planejamento que pode anteceder projetos de larga escala e longo prazo na requalificação de antigas áreas industriais; 2º) introduziu os atores da ‘indústria criativa’⁶ como agentes catalizadores de práticas de transformação e de reutilização temporárias; 3º) o uso temporário dos lugares tem criado oportunidades para atrair e fomentar a indústria criativa, tornando-se, portanto, economicamente interessante aos

⁶ “O termo ‘indústrias criativas’ surgiu nos anos 1990, para designar setores nos quais a criatividade é uma dimensão essencial do negócio. As indústrias criativas compreendem, entre outras, as atividades relacionadas ao cinema, ao teatro, à música e às artes plásticas” (BENDASSOLLI et al., 2009, p.10).

olhos do poder público; e ainda, 4º) as políticas públicas de planejamento, que tradicionalmente se concentram em visões de longo prazo e regras permanentes, começaram a se tornar mais flexíveis, a fim de apoiar e promover usos de curto prazo como um mecanismo para impulsionar a mudança urbana. Para o autor, geralmente o discurso da criatividade aplicado aos usos temporários do espaço tende a colocar os interesses de mercado acima dos de atores sociais criativos, que normalmente não possuem poder político ou econômico. Em contraponto à essa condição da cidade como negócio e ao planejamento do tipo *top-down* aplicados ao temporário, Becker (2010, *apud* STEVENS, 2018, p.100, tradução da autora) sugere:

[...] que a singularidade espontânea, não planejada e de curto prazo dos usos criativos temporários está em conflito com o foco geral do planejamento em visões fixas de longo prazo. Ele argumenta que a ênfase deve ser colocada em aspectos processuais: governos locais mostrando abertura para experimentar; definir uma estrutura básica clara de papéis que os atores criativos podem desempenhar, para fornecer clareza e certeza aos seus esforços; e 'suporte criativo', em vez de controle, por meio de novos e flexíveis "instrumentos de liberação e tolerância" (p.81).

Os usos temporários de espaços da cidade sempre existiram. Mas, até recentemente, eles não eram vistos como parte integrante e interessante aos processos de planejamento urbano (STEVENS, 2018):

[...] o planejamento pode se aproveitar de usos temporários como uma ferramenta prática por meio da qual pode moldar e testar opções de longo prazo para processos de planejamento, regulamentos e desenvolvimento físico (STEVENS, 2018, p.99, tradução da autora).

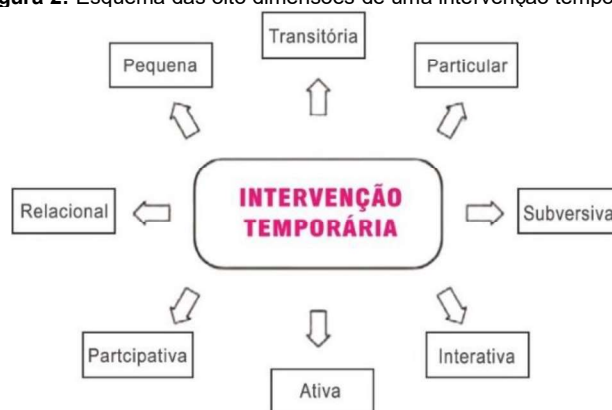
Logo, levantando a possibilidade de as intervenções temporárias pontuais funcionarem como fases de teste ou pequenos laboratórios na cidade, Quentin Stevens (2018) destaca o potencial dos usos temporários em funcionar como ferramenta prática e por meio da qual seria possível moldar e testar o novo espaço antes de torná-lo permanente. Para o autor os usos temporários:

[...] usam atributos típicos - pequena escala, baixo capital investimento, flexibilidade e orientação para resultados rápidos e de alta visibilidade - significa que eles podem fornecer uma maneira relativamente barata, de baixo risco, restrita, mas também extensível de trazer inovações no planejamento urbano. Eles (os usos temporários) apresentam oportunidades para as cidades experimentarem novas políticas e abordagens de gestão para o desenvolvimento urbano (STEVENS, 2018, p.99, tradução da autora).

Na língua portuguesa, o termo intervenção⁷ pode significar “Ato de intervir, de exercer influência em determinada situação na tentativa de alterar o seu resultado; interferência. Ação de expressar, de modo escrito ou artístico, um ponto de vista, acrescentando argumentos ou ideias”. Quanto ao termo temporário⁸, entende-se por algo que “dura por algum tempo; que é provisório, transitório”. Traduzindo para as cidades e dentro do recorte conceitual interessante a este trabalho, cabe destacar a definição de intervenção temporária elaborada por Adriana Sansão Fontes, a qual exclui casos que reafirmam práticas lucrativas e a sociedade do espetáculo.

[...] a intervenção temporária é a que se move no âmbito do transitório, do pequeno, das relações sociais, que envolve participação, ação, interação e subversão, e é motivada por situações existentes e particulares, em contraposição ao projeto estandardizado, caro, permanente e de grande escala (SANSÃO-FONTES, 2013, p.61).

Figura 2: Esquema das oito dimensões de uma intervenção temporária



Fonte: SANSÃO-FONTES, 2013a, p.61.

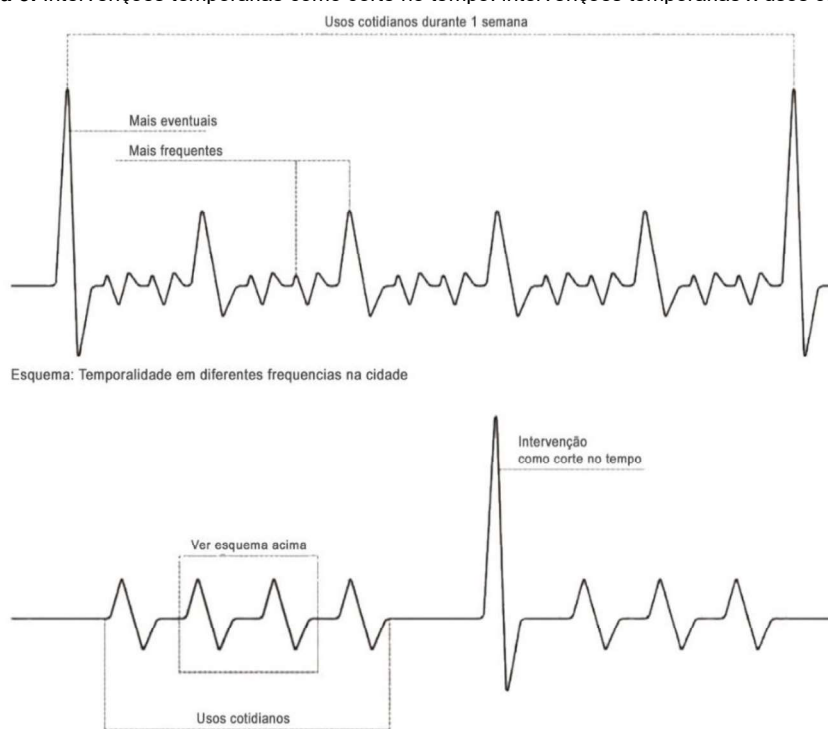
Sansão-Fontes (2013a) propõe oito dimensões-chave da intervenção temporária (figura 2), interpretando essas atividades como “interferências”, pequenas perturbações no ritmo homogêneo e cotidiano dos lugares em que foram inseridas (figura 3). A autora também coloca a intervenção temporária, seja ela de pequena ou longa duração, como uma ação intencional cuja característica básica é a intenção transformadora “[...] fundamental para diferenciar as intervenções temporárias dos usos cotidianos, onde as primeiras são entendidas como cortes no tempo contínuo, cíclico ou linear, do cotidiano, podendo acontecer em diferentes frequências” (SANSÃO-FONTES, 2013a, p.62).

⁷ In.: Dicio, **Dicionário** Online de Português. Porto: 7Graus, 2020. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/intervencao/>. Acesso em: 15 fev. 2021.

⁸ In.: Dicio, **Dicionário** Online de Português. Porto: 7Graus, 2020. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/temporario/>. Acesso em: 15 fev. 2021.

A intervenção temporária pode ter impacto duradouro, devido à oportunidade de funcionar como um teste para o espaço. A potência desse argumento é fundamentada menos na duração de uma intervenção e mais no poder da experiência que ela proporciona. A intervenção temporária usada como ferramenta no planejamento pode permitir ações de tentativa e de erro, impulsionando a possibilidade de aprender com um primeiro ensaio, medir o impacto na localidade que o recebeu e depois construir algo mais compatível com os resultados observados durante a fase de teste no cotidiano. Cabe então citar duas características importantes da intervenção temporária interessante a este estudo: flexibilidade e reversibilidade. Flexível no sentido da liberdade para adaptação e reversível no sentido de permitir voltar atrás e refazer diferente.

Figura 3: Intervenções temporárias como corte no tempo: intervenções temporárias x usos cotidianos



Esquema: Temporalidade em diferentes frequencias na cidade

Fonte: adaptado de SANSÃO-FONTES, 2013, p.51 e p.63.

Dirigimos o olhar para a potencialidade de impacto que as intervenções temporárias podem ter no espaço público. Já que, este espaço que está em constante atualização na cidade, mutável e de usos transformados e rearranjados ao longo do tempo, se atualiza à medida em que as atividades cotidianas demandam transformação e superação de antigos modelos. A recente popularização do Urbanismo Tático aponta para essa direção, em que a velocidade de atualização da cidade exige urgência de melhorias instantâneas, de baixo custo e de alto impacto.

1.4. O Urbanismo Tático como ferramenta de mudança de paradigma

Surgido do espírito de assumir um papel ativo na construção das cidades e associado a atitudes de enfrentamento a desequilíbrios na gestão de espaços urbanos, o termo Urbanismo Tático (*Tactical Urbanism*) tem sido amplamente disseminado desde o início do século XXI. Esse termo é relativamente novo, sendo sua ascendência atribuída a Mike Lydon, planejador urbano e sócio-fundador do estúdio Street Plans Collaborative, que, juntamente com sua equipe de jovens urbanistas, lançou uma publicação sobre a abordagem em 2011 designando ações norte americanas como táticas: *Tactical Urbanism: Short-term Action, Long-term Change* (PFEIFER, 2013).

Há vários elementos em comum que fundamentam as ações táticas e que podem significar profundas transformações urbanas e culturais. É preciso dizer que o Urbanismo Tático ainda é um conceito em construção, geralmente caracterizado como um modo temporário de intervir no espaço, que pretende atuar em uma escala mais próxima da humana e na esfera local, porém, o termo não possui definição única. Para Neil Brenner (2016) é preciso levar em conta que não se trata de um movimento unificado que possa ser caracterizado em sua totalidade, há várias interpretações, vários tipos e modos de realizar as intervenções táticas, os quais englobam uma gama muito abrangente de propostas e cuja abordagem passeia pelo experimental. De acordo com o mesmo autor, ações táticas geralmente estão associadas a tentativas de resposta a problemas urgentes do cotidiano e ao vazio institucional governamental, que falhou em entregar bens básicos como habitação, transporte e espaço público às populações. Nesse sentido, Brenner (2016) também cita a possibilidade de estruturação urbana a partir de pequenos atores, relacionando o Urbanismo Tático a intenções de cunho participativo e colocando-o como uma ferramenta de intervenção pontual e de escala reduzida capaz de contribuir para a resolução de problemas específicos dos usuários do espaço.

Sob o âmbito econômico, já é conhecido que os custos para se fazer melhorias “definitivas” e de longo prazo na infraestrutura do espaço público das cidades podem ser inviáveis, principalmente pela falta de recursos atribuídos para esta tarefa nos orçamentos municipais. Há um limite também na resolução de problemas na

macroescala que, para além das propostas generalistas, são de alta-complexidade e integram uma rede muito extensa de variáveis urbanas.

[...] muitas vezes a execução desses projetos convencionais, se e quando ocorre, é lenta e complexa, indicando a necessidade de respostas mais ágeis, criativas e contundentes por parte dos profissionais e cidadãos que desejam reivindicar essas áreas. Aproveitando-se desse nicho de oportunidades, intervenções táticas, recentemente, vêm tratando de minimizar esses desequilíbrios, ainda que temporariamente (SANSÃO-FONTES, 2018, p.92).

A fala de Sansão Fontes concorda com a de Neil Brenner (2016) que cita de forma positiva as maleabilidades projetual e financeira do Urbanismo Tático frente às questões formais e burocráticas das propostas convencionais de projeto. Os autores Lydon e Garcia (2015) também chamam atenção para o potencial atribuído ao Urbanismo Tático de ser uma alternativa ao processo de construção da cidade convencional que é geralmente lento e afastado do cidadão civil. O trabalho de Sophia Benner (2013), anterior ao citados acima, reforça as falas dos autores, quando destaca que, apesar da informalidade, intervenções urbanas táticas ocorreram ao longo da história, por movimentos crescentes de cidadãos agindo por iniciativa própria para resolver problemas urbanos urgentes relacionados à mudanças na economia, cultura e tecnologia das últimas décadas.

É visível que o Urbanismo Tático se movimenta entre discursos políticos, ora vindo dos cidadãos, ora dos detentores do poder. Neil Brenner (2016) destaca então a complexidade existente entre as formas de Urbanismo Tático e de Urbanismo Neoliberal e por isso propõe a investigação acerca da possibilidade de o discurso da ação tática reforçar fundamentos neoliberais enquanto pretende combatê-los. Nesse âmbito, o autor aponta que as “lógicas operacionais ou orientações político-normativas” não são suficientes para presumir que as iniciativas táticas combatam a abordagem neoliberal, podendo até mesmo contribuir para reforçá-la.

Diante dos conflitos de interpretação acerca das relações políticas envolvidas em processos de decisões urbanas que experimentam o Urbanismo Tático, vale ressaltar a revisão de literatura de David Webb (2018) acerca dessas intervenções temporárias e de sua diversidade quanto à forma política, seus “esquemas de desenvolvimento abrangentes ou, alternativamente, seus resultados inesperados” (p.59).

Os acadêmicos às vezes oferecem uma interpretação desdenhosa da mudança para o temporário, alinhando-o perfeitamente com a tectônica política global que favorece o neoliberalismo, uma dependência do capital

privado livre e, em última análise, a austeridade. Há verdade nessa narrativa polêmica, mas também é uma leitura parcial e que minimiza os próprios locais de contestação que existem em torno da crescente proeminência política do temporário (WEBB, 2018, p.60, tradução da autora).

Webb (2018) propôs em seu estudo um comparativo no qual descreve quatro tipologias principais de discursos que relacionam as intervenções táticas ao envolvimento democrático, categorizando-as através da ótica de autores que dialogam com essas vertentes, na tentativa de identificar a natureza híbrida da política envolvida e que, segundo o autor, ainda não foi estudada com profundidade no Urbanismo Tático.

- 1) **Paternalismo libertário** – autores correspondentes: Richard Thaler e Cass Sunstein. Formuladores de políticas ou empresas podem persuadir os indivíduos a um determinado comportamento interessante às lógicas de mercado. Ações desse tipo são táticas apenas no sentido de que implantam mudanças materiais e ambientais para aumentar o controle social.
- 2) **Neoliberal** – autores correspondentes: Claire Colomb e Thomas Honeck. Essa forma de emprego é direcionada de maneira estratégica para atrair investimento de capital em locais desinvestidos ou abandonados e dessa forma reunir apoio para empreitadas de investimento especulativo. Seria o uso estratégico em prol da manutenção de uma ordem econômica neoliberal.
- 3) **Anarco-socialista** – autores correspondentes: Paulo Freire e Saul Alinsky. Associam-se a atitudes radicais de confronto de poder, a fim de subverter de forma criativa as estruturas liberais da democracia. Também abordam o ofuscamento de conhecimento da classe trabalhadora pela ideologia dominante e defendem uma atuação cidadã não legalizada pelo Estado.
- 4) **Pluralismo crítico** – autores correspondentes: Mike Lydon e Anthony Garcia. Para esses autores, o Urbanismo Tático seria uma ferramenta de consenso para resolver problemas de design na cidade e de integração de pontos de interesse convergentes de localidades que carecem de algum tipo de assistência do poder público. Nesse caso, o Urbanismo Tático de Lydon e Garcia origina-se principalmente de atores fora do Estado, mas precisa que o poder público legitime as ações para que as mesmas possam atender a grandes propósitos e impulsionar mudanças a longo prazo, como defendido pelos autores.

Apesar das diferenças entre essas duas últimas formas citadas, “as abordagens mais anárquicas permanecem aliadas às pluralistas críticas em suas

tentativas de estimular o debate sobre as forças sociais e materiais que reproduzem o ambiente construído” (WEBB, 2018, p.61, tradução da autora).

Ainda discutindo aspectos da abordagem tática e em relação à duração dessas ações, Caetano e Nogueira (2016) afirmam que as práticas táticas podem assumir tanto natureza temporária como permanente, entretanto estão sempre “destinadas a informar a planificação urbana de longo prazo (p.180)”. “Driblando a burocracia estatal, os cidadãos podem alertar ao governo sobre algum tipo de necessidade local ou testar soluções urbanas a serem posteriormente sancionadas” (CAETANO; NOGUEIRA, 2016, p.180).

Lydon e Garcia (2015) acrescentam que a origem das intervenções táticas incluem tanto iniciativas ilegais, não sancionadas e originadas na sociedade civil, bem como iniciativas formais e organizadas pelo poder público e que a abordagem interdisciplinar entre atores é o ponto chave para levar os benefícios do Urbanismo Tático até lugares que precisam dele. Muitas dessas iniciativas se apoiam ainda em parcerias público-privadas, e/ou com profissionais independentes, coletivos, associações, organizações não governamentais. Segundo os autores, o poder público, geralmente, emprega pouco ou nenhum dinheiro, mas continua cabendo a ele a decisão final, pois é a associação com o poder público que possibilita dar escala e continuidade às ações táticas. “O valor do Urbanismo Tático está em romper o impasse do que chamamos de ‘Big Planning Process’ com projetos e políticas incrementais que podem ser ajustados em tempo real, sem nunca perder de vista os objetivos de longo prazo e grande escala” (LYDON; GARCIA, 2015, p.4, tradução da autora). Sob esses pontos de vista, o indivíduo civil passa a ser agente da organização e realiza mudanças locais sem necessitar de grandes ações governamentais, fato que também abre caminho para a construção de micropolíticas locais.

Os pioneiros do conceito (LYDON; GARCIA, 2015) caracterizam os processos táticos como *bottom-up* (debaixo para cima) e como *top-down* (de cima para baixo) (p.10), demonstrando que a iniciativa tática pode partir da sociedade civil ou do poder público ou mesmo de ambos. Sobre essa parceria, é preciso dizer que Lydon e Garcia (2015) veem os processos *bottom-up* e *top-down* como um ciclo, em que tanto poder público como sociedade civil devam fazer parte do processo, atuando de forma integrada e complementar (figura 4).

Figura 4: Ciclo do Urbanismo Tático e das relações integradas entre diferentes atores sociais



Fonte: LYDON; GARCIA, 2015, p.11.

No Brasil, apesar de existirem ocorrências pontuais, ainda não foi enraizado o costume de apropriação e de cuidado do espaço público urbano por parte da sociedade civil. Iniciativas do tipo “*bottom-up*” que visam transformar fisicamente os lugares também são tímidas, uma vez que ora atribuímos a tarefa de construção da cidade ao poder público ora essas iniciativas são silenciadas por ele. Mas, nesse sentido, o cenário tem se transformado e em algumas das vezes a mudança de paradigma foi viabilizada por meio da ferramenta do Urbanismo Tático. A prática aproxima a comunidade do processo de construção da cidade, como tem acontecido com resultados surpreendentes em cidades como Fortaleza e São Paulo nos últimos anos (WRI BRASIL, 2018), mostrando que pequenas ações táticas podem impulsionar grandes propósitos. É preciso considerar que o comprometimento da prefeitura em manter o diálogo aberto com a comunidade, o fomento das transformações físicas e sua legitimação, além de empenho em incentivar também uma população engajada que se preocupa com o processo, fazem toda a diferença para a continuidade das ações e o sucesso a longo prazo, já que o trabalho em conjunto e um posicionamento menos unilateral por parte dos detentores do poder pode ser decisivo para o sucesso do resultado final.

Uma forma de refletir sobre a complexidade da parceria entre cidadãos e poder público é entendendo as diferenças entre tática e estratégia, que, nas palavras de Lydon e Garcia, são “termos valiosos para a construção de cidades” (2015, p.8,

tradução da autora). Cabe citar aqui o livro publicado em 1990 '*A invenção do cotidiano*' de Michel de Certeau (2014) em que o autor discute diferenças entre esses termos. Para Certeau, a estratégia, por possuir lugar próprio, viabiliza expressar ou sancionar a ordem dominante, na qual uma entidade se constitui como autoridade; enquanto a tática por não possuir lugar próprio, é baseada no improviso, a partir de ações rápidas, pois precisa aproveitar as 'brechas' que surgirem:

[...] o fraco deve tirar partido das forças que lhe são estranhas. Ele o consegue em momentos oportunos onde combina elementos heterogêneos [...] mas sua síntese intelectual tem por forma não um discurso, mas a própria decisão, ato e maneira de aproveitar a "ocasião" (CERTEAU, 2014, p.46).

Olhando para as reflexões de Certeau, Lydon e Garcia (2015, p.9-10, tradução da autora), assimilam que "as estratégias são a ferramenta formal dos poderosos (governo), e as táticas servem como a resposta dos fracos (cidadãos)". Para esses autores governo e cidadãos são elementos que precisam caminhar juntos, em posição de complementariedade, e a ferramenta do Urbanismo Tático pode ajudar de forma positiva nesse processo de aproximação para que juntos os atores sociais possam gerar soluções mais coerentes.

[...] os governos podem _e devem_ trabalhar de forma mais tática, assim como os cidadãos podem aprender a trabalhar de forma mais estratégica. Estratégias e táticas são, portanto, de igual valor e devem ser usadas em conjunto. Sem dúvida, os dois costumam buscar objetivos diferentes, mas estamos mais interessados em como eles podem ser usados juntos para mover nossas cidades adiante. Acreditamos que o Urbanismo Tático é uma ferramenta para fazer isso e pode resolver proativamente as tensões entre o processo de baixo para cima e de cima para baixo, criando um ambiente melhor e mais sustentável (LYDON; GARCIA, 2015, p.10, tradução da autora).

Vale destacar que o Urbanismo Tático também se alinha com a ideologia de direito à cidade, uma vez que "alia a reconquista do espaço físico à reivindicação também do espaço político (SANSÃO-FONTES, 2018, p.93). Como também apontado na obra de Lydon et al (2012) "Uma atividade de baixo risco, possibilitando gerar recompensas elevadas; o desenvolvimento de capital social entre cidadãos e a construção de competências organizacionais entre esfera pública e privada" (LYDON et al., 2012, p.7).

A discussão de ações táticas nessa dissertação envolve, principalmente, o paradigma rodoviarista, que coloca o transporte motorizado como cerne da política de mobilidade urbana, devido à preferência do carro como meio de se deslocar na cidade

do século XX. A convergência entre o automóvel e o planejamento urbano afetou de forma definitiva a dinâmica urbana de tempos posteriores e interfere negativamente na oferta de espaços públicos direcionados para o pedestre e sua escala. Há excesso de carros nas nossas cidades e o incremento de sua aquisição ao longo dos anos evidencia crescente degradação e subutilização do espaço público urbano, lugar que vem perdendo muito de sua propriedade física e social, em prol de atender aos anseios mercadológicos de consumo e de valorização excessiva do veículo automotor. Segundo Adriana Sansão Fontes (2018), as cidades brasileiras ainda são dependentes da matriz automotora nos deslocamentos, tornando os projetos urbanísticos recentes ainda mais desafiadores para serem implementados. Aparentemente, o modelo atual de cidade já não comporta nem ambientalmente, nem fisicamente, nem socialmente, a vida urbana motorizada e parece estar encurralado também quanto à forma política para reverter esse cenário.

Por possuírem caráter temporário, ações táticas teriam o potencial de colaborar para o reforço da ideia da cidade laboratório, que testa e experimenta possibilidades, que fomenta a participação social e uma maior interação entre o poder público e a sociedade civil na reativação urbana. Moldando por isso uma nova urbe a partir de uma visão colaborativa, assertiva e de escala mais humana. Reforçamos aqui a importância das fases de teste a partir do Urbanismo Tático, caminho pelo qual a ferramenta pode gerar dados, tornar possível a comparação de resultados e aí sim, ganhar escala e alcance.

Dados são fundamentais para embasar propostas. Essa coleta deve ser feita em vários horários diferentes, de forma a caracterizar bem o local. Os registros podem ser sistematizados e apresentados nas oficinas, junto aos resultados das pesquisas de opinião, de forma a dar credibilidade à intervenção e ganhar apoio da comunidade (SANSÃO-FONTES et al., 2020, p.60).

Lydon e Garcia (2015) reforçam essa necessidade de os diferentes atores sociais avançarem juntos para viabilizar as ações táticas. Para os autores, os projetos táticos resultam da participação direta de cidadãos na criação e ativação de seus bairros, através de associações de moradores ou de grupos comunitários por exemplo, ou do trabalho criativo de entidades formais, como organizações sem fins lucrativos, políticos, secretarias municipais e prefeitos. Também são comuns em ações táticas, entidades não governamentais que fazem parcerias com a sociedade civil. “Coletivamente eles demonstram que o curto prazo pode criar mudanças a longo

prazo” (LYDON; GARCIA, 2015, p.6, tradução da autora). A partir da compreensão da relevância da participação cívica na gestão urbana e do papel dos diversos atores sociais envolvidos no processo tático, a ferramenta do Urbanismo Tático aparece como possibilidade de contribuir para a ressignificação da dimensão humana, transformando a rua em um espaço público mais acessível para as pessoas.

De acordo com o que é geralmente propagado nos meios de comunicação como sendo propostas urbanas táticas, parece comum que essas iniciativas busquem, a partir de ações locais, micro, temporárias e de fácil execução, evidenciar as potencialidades do espaço urbano como impulsionador do convívio social, recolocando o usuário como figura empoderada e apta a remodelar o espaço público de forma a atender às suas necessidades cotidianas, cidadãs e de socialização. Para Neil Brenner (2016) o discurso do Urbanismo Tático é apresentado, em grande maioria das propostas, como um potencial paliativo para remediar certos problemas urbanos que as instituições estatais não conseguiram. E o autor defende a necessidade de reconhecer que não está muito claro o conhecimento sobre a melhor maneira de os projetos associados ao Urbanismo Tático combaterem efetivamente o urbanismo neoliberal: “não se pode simplesmente presumir que, por causa de suas lógicas operacionais ou orientações político-normativas, as intervenções táticas vão de fato contra-atacar o urbanismo neoliberal” (p.10). Para “criação de novos espaços de Estado” e “uma forma de governo mais eficiente, transparente, inclusiva e colaborativa”, é preciso que as ações táticas interrompam as lógicas básicas de governança urbana e se orientem para meios mais alternativos de formas de inclusão, equidade, democracia e justiça social (BRENNER, 2016, p.12).

Logo, mesmo que coexistam relações complexas entre as formas do Urbanismo Tático e Urbanismo Neoliberal, essas ações temporárias vêm ganhando notoriedade como forma de contrarresposta aos falidos modelos de planejamento urbano de legado modernista e aparecem na contemporaneidade, a despeito das críticas, como potencial ferramenta de resgate ao espaço público da coletividade, do local de encontro e de trocas entre a comunidade. Esse trabalho discute essa abordagem emergente e sua aplicação em prol de responder a situações de crise e de inverter prioridades no trânsito, investigando se a ferramenta recoloca o humano e, no caso desse estudo, o pedestre e o ciclista, como principais atores na manutenção de uma cidade mais democrática no contexto da mobilidade urbana. No

próximo capítulo apresentamos uma contextualização dos deslocamentos em Belo Horizonte e apresentamos as aspirações que o novo PlanMob trouxe para a cidade.

CAPÍTULO 2: A contextualização de Belo Horizonte na política de mobilidade

As características de um desenho urbano guiado pela lógica rodoviarista e o legado deixado pela prioridade dada ao automóvel prejudicaram ao longo do tempo os espaços destinados à sociabilidade nas cidades. Por isso, o desequilíbrio entre o espaço do carro e o espaço do pedestre ainda é um tema desafiador para os projetos contemporâneos cuja agenda é favorável à pequena escala.

Com as constantes atualizações das políticas voltadas para o incremento de uma mobilidade mais sustentável no Brasil, assim como em outras cidades, o desenho urbano pensado para a pequena escala começa a tomar corpo em Belo Horizonte. No entanto, o desenvolvimento da mobilidade urbana em Belo Horizonte ainda tem muitos paradigmas a superar, sua evolução, mesmo tímida e conflituosa, tem se direcionado a atender outros modais que não apenas o motorizado e ganhou força nos últimos anos, atualmente em grande parte devido à situação de pandemia, a fim de tornar os deslocamentos possíveis a todos. A insustentabilidade nos deslocamentos por veículos motorizados e um espaço cada vez mais degradado para estar, tem criado terreno fértil para ferramentas de base participativa como é o caso do Urbanismo Tático.

De maneira geral, as soluções urbanas táticas adotadas em Belo Horizonte aliaram esse momento que urgia respostas imediatas aos problemas de deslocamento e de inadequação do espaço público; ao diálogo com o poder público e à proposição de soluções que, além de já previstas formalmente a partir da legislação, são soluções possíveis, de baixo custo e de rápida execução.

Projetos específicos de urbanismo tático podem evoluir de forma fluida em relação a mudanças mais amplas nas condições político-econômicas, arranjos institucionais ou dinâmicas de coalizão. Essas qualidades de maleabilidade e de abertura são amplamente elogiadas nas discussões sobre o urbanismo tático, geralmente em contraste com os planos abrangentes, os códigos jurídicos formais e esquemas rígidos que caracterizavam os projetos modernistas-estatistas de intervenção urbana (BRENNER, 2016, p.9).

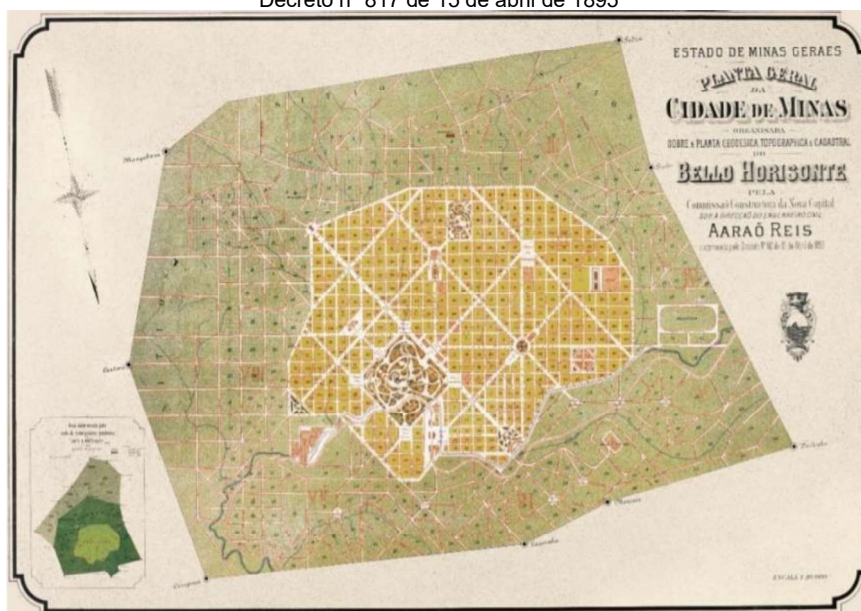
Em Belo Horizonte, a parceria entre os diferentes atores foi essencial para viabilizar os projetos e os processos descritos. Até, quem sabe, possam estar contribuindo também para uma maior aderência ao deslocamento por bicicleta em um

cenário pós-pandemia e para maior conscientização participativa da sociedade civil na resolução de problemas cotidianos de seus lugares.

2.1. O desenvolvimento urbano de Belo Horizonte

É com a maior satisfação que submeto, hoje, à aprovação de V. Exc. A planta geral da futura 'Minas', destinada a ser a Capital do Estado. (...) Foi organizada a planta geral da futura cidade dispondo-se na parte central, no local do actual arraial, a área urbana de 8.815.382m, dividida em quarteirões de 120 m X 120 m pelas ruas, largas e bem orientadas, que se cruzam em ângulos rectos, e por algumas avenidas que cortam em ângulos de 45°. Às ruas fiz dar a largura de 20 metros, necessária para a conveniente arborização, a livre circulação dos veículos, o tráfego dos carros e os trabalhos da colocação e reparos das canalizações subterrâneas. Às avenidas fixei largura de 35 m, suficiente para dar-lhes a belleza e o conforto que deverão, de futuro proporcionar à população. Apenas a uma das avenidas - que corta a zona urbana de norte a sul, e é destinada à ligação dos bairros opostos - dei a largura de 50 m, para constituí-la em centro obrigado da cidade e, assim, forçar a população, quando possível, a ir-se desenvolvendo do centro para a periferia, como convém à economia municipal, à manutenção da hygiene sanitária, e ao prosseguimento regular dos trabalhos thécnicos. Essa zona urbana é delimitada e separada da suburbana por uma avenida de contorno, que facilitará a conveniente distribuição dos impostos locais, e que, de futuro, será uma das mais apreciadas bellezas da cidade.⁹

Figura 5: Planta geral da Cidade de Minas. Organizada sobre a planta geodesica, topographica e cadastral do Bello Horizonte pela Comissão Constructora da Nova Capital sob a direção do engenheiro civil Aarão Reis e aprovada pelo Decreto nº 817 de 15 de abril de 1895



Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1997, p.97.

⁹ Ofício endereçado ao governo do Estado de Minas Gerais constando a apresentação da planta geral da Cidade de Minas (vide Figura 3), elaborada por Aarão Reis de Carvalho (1833-1936).

A cidade de Belo Horizonte, inaugurada em 12 de dezembro de 1897, foi planejada, “não apenas para sediar o Poder Político, mas também, e sobretudo, para irradiar às diversas regiões de Minas as ideias de progresso e de desenvolvimento econômico” (BARRETO, 1996, p.31). A concepção do plano urbanístico desenvolvido para Belo Horizonte (figura 5) orientou-se principalmente por três diretrizes: 1. Ordenação do espaço – geométrico, no traçado, na hierarquização e na nomeação das vias; 2. Controle do espaço – setorização funcional e circulação, funções essenciais da cidade; 3. Higiene ambiental – saneamento científico do espaço urbano (LISTHER; BAHIA, 2007). As diretrizes adotadas consolidaram-se em um plano de cidade altamente organizado e racionalizado, concebido nos parâmetros urbanísticos pré-modernos, no qual o desenho urbano simbolizaria uma ruptura radical com o passado colonial brasileiro e preconizaria a modernização urbana do século XX, o progresso e o desenvolvimento nacionais (PASSOS, 2016). A capital mineira estabeleceu-se inspirada nas experiências urbanísticas das cidades europeias e norte-americanas (ARRAIS, 2010), e seu traçado orientou-se por avenidas largas e retas, com ruas na malha ortogonal e avenidas na diagonal. A Zona urbana inicialmente estabelecida por Aarão Reis (circunscrita pela Avenida do Contorno) cresceu para além dos limites de planejamento na década de 1920, tendo o núcleo central bastante modificado.

Belo Horizonte, como cidade planejada, teve um crescimento urbano da periferia para o centro. A área interna ao perímetro da Avenida do Contorno (com funções específicas) expeliu as camadas rurais e populares para as zonas suburbanas e rurais. As colônias agrícolas próximas à capital (como Carlos Prates, Lagoinha, Horto, Santa Ifigênia, etc.), que forneceriam produtos hortifrutigranjeiros, foram assimiladas e incorporadas oficialmente à zona urbana (BARRETO, 1996, p.103).

A configuração física sofreu grandes transformações entre 1930 e 1950, período de desenvolvimento econômico aquecido e no qual Belo Horizonte firmou-se como centro-urbano industrial. Nessa mesma época também ocorreu uma intensificação do processo de urbanização da capital, que favoreceu a concentração demográfica e a verticalização na área central, como também um série de demolições/renovações no ambiente urbano (JAYME; TREVISAN, 2012). Nas palavras de Celina Borges Lemos, “a cidade, já cinquentenária, demandava uma planificação, tamanha era a sua expansão e o seu crescimento demográfico” (1994,

p.38). A autora também destaca que em 1960, enquanto Belo Horizonte crescia como Capital, a paisagem urbana foi sendo drasticamente modificada: espaços verdes foram eliminados, prédios e marcos históricos apagados e o bonde também foi extinto (LEMOS, 1994). Os primeiros sinais de saturação surgiam na área central, favorecendo a verticalidade e processos de segregação urbana espacial, os quais alinhados à expansão desconexa que acontecia concomitante à metropolização e aos interesses do capital e do automóvel.

As ruas do centro, que até então abrigavam uma sociabilidade marcada pelo andar à toa, a pé, foram tomadas pelos carros, se tornando cada vez mais lugares de passagem. A cidade perdeu muito de seu patrimônio edificado e redefiniu áreas e funções descaracterizando, muitas vezes, edifícios e áreas públicas (JAYME; TREVISAN, 2012, p.362).

Ao longo do tempo novos traçados de Belo Horizonte se sobrepuseram à inicial ideia de cidade planejada, incluindo os espaços não planejados para além da área central. A legislação anterior à promulgação do 'Plano Diretor' da cidade e da nova 'Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo', ambos formalizados em 1996, favorecia a verticalização, a concentração das atividades no centro e o adensamento residencial em regiões onde a infraestrutura existente não era compatível (BHTRANS, 2017b). Apesar disso, o vertiginoso crescimento urbano da década de 1970 e a necessidade de criação de novas centralidades para além do centro planejado nos anos seguintes, fez com que as formas de lazer e de expressão cultural acompanhassem a descentralização dos serviços. Houve um declínio também na oferta de espaços públicos na cidade quando comparada às primeiras décadas de sua construção, substituídos cada vez mais por espaços de consumo e lugares privados (LEMOS, 1994).

O poder público de Belo Horizonte favoreceu a função da circulação por automóvel ao garantir as condições de sua urbanização que incluíam produzir energia elétrica, garantir serviços de telefonia e também atender à demanda por infraestrutura de transportes (MONTE-MÓR, 1994). A mobilidade motorizada inseriu-se no contexto belorizontino e favoreceu a opção pelo carro particular, principalmente pela adoção do modelo de planejamento econômico voltado para o incentivo à industrialização, com a elevação do poder de compra de estratos populacionais socialmente emergentes, promovendo a extensão da cidade, o aumento entre as distâncias e a necessidade de deslocamentos mais eficazes. A configuração viária foi resultado de

empreendimentos de cunho econômico, político e social que buscaram melhor conectar Belo Horizonte à uma posição de metrópole influente e progressista, condicionada por fatores ligados à uma posição geográfica estratégica nacionalmente e por um avanço tecnológico que almejava diminuir o tempo de deslocamento entre as conexões.

A pesquisa de “Região de influência” das cidades brasileiras mais recente, datada em 2018 e realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2020), mostra as redes formadas pelos principais centros urbanos do País baseando-se na presença de órgãos do executivo, do judiciário, de grandes empresas e na oferta de ensino superior, serviços de saúde e domínios de internet. Para ilustrar, o primeiro mapa (figura 6) retrata a estrutura de rede e as interações diretas do centro principal (no caso, Belo Horizonte), as conexões mediadas por centros secundários e reforçam a expansão de Belo Horizonte e sua consolidação como metrópole.

Segundo o IBGE (2020), a capital mineira é classificada como metrópole classe 1C (figura 7), caracterizada por exercer influência sobre uma região com população superior a 21 milhões de pessoas e com população acima da média dentro da categoria “Metrópole”, sendo a mais populosa dentre as demais (aproximadamente 5,2 milhões de habitantes). A estimativa populacional citada considera a Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), que é a terceira maior aglomeração urbana do Brasil e que foi criada em 1973 agregando 34 municípios, dos quais 13 estão conurbados.

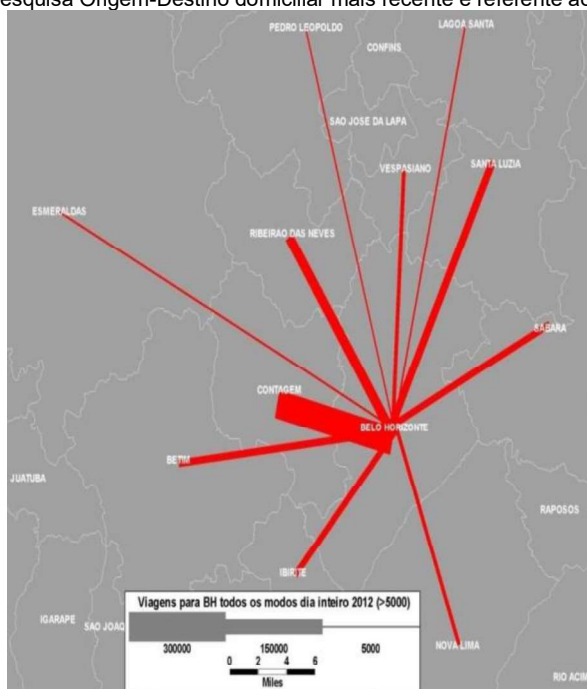
Na RMBH três municípios, Belo Horizonte, Contagem e Betim, concentram 69% da população e, se somados mais seis municípios – Santa Luzia, Vespasiano, Ribeirão das Neves, Sabará, Nova Lima e Ibirité, também conurbados com Belo Horizonte, esse valor sobe para 89 % da população de toda a RMBH (BHTRANS, 2017b). Pode ser feita uma comparação entre os perfis de Belo Horizonte e da RMBH, que reforça a ideia de conjunto e de complementariedade entre a metrópole e os municípios do entorno (tabela 2).

Tabela 2 - Comparativo entre os perfis da RMBH e do Município de Belo Horizonte

Parâmetros	RMBH	Belo Horizonte
Extensão territorial	9.164 km ²	330,9 km ²
População	4,84 milhões (2010)	2,38 milhões (2010)
Densidade demográfica	516 hab/km ²	7.177 hab/km ²
IDH	Entre 0,893 e 0,700	0,893
Taxa de pobreza	12,8%	14,17%

Fonte: BHTRANS, 2017a, p.21.

Figura 8: Pesquisa Origem-Destino domiciliar mais recente e referente ao ano de 2012



Fonte: BHTRANS, 2017a.

Não há como abordar a questão da mobilidade de pessoas e de mercadorias em Belo Horizonte sob uma perspectiva que desconsidere os contingentes populacionais vindos de municípios próximos, em movimentos pendulares, pois parte dos problemas de transporte e de circulação é gerada pela sua posição de centro regional. O histórico e a evolução dos sistemas de transportes para a RMBH, portanto, podem constituir um importante elemento para compreender a organização do território e reconhecer as intervenções do poder público voltadas para a mobilidade, uma vez que Belo Horizonte como núcleo central é responsável pela geração de inúmeras viagens pendulares advindas de municípios próximos (figura 8) e que seu sistema viário seguiu reforçando a antiga centralidade da zona urbana.

2.2. Políticas públicas e mobilidade urbana na capital

As atuais condições de mobilidade de pessoas e de mercadorias em Belo Horizonte foram fortemente influenciadas pelas decisões políticas ocorridas a partir da década de 1930, em que houve tanto a transposição de uma economia de base agrária para uma economia de base industrial, quanto o incremento do processo de urbanização da população em todo o país (VASCONCELLOS, 2014).

[...] a distribuição da acessibilidade espacial tem sido recorrentemente caracterizada pela difusão de iniquidades, o que resulta na estruturação de um espaço de circulação no qual imperam privilégios ao transporte individual motorizado. Não raros, os estratos mais vulneráveis (pedestres, ciclistas e usuários de transporte público coletivo) têm sido preteridos nos seus anseios relacionados à circulação intraurbana. Além disso, o incremento na motorização acarreta baixa eficiência do transporte coletivo, sobretudo nas áreas centrais e pericentrais da capital mineira. O elevado fluxo de veículos nessas áreas compromete a fluidez nos principais corredores viários de circulação de pessoas e mercadorias, resultado da forte atratividade comercial e de serviços do hipercentro da cidade (LOBO; LESSA; MIRANDA, 2020, p.192).

De acordo com Carvalho (2016), o avanço dos sistemas de transportes das nossas cidades elucida o descompasso entre o crescimento populacional e territorial acelerado e a falta de investimento em infraestrutura de transporte de massa e não motorizado que acompanhe esses processos. Lobo e Cardoso (2018) concordam com essa ideia e acrescentam que as políticas públicas conservadoras e pouco progressivas para a mobilidade não foram suficientes em atender à demanda, sendo que esse quadro:

[...] conduziu à reprodução de precariedades na provisão da circulação urbana, depreendendo a crise da mobilidade urbana, intensamente vivida pela população nas últimas décadas, cuja marca maior foi (e vem sendo) a histórica ineficiência nos serviços prestados pelas modalidades de transporte público coletivo, que incluir o amargo remédio representado pela convergência no modal de transporte individual (LOBO; CARDOSO, 2018, p.26).

Historicamente, foi a partir da Constituição Federal de 1988 (art. 21, XX e art. 182) que o transporte foi incluído como direito social e que foram criadas diretrizes para o desenvolvimento incluindo transportes. No entanto, o documento ainda não dissertava, especificamente, sobre o termo “mobilidade urbana”. Os projetos de lei que abordaram o tema surgidos nos anos seguintes também não obtiveram sucesso e ficaram paralisados em trâmites burocráticos em mais de uma década de negociações (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007). Foi em 2003, com a criação do Ministério das Cidades¹⁰, que a necessidade de superar o viés do transporte nas políticas públicas e de fortalecer um conceito mais abrangente no planejamento e na

¹⁰ A criação do Ministério das Cidades como política de desenvolvimento urbano integrado possibilitou uma abordagem que articulava ações e programas do governo federal junto às prefeituras e aos Estados na área de habitação, saneamento, mobilidade e planejamento urbano. Infelizmente, sob a Lei Nº 13.844, de 18 de Junho de 2019, durante o mandato do atual presidente da república Jair Bolsonaro (PSL), o ministério foi extinto (GOVERNO DO BRASIL, 2019).

gestão da mobilidade nas cidades se fortaleceu.

[...] discutiu-se uma proposta de projeto de lei para a mobilidade urbana para que houvesse uma abordagem mais abrangente e completa do tema. Esta proposição foi enviada ao Congresso Nacional pelo Executivo em 2007 por meio do PL n. 1.687/2007. A formulação do projeto de lei pelo Ministério das Cidades envolveu diversas discussões com atores-chave do governo e da sociedade civil ligados ao setor. Esse PL, por tratar de tema similar, foi então apensado ao PL n. 694/1995, e a partir daí as proposições tramitaram sob o número do PL n. 1.687/2007. Com as modificações trazidas pela Comissão Especial da Câmara, instituída para discutir a proposição, o PL seguiu para o Senado Federal sob a denominação de PLC n. 166/2010. A matéria foi apreciada pelo Senado Federal no início de 2010 e aprovada em dezembro de 2011 sem alterações de mérito. Foram, portanto, 17 anos de tramitação com significativas alterações na construção de uma norma federal para tratar do tema, sendo emblemática a alteração do termo inicial de diretrizes nacionais do “transporte coletivo urbano” para diretrizes mais abrangentes referentes à “Política Nacional de Mobilidade Urbana” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015, p.21).

No ano de 2012 foi finalmente publicada a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). A PNMU ampliou o entendimento acerca de outros modais, para além do automóvel individual e do transporte coletivo que eram os mais comuns, e expôs a urgência e a necessidade de os deslocamentos proverem respostas de combate às disfunções urbanas, às externalidades negativas e às desigualdades territorial e social dos lugares. Além disso, classificou os modais de transporte em motorizados e não motorizados¹¹, previu a prioridade dos deslocamentos não motorizados em relação aos motorizados e do transporte público sobre o privado (LOPES; MARTORELLI; COSTA, 2020). Além da instituição da PNMU (Lei N.º 12.587/2012) pelo Governo Federal, há outros documentos legais que se relacionam à mobilidade urbana no Brasil, como é o caso do Estatuto da Cidade (Lei n.º 10.257/2001), Estatuto da Metrópole (Lei n.º 13.089/2015) e Lei Brasileira de Inclusão (Lei n.º 13.146/2015) (LOPES; MARTORELLI; COSTA, 2020).

O Estatuto da Cidade foi a primeira legislação a disciplinar políticas urbanas como a de mobilidade e a estabelecer um universo mais nítido de municípios que obrigatoriamente deveriam elaborar um Plano de Mobilidade Urbana. Posteriormente, em 2015, nesse Estatuto foi incluído um parágrafo no Art. 41 que estabeleceu a elaboração de um Plano de Rotas Acessíveis e em que dispôs orientações para garantir a acessibilidade da pessoa com deficiência e/ou com mobilidade reduzida. Já

¹¹ Por modos não motorizados se entende a circulação que se dá a pé, por meio da bicicleta ou por veículos de tração animal (LOPES; MARTORELLI; COSTA, 2020).

o Estatuto da Metrópole, específico para grandes centros urbanos conurbados, é complementar ao Estatuto da Cidade e criou a necessidade de elaborar um Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado, em que a mobilidade é “função pública de interesse comum” e por isso inviável de existir isoladamente em um município inserido nas regiões metropolitanas. Por fim, cabe citar a Lei Brasileira de Inclusão, que trata do direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência e da promoção da acessibilidade em condição de igualdade em veículos e serviços de transporte público coletivo e em áreas de estacionamento aberto ao público (LOPES; MARTORELLI; COSTA, 2020).

A PNMU trouxe a exigência de que todos os municípios com mais de vinte mil habitantes (e casos específicos) tenham Plano de Mobilidade Urbana integrado e compatível com o Plano Diretor municipal, dentro de um prazo de três anos (BHTRANS, 2017a)¹². Devido ainda à uma abordagem conceitual mais ampla para os deslocamentos e trazido a partir da PNMU o debate sobre formas alternativas de se mover se expandiu e colocou em voga conceitos como o da mobilidade ativa¹³. Ainda, a necessidade de priorizar modais não motorizados e a obrigatoriedade em promover a integração da mobilidade com a ordenação da cidade pressionou o poder público dos municípios a se informar melhor e a repensar a mobilidade para além de antigos modelos.

De forma pioneira em 2008, o governo municipal, através da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans), começou a desenvolver um Plano para a Mobilidade Urbana (PlanMob-BH) antes mesmo do exigido pela Lei Federal de 2012. O plano foi finalizado em agosto de 2010 e delineou, em sua primeira versão, ações para reverter o crescimento de viagens por automóvel particular e para estimular o desenvolvimento voltado para o transporte público. Posteriormente, no ano de 2013, foi baixado um decreto municipal (Decreto n.º 15.317) instituindo o PlanMob-BH como sendo o Plano Diretor da Mobilidade Urbana e o principal

¹² Atualmente o prazo para elaboração dos planos de mobilidade urbana foi estendido até abril de 2022, para municípios com mais de 250 mil habitantes e até abril de 2023, para municípios com até 250 mil habitantes (JÚNIOR; PORTO, 2020).

¹³ O termo “mobilidade ativa” ainda é o conceito em evolução e seu significado é cada vez mais abrangente. Mas a definição de Souza e Caiaffa (2017, p.2) entendida como uma tradução do termo em inglês “walkability” e a compreensão dos autores sobre a mobilidade ativa como “o conjunto dos deslocamentos de pedestres, sem meios motorizados, com consequentes benefícios para a saúde, a economia, o meio ambiente e a identidade das comunidades”, ilustra de maneira próxima ao que é discutido nesse trabalho.

instrumento de efetivação da PNMU. Ainda, esse mesmo decreto criou o Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (ObsMob-BH), que acompanha os avanços de implementação do plano e seus resultados a curto, médio e longo prazos (BOHLER-BAEDEKER, S., KOST, C., MERFORTH, M., & KUMAR, 2014). Esse instrumento, de caráter consultivo, tem como principal objetivo a avaliação e o monitoramento das políticas de mobilidade urbana, principalmente o PlanMob-BH (BHTRANS, 2017a). A saber, o ObsMob-BH é constituído por grupos de observadores que representam instituições, das quais destacam-se: associações da sociedade civil, representantes da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), além de secretarias e agências governamentais nas esferas federal, estadual e municipal.

Ainda, há o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (CoMUrb) também criado em 2013, de caráter consultivo e propositivo e que pretende ser um espaço de avaliação, debate e de construção de propostas de políticas públicas. As Comissões de Trânsito e Transporte (CRTTs), das nove divisões regionais de Belo Horizonte, são a base da representação civil organizada nesse conselho. Sua estrutura organizativa prevê uma composição total de 47 membros ("cadeiras"), entre titulares e suplentes, sendo os mesmos separados por categorias. São 11 representantes do poder público; 10 representantes dos operadores, gestores e condutores de sistemas e companhias de transporte; 18 representantes da sociedade civil; 8 especialistas com notório saber na área de mobilidade urbana.

As cadeiras destinadas à sociedade civil são preenchidas pelas Comissões de Trânsito e Transporte de cada uma das nove regionais da cidade, sendo eleito um representante titular e um suplente por regional, totalizando nove conselheiros. Há, ainda, nove representantes dos Grupos de Trabalho Territorial (GTT's, criados no âmbito do Planejamento Participativo Regionalizado ou PPR), sendo, assim como os representantes das CRTT's, um por regional. As dezoito cadeiras destinadas à sociedade civil totalizam pouco mais de 38% do total de conselheiros (FOUREAUX, 2017, p.179).

Cabe dizer que há ainda dois aspectos importantes que impactaram os rumos das políticas públicas para a mobilidade em Belo Horizonte ao longo do tempo e como os canais participativos se complementam e se relacionam nesse processo. O primeiro é que a capital tem, historicamente, o ônibus como principal modo de transporte coletivo. De acordo com dados das pesquisas origem e destino de 2012, 98% das viagens de transporte de massa é feita por esse modal (BHTRANS, 2017a). O sistema de transporte coletivo por ônibus adquiriu o mesmo perfil radioconcêntrico e diametral da estrutura viária, mas não acompanhou a expansão territorial para

outras regiões com velocidade compatível à extensão da malha urbana (LESSA; LOBO, 2020).

Em uma realidade como a da RMBH, que, a exemplo das demais regiões metropolitanas do Brasil, é caracterizada por um padrão de urbanização periférica e excludente, as condições de acessibilidade servem como combustível para a permanência dos atuais padrões de desigualdade social e econômica. A escolha do ônibus como único modo de transporte de massa em uma metrópole do porte de Belo Horizonte, com área que supera os 9.400 km² e alto nível de centralidade econômica, tem se revelado inadequada, principalmente ao se considerar outros modos de maior eficiência, como o ferroviário. Dentre os efeitos da opção pelo modo rodoviário, merece destaque não apenas os crescentes tempos de viagem que afetam com maior intensidade as classes de menor poder aquisitivo, mas também a opção crescente pelo transporte individual, que, ao final, também contribui com maiores congestionamentos e danos ambientais (LOBO; LESSA; MIRANDA, 2020, p.203).

O segundo aspecto é uma notável mudança de direcionamento no Plano diretor em vigor (Lei nº11.181/2019) que reflete um novo posicionamento do poder público e da opinião pública em relação às revisões dos Planos anteriores, visto que há a intenção de assegurar à capital, o desenvolvimento sustentável nas dimensões social, econômica e ambiental, aliado ao objetivo também de promover subsídio para as políticas públicas a partir da agenda mundial adotada pela Organização das Nações Unidas (ONU). Dessa forma, o Decreto Municipal nº17.135/2019, estabeleceu a Agenda 2030 dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas como referência para o planejamento de médio e longo prazo das ações e programas das políticas públicas, visando à promoção do desenvolvimento sustentável.

Os ODS são no total dezessete, que por sua vez se dividem em cento e sessenta e nove metas. Vários desses objetivos se relacionam com a promoção da sustentabilidade na mobilidade urbana, com destaque para o ODS 3, que trata sobre “Saúde e Bem-estar: assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades” que traçou como objetivo (meta 3.6), até 2020, reduzir pela metade o número de mortes e ferimentos globais por acidentes no trânsito¹⁴; e o ODS 11, que trata sobre “Cidades e comunidades sustentáveis: tornar as cidades e as comunidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis” (IPEA, 2019), mais

¹⁴ que é também a meta da segunda década de ação para a segurança no trânsito e que estendeu o prazo até 2030 (IPEA, 2019).

especificamente e para aplicação através do Plano de mobilidade, pode ser citada a Meta 11.2, adaptada à realidade brasileira.

Tabela 3 - Meta 11.2: indicadores global e nacional e alvos a serem alcançados

Meta 11.2	Escopo
ONU até 2010	Proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.
BRASIL até 2030	Melhorar a segurança viária e o acesso à cidade por meio de sistemas de mobilidade urbana mais sustentáveis, inclusivos, eficientes e justos, priorizando o transporte público de massa e o transporte ativo, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, como aquelas com deficiência e com mobilidade reduzida, mulheres, crianças e pessoas idosas.

Fonte: IPEA, 2019, p.14.

Essas metas (tabela 3) foram traduzidas e adaptadas para o PlanMob-BH a partir de oito eixos de ação, que são: Mobilidade Ativa; Mobilidade Coletiva; Circulação Calma; Mobilidade Individual Motorizada; Logística Urbana; Acessibilidade Universal; Cidade Sustentável; e Gestão, Fiscalização e Operação. Cada um dos eixos é composto então por metas de curto, médio e longo prazo, ações e indicadores-chave definidos e monitorados pelo poder público e pela sociedade civil através do ObsMob-BH (BHTRANS, 2017a).

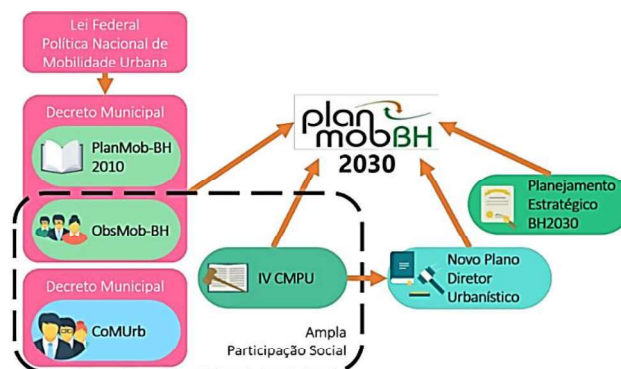
Desde sua primeira versão o PlanMob-BH passou por duas revisões, uma em 2014 e outra em 2017, esta última incorporada ao novo Plano Diretor de 2019. A revisão mais recente do Plano refere-se ao detalhamento técnico das propostas aprovadas na IV Conferência Municipal de Política Urbana (IV CMPU)¹⁵, considera o Planejamento Estratégico BH2030, engloba a proposta para o PlanMob-BH de 2010, bem como as propostas formuladas nas oficinas e seminários do CoMURb e ObsMob-BH (figura 9). O PlanMob-BH 2030 foi elaborado em quatro etapas complementares: Diagnóstico; Tendências; Plano de Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta; Plano de Implantação, Gestão e Monitoramento e também um relatório síntese que apresenta a situação da mobilidade urbana e as principais propostas da revisão do PlanMob-BH para o horizonte de 2030 (BHTRANS, 2017a).

A partir da Constituição Federal de 1988, a descentralização do poder e uma maior autonomia para as tomadas de decisão locais, possibilitaram a ampliação da

¹⁵ Ocorrida em 2014, essa conferência envolveu a discussão do diagnóstico da situação da mobilidade na cidade e também propostas de revisão do PlanMob elaborado pela BHTrans. Ela é uma conferência convocada a cada quatro anos e é composta por representantes dos moradores, do setor empresarial e do setor técnico (BHTRANS, 2017b).

participação popular nas questões públicas e permitiram uma maior presença da sociedade civil na gestão da cidade.

Figura 9: Caminhos e diálogos na elaboração do PlanMob-BH 2030



Fonte: (BHTRANS, 2017a).

A participação popular, o empoderamento das comunidades e a instituição da democracia participativa são dimensões cada vez mais valorizadas no planejamento e gestão do espaço urbano, bem como na formulação de políticas públicas. Não raro, as proposições dessas formas de intervenção ocorrem pela criação de canais de comunicação diretos entre a sociedade e o poder público, estabelecendo uma nova relação entre os atores sociais, viabilizando a participação popular e ofertando acesso aos espaços de decisão (CASTILHO et al., 2019).

Em Belo Horizonte, sob o aspecto da gestão da mobilidade urbana, cabe destacar as Comissões Regionais de Transportes e Trânsito (CRTTs). Esse espaço de discussão foi criado em 1994, e assemelha-se a outros instrumentos participativos criados nessa mesma época, como é o caso do orçamento participativo (FERREIRA; MONTEIRO, 2021).

Os representantes são eleitos por território de gestão compartilhada e cada regional possui de 4 a 5 territórios, totalizando de 12 a 15 titulares e o mesmo número de suplentes. As requisições de demanda feitas por membros de CRTTs têm prioridade frente às demais, justamente por possuir mais representatividade do território, conferida por eleição. As reuniões das CRTTs são mensais e abertas (MOVIMENTO NOSSA BH, 2018, p.4).

Sob a gestão da BHTrans e para ser um espaço de articulação entre prefeitura e cidadãos na gestão dos transportes, esse instrumento volta-se para os problemas particulares de cada localidade, que nesse caso é representado por regionais. Existe uma CRTT para cada regional da cidade, de acordo com a divisão administrativa, totalizando nove comissões: Regional Barreiro, Regional Centro-Sul, Regional Leste, Regional Nordeste, Regional Noroeste, Regional Norte, Regional Oeste, Regional Pampulha e Regional Venda Nova. No capítulo seguinte, serão apresentadas

experiências implementadas na cidade, decorrentes dos Programas desenvolvidos no âmbito do PlanMob-BH 2030 a fim de investigar sua contribuição para o processo de incorporação de ações táticas em Belo Horizonte.

CAPÍTULO 3: A experiência tática em Belo Horizonte¹⁶

Para compreender a dimensão e os aspectos das ações táticas belorizontinas interessantes a este trabalho, consideramos como premissa a conceituação dos criadores do termo, Mike Lydon e Antony Garcia (2015), que, apesar de considerarem o poder público importante no processo, associam a origem das ações táticas a atores não vinculados ao Estado, que são “mal atendidos” por ele e que podem, a partir da mudança de paradigma e de intervenções no desenho urbano, transformar também suas realidades. Esses autores colocam, também, o Urbanismo Tático como possíveis ações contestadoras de novas formas de construir, participar e de vivenciar a cidade ativamente, ou seja, como tentativas de estimular o debate sobre as forças sociais e materiais que constroem os lugares.

Diante do exposto e com base nas características e nas particularidades das Zona 30 de Belo Horizonte, identificamos que as formas de emprego da ferramenta Urbanismo Tático na capital mineira dialogam e se aproximam mais da conceituação defendida por Lydon e Garcia, nas palavras dos autores:

O Urbanismo Tático é uma abordagem para a construção e ativação de bairros usando políticas e intervenções de curto prazo, de baixo custo e de pequena escala. Ele pode ser utilizado por uma variedade de agentes, incluindo governos, empresas e organizações sem fins lucrativos, grupos de cidadãos e indivíduos. Faz uso de processos de desenvolvimento abertos e interativos, do uso eficiente de recursos e do potencial criativo desencadeado pela interação social (LYDON; GARCIA, 2015, p.2, tradução da autora).

Este reenquadramento convida a um novo diálogo sobre a resiliência local e ajuda cidades e cidadãos a juntos explorar uma abordagem mais sutil e ágil para a criação de espacialidades, de maneira que seja possível não só imaginar uma transformação a longo prazo, mas também se ajustar à medida que as condições do processo se modifiquem (LYDON; GARCIA, 2015, p.3, tradução da autora).

3.1. O processo: como a abordagem tática se concretizou na cidade de Belo Horizonte na forma de Zonas 30

16 Parte desse capítulo está publicado como artigo completo no Periódico Eletrônico Fórum Ambiental Da Alta Paulista (<https://doi.org/10.17271/1980082717520213057>). E parte foi aceita para publicação como artigo completo no evento “XIV SIIU - XIV Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo”.

As Zonas 30 em Belo Horizonte apareceram inicialmente como uma possibilidade de diminuição da velocidade de circulação em algumas vias para que fosse possível que as pessoas compartilhassem o espaço, sem a necessidade de segregação dos modais. E, para além dos ciclistas, foi incorporada ao discurso a defesa da escala humana no planejamento urbano, pautada na intenção de melhorar a mobilidade, tornando-a mais sustentável e segura principalmente para os modais ativos. Tal posicionamento contrariou a lógica rodoviarista fortalecida e empregada desde a década de 1960, transformando uma proposta relativamente simples em um processo complexo e turbulento de implementação para a proposta de acalmamento de trânsito. Por isso, a seguir, apresentamos um histórico, dos anos 60 até os dias atuais, que explica como a abordagem sustentável para o planejamento da mobilidade em Belo Horizonte culminou no desenvolvimento das Zonas 30 e no uso do Urbanismo Tático como ferramenta viabilizadora.

A partir da década de 1960 os rumos do planejamento urbano no que diz respeito à mobilidade em Belo Horizonte, voltaram-se prioritariamente para o uso e deslocamento por automóvel. Como o carro era símbolo de poder e status naquela época, os motoristas eram em sua maioria da classe dominante. Apesar da tentativa da administração pública de ordenar o uso do espaço da rua como de exclusividade para o automóvel, já naquela época, ocorriam manifestações no espaço público da rua justamente para dar maior visibilidade à desigualdade de acesso, para incomodar o trânsito, a fim de atacar diretamente as classes mais abastadas, no caso os motoristas, e contestar a ordem imposta pelos que detinham o poder (SIMÃO, 2020). De acordo com a mesma autora, até hoje as manifestações populares em Belo Horizonte estão sujeitas à ordem advinda do poder público, pois são normatizadas e devem ser comunicadas à gestão municipal, “sob pena de aplicação de multas e obstáculos legais para obtenção de novos alvarás” (p.113).

Analisando a forma como a cidade foi moldada e considerando os resquícios de seu planejamento normatizador, pode-se dizer que tanto o plano de Aarão Reis quanto o planejamento imediatamente aplicado nos anos posteriores em Belo Horizonte apresentaram um caráter excludente, direcionado à ordenação do espaço urbano aos olhos dos detentores do poder, à prioridade dos modais motorizados e à disciplina dos usuários do espaço público. Apesar de reivindicações específicas sobre o tema da mobilidade urbana ainda serem relativamente novas como movimento, as

lutas anteriores e que se manifestaram desde o nascimento da cidade serviram de base para estruturar o que hoje se tornou a luta por acesso e deslocamentos universais e seguros. É importante pensar que a mobilidade urbana não se restringe apenas ao transporte de bens ou pessoas de um lugar ao outro, ela está associada ao direito de acessar a cidade e o espaço público, aos usos e formas de ocupação e possui a dimensão da experiência humana, enquanto forma de apreensão da realidade. Em adição, e como resultado das lutas sociais ao longo do tempo, o tema da mobilidade urbana consta agora definitivamente na agenda pública.

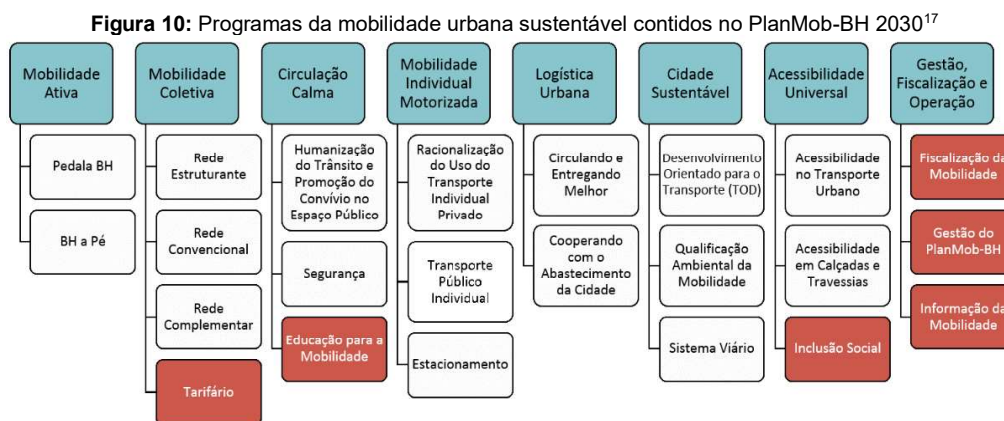
Em condições difíceis, no seio dessa sociedade que não pode opor-se completamente a eles e que, no entanto, lhes barra a passagem, certos direitos abrem caminho, direitos que definem a civilização [...]. Esses direitos mal reconhecidos tornam-se pouco a pouco costumeiros antes de se inscreverem nos códigos formalizados. Mudariam a realidade se entrassem para a prática social: direito ao trabalho, à instrução, à educação, à saúde, à habitação, aos lazeres, à vida. Entre esses direitos em formação figura o direito à cidade (não à cidade arcaica, mas à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais, etc.) (LEFEBVRE, 2001, p.138-139).

Um dos grandes desafios para as cidades que surgiram e seguiram planejamentos pautados em lógicas excludentes, é então o de “[...] retomar o espaço público como lugar de uma participação ativa, normatizada e refunda-la como um espaço da política” (GOMES, 2003, p.161). E para o caso da supremacia do automóvel, recuperar a cidade para um transporte público digno, acessível e seguro, com um transporte de massa integrado a medidas mais sustentáveis de deslocamento como o uso de modais ativos.

A partir da expansão da frota de veículos, da incapacidade do Estado de investir em obras de infraestrutura viária, da elevação das estatísticas de mortes e vítimas do trânsito, do desatendimento das periferias por transporte público de qualidade, do processo de descentralização e transferência das políticas de transportes e trânsito para os municípios, entre outros fatores, as cidades se viram em pouco tempo tendo que lidar com questões que até então não eram exatamente problema para a Administração Pública. E a população, sendo a mais afetada, mobilizou-se, com ou sem ajuda do poder público, na expectativa de dar a sua contribuição para uma vida melhor nas cidades. Nesse contexto, é fácil entender a pertinência e atualidade do debate em torno da mobilidade urbana sustentável e do controle social sobre as políticas municipais de transportes e trânsito (FERREIRA; MONTEIRO, 2021, p.111).

Além da caminhada, o uso da bicicleta tem sido fortemente encorajado, principalmente na última década e em cidades do mundo todo, como opção mais

sustentável e relativamente acessível de se deslocar pela cidade. Para o caso de Belo Horizonte, cabe citar o programa da Prefeitura Municipal que tem por objetivo promover o uso da bicicleta como modal e facilitar o acesso a esse meio de transporte intitulado “Pedala BH” (figura 10).



Fonte: BHTRANS, 2017a.

O programa foi criado em 2005, ano em que também foram elaboradas as diretrizes para sua concepção e quando o mesmo foi incluído no Planejamento Estratégico da BHTrans. Hoje, ele faz parte do PlanMob-BH, em reconhecimento aos benefícios do uso da bicicleta como meio de transporte para os cidadãos (PBH, 2018).

A falta de diálogo com a comunidade usuária de bicicleta e a imposição dos projetos por parte da prefeitura no início das obras, interferiu na elaboração de soluções efetivas para o sistema cicloviário. A implantação das primeiras ciclovias teve início em 2010, sem consulta à sociedade civil e as consequências desse processo executado pelo então programa “Pedala BH” foram o não atendimento às necessidades dos usuários, o que fez com que os ciclistas se mobilizassem e exercessem grande pressão nas ruas, redes sociais e mídia para soluções mais contundentes aos seus impasses (BH EM CICLO, 2017).

Um grupo bem articulado de cidadãos começou a se organizar após duas audiências públicas realizadas em 2012 na capital, nas quais exigia-se melhorias na mobilidade por bicicleta. Foi nessa época que surgiu a “BH em Ciclo”. A Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte colocou em pauta a necessidade de diálogo do poder público com os usuários, principais interessados nas ações cicloviárias implementadas pelo Pedala BH. Essa associação, através de levantamentos e de

¹⁷ Elementos marcados em vermelho são programas que apresentam medidas transversais a outros eixos.

reportagens, demonstrou a insatisfação da população com os projetos públicos implementados na cidade. Segundo publicado no site da associação “BH em Ciclo”, houve falhas em diversos aspectos: no planejamento, nas campanhas educativas, nas ações de punição, na construção dos bicicletários e também nas campanhas de estímulo ao uso da bicicleta como transporte (figura 11). E a associação complementou que “[...] não há como sustentar o Pedala BH apenas pela simples construção de ciclovias e ciclofaixas pela cidade” (BH EM CICLO, 2013a).

Figura 11: Uso indevido de ciclovia em Belo Horizonte



Fonte: CONNECTIVE CITIES, 2018.

Para reverter essa situação foi montado um grupo de trabalho dentro do programa Pedala BH, o “GT Pedala BH”, aberto, sem líderes, e criado em prol de um diálogo permanente e regular entre atores, um espaço de interlocução entre os ciclistas interessados em fomentar o uso da bicicleta em BH e a administração pública municipal por meio da BHTrans.

Denominado Grupo de Trabalho do Pedala BH (GT Pedala BH), o GT, jamais instituído legalmente, funcionava como um Conselho Deliberativo para a mobilidade por bicicleta em Belo Horizonte. Legitimado socialmente, o GT passou a ser a instância em que se discutia desde questões técnicas sobre projetos de infraestrutura ciclovária chegando a ter debates acerca de estratégias para a política da bicicleta na capital mineira, com registro das discussões (TAMPIERI, 2020, p.200).

Dessa maneira, propôs-se, dentro desse grupo de trabalho, discutir uma revisão para o projeto ciclovário inicialmente proposto e implementado pelo poder público. Na época da criação do grupo de trabalho, a arquiteta Eveline Trevisan, que era assessora da diretoria de planejamento da BHTrans admitiu que adaptações eram necessárias nos projetos previamente implementados: “Não fomos sensíveis para perceber os problemas que os ciclistas apontaram. Sem dúvida, eles têm mais

experiência e devem ser ouvidos” comentou em entrevista¹⁸ (BH EM CICLO, 2013b). Foi a própria Eveline quem assumiu a coordenação do programa Pedala BH em 2012 e ao final deste mesmo ano sua equipe ajudou a reestruturar o “GT Pedala BH”.

Os ganhos dessa parceria, principalmente em relação à melhoria da comunicação entre o poder público e a sociedade civil foram inúmeros, assim como as pautas levantadas dentro desse novo espaço que foi o grupo de trabalho. Tal integração foi também fortalecida pela possibilidade de membros de sociedade civil organizada (como os da Associação de Ciclistas ‘BH em Ciclo’) atuarem como indivíduos empoderados politicamente. Segundo Tampieri (2020), as discussões foram desde pontos da dimensão do espaço destinado para a bicicleta, como o planejamento e implementação do sistema de bicicletas compartilhadas, entre 2014 e 2018, “passando pela criação e execução de ações e campanhas educativas até a discussão orçamentária, de intercâmbio de informações, legislação, entre outros aspectos de Governança” (p.200). Além disso a ‘BH em Ciclo’ contribuiu em manter a fiscalização de todo esse processo, apresentando os resultados de forma muito transparente por meio de seus canais informativos.

A movimentação das estruturas institucionais para ação política em prol da utilização da bicicleta por parte dos ciclistas, em especial da Associação, teve um procedimento comum: a publicização das ações e os respectivos resultados em seu site e nas redes sociais. Esse procedimento quase padrão contribuía para dar amplitude a eventos técnicos, como uma prestação de contas do Executivo Municipal, que outrora não tinha interesse aos grupos de ciclistas locais e, sobretudo, contribuía para pessoas se engajarem em ações semelhantes, a partir do entendimento de como os mecanismos da estrutura institucional funcionam (à luz da agenda da mobilidade) (TAMPIERI, 2020, p.203).

O grupo segue ativo e em diálogo por melhorias na mobilidade urbana cicloviária de Belo Horizonte até os dias atuais. Seus encontros acontecem todas as primeiras quartas-feiras de todo mês para discutir assuntos relacionados à mobilidade por bicicleta em BH, dentro do programa Pedala BH. Nessas reuniões, junto aos ciclistas, que são os usuários efetivos das ciclovias, é que foi feita a construção coletiva do projeto e que foi incluída a voz do ciclista na tomada de decisão sobre a reivindicação pelo espaço da cidade. Nesse sentido, incluindo esse público durante as etapas de planejamento, de simulação e de execução das obras nas vias (BH EM CICLO, 2020).

¹⁸ Informação disponível em reportagem na página da BH em Ciclo, datada em 23 de fevereiro de 2013.

No âmbito desse grupo (GT Pedala BH) é que surgiram também as discussões sobre as Zonas 30. O processo até chegar à solução de implementar as Zonas 30 na cidade teve início no ano de 2012. Naquele ano, BH havia sido selecionada para participar do projeto *Sharing Opportunities for Low Carbon Urban Transportation (SOLUTIONS)*, que faz parte do “Sistema de Monitoramento e Informação sobre Transporte e Pesquisa e Inovação” (TRIMIS) europeu. O projeto SOLUTIONS apoia o intercâmbio em soluções sustentáveis e inovadoras de mobilidade urbana entre as cidades da Europa, América Latina e do Mediterrâneo (TREVISAN, 2020a), prevendo cidades de três categorias: cidade líder, cidade de transferência e cidade de treinamento. Belo Horizonte se candidatou e foi selecionada para a segunda categoria (cidade de transferência), tendo como cidade líder Bremen, na Alemanha e cidade de treinamento, São José dos Campos (BH EM CICLO, 2018).

No mês de julho do ano de 2014, Belo Horizonte receberia o sistema de bicicletas públicas para compartilhamento, o “Bike BH”. O programa foi proposto a partir da parceria já firmada entre sociedade civil e poder público, o “GT Pedala BH” e entre instituição privada, no caso o Banco Itaú, e em sua primeira fase seria incorporado principalmente na área central da cidade (VIOLA, 2017).

De acordo com entrevista fornecida por telefone em 16 de abril de 2021 à autora dessa dissertação pelo entrevistado E1, atual coordenador do projeto “Pedala BH” e representante do poder público no “GT Pedala BH”:

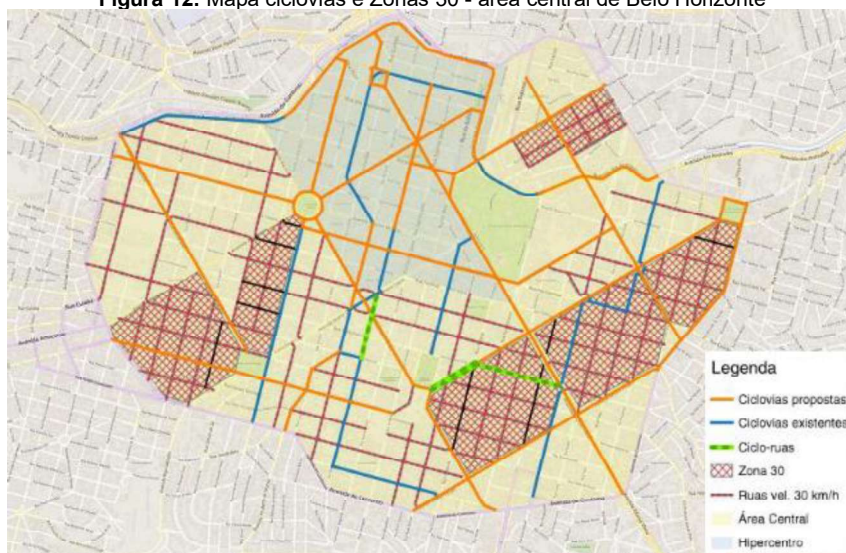
Então foi assim, em 2014 a gente ia ter em Belo Horizonte a entrada das... do sistema de bicicleta pública, de bicicleta compartilhada o ‘Bike BH’, na área central, a gente não tinha as ciclovias previstas pra área central totalmente implantadas, a gente ainda tinha uma malha muito pequena. Então a gente fez umas... a gente fez acho que 4 oficinas em 2 finais de semana, com ciclistas, com estudantes de arquitetura, enfim, para discutir se em todas as vias aonde o sistema ia passar, a gente de fato precisava ter ciclovia ou a gente podia fazer um projeto para baixar a velocidade das vias. Foi assim que a gente mapeou, nesse primeiro momento, foi em fevereiro de 2014, 6 ou 7 possibilidades de Zonas 30 na área central. E desde então a gente ficou tentando implementar esses projetos, a gente trabalha muito com parcerias internacionais, a gente tinha uma parceria com a cidade de Bremen na Alemanha, eles estiveram aqui, sempre na tentativa de tentar viabilizar os projetos, mas a gente teve muita resistência. A gente sempre tinha muita resistência ao falar de redução de velocidade. Num determinado momento, a gente teve um “estalo” assim de mudar um pouco o discurso, porque a gente sabia que o projeto de redução de velocidade, ele não é um projeto especificamente pra ciclista, muito pelo contrário, ele é um projeto que vai proteger a vida de quem tá na rua, principalmente os mais vulneráveis, então, crianças, idosos, pessoas com dificuldade de locomoção, então a gente mudou um pouco o foco do projeto, sabendo que um projeto que fosse bom para essas pessoas mais vulneráveis, seria automaticamente bom para quem tá pedalando, então foi assim que a gente... foi uma virada, a gente começou

a discussão desse projeto em 2014 e a gente só conseguiu implementar as primeiras Zonas 30 em 2019, pra você ver que foram 5 anos de discussão. Hoje a gente tem trabalhado muito com esse projeto em torno de escolas, porque a gente tem colocado como foco crianças e adolescentes. Continuam sendo projetos apoiados por iniciativas internacionais, então isso também é um interesse de quem tá nos apoiando, entende? [E1].

Como resultado das oficinas realizadas com a sociedade civil em 2014:

[...] foi gerado um mapa da área central¹⁹ com identificação das vias que já possuíam infraestrutura segregada para ciclistas, das vias que deveriam receber essa infraestrutura segregada e das vias que deveriam ter suas velocidades regulamentadas para no máximo 30 km/h de modo a permitir o compartilhamento de todos os modos de forma segura. Quando um grupo de vias da mesma região recebia a indicação de redução de velocidade, esse agrupamento se caracterizava como uma zona a ser tratada com redução de velocidade: as Zonas 30. [...]. Ainda em 2014, foi desenvolvido o primeiro projeto de Zona 30 em uma das seis áreas identificadas: a Zona 30 Savassi. No mesmo ano, o projeto Zona 30 Savassi passou a integrar o Projeto SOLUTIONS financiado pela Comissão Europeia com previsão de apoio técnico e financeiro para sua viabilização (TREVISAN, 2020, p.5).

Figura 12: Mapa ciclovias e Zonas 30 - área central de Belo Horizonte



Fonte: TREVISAN, 2020, p.5.

O “GT Pedala BH” seguiu com o diálogo entre o programa e as parcerias internacionais na tentativa de viabilizar projetos, uma vez que não havia investimentos financeiros por parte da Prefeitura Municipal e que o conceito de Zona 30 ainda não estava claro, nem para o corpo técnico envolvido, tampouco para a população (TREVISAN, 2020a).

No ano de 2015, especialistas alemães das cidades de Bremen e Leipzig estiveram na capital pela primeira vez para ministrar um workshop que incluiu atividades internas e externas com estudos de caso em duas regiões da cidade: a

¹⁹ Ver figura 12.

Área Hospitalar e o Bairro Cachoeirinha. A “BH em Ciclo” também participou do Workshop, expôs suas pesquisas e atividades desenvolvidas a favor da mobilidade por bicicleta. Esse engajamento civil contribuiu para dar visibilidade à intenção parte da sociedade e de afirmar sua presença na elaboração de propostas (BH EM CICLO, 2018).

O processo (tabela 4), apesar das resistências, persistiu e no ano de 2017 a Agência Alemã de Cooperação Internacional – GIZ, que apoia projetos de mobilidade sustentável em países em desenvolvimento e que é uma das parceiras do Projeto Solutions, convidou a Prefeitura de Belo Horizonte para participar do workshop internacional – ConnectiveCities (TREVISAN, 2020a). Como diretriz para um segundo encontro, ficou decidido que seria concretizada, “uma nova edição do workshop tendo como objetivo identificar estratégias de comunicação e envolvimento da população, corpo técnico da Prefeitura e governantes de forma a diminuir resistências em relação aos projetos de Zona 30 na cidade” (TREVISAN, 2020a, p.6).

Logo, no ano de 2018 ocorreu a segunda etapa do Workshop que foi intitulada “ConnectiveCities: discutindo as Zonas 30 e uma cidade viável para todas e todos”. Esse evento teve como foco a discussão de projetos de Zona 30 e foi realizado a partir de uma parceria da BHTrans com entidades municipais, nacionais e internacionais. Conforme divulgado pelo poder público, uma das estratégias para abordar o tema da redução da velocidade durante esse workshop foi a de mudar a forma de encarar o problema:

[...] foi uma mudança de foco em relação aos benefícios da implantação de projetos de Zona 30. Como forma de ampliar a sensibilização para a necessidade de implementação de projetos dessa natureza, o workshop propôs uma discussão que apontasse para os benefícios da redução da velocidade para aqueles que são mais vulneráveis nas vias: crianças, idosos e pessoas com deficiência (TREVISAN, 2020, p.6).

Tabela 4 - Levantamento de atividades e envolvimento dos atores sociais para a viabilização das Zonas 30

Ano	Evento	Atividade e atores envolvidos
2014	Evento inicial em Barcelona	Reunião de trabalho e oficina sobre mobilidade sustentável da UN-Habitat
2014	Visita inicial à cidade de Bremen	Conhecer as possibilidades de intervenção na cidade e selecionar as ideias de Zona 30, Ciclorrua e possibilidades de logística
2014	Visita à Cidade do México	Congresso sobre transporte sustentável
2015	Realização de Workshop para corpo técnico do poder público	Visita de técnicos de Bremen e especialista em logística urbana da França a Belo Horizonte
2015	Visita Técnica a Bremen	Conhecer a fundo as experiências locais, participação de um membro do corpo técnico da prefeitura e um membro da ‘BH em Ciclo’

2015	Congresso de 10 anos da Embarq/WRI	Apresentação do Caso referência BH-Bremen
2016	Congresso WRI em Washington	Apresentação do Caso referência BH-Bremen
2016	Congresso de Planos de Mobilidade em Bremen, seguido de Workshop em Berlim	A experiência de parceria BH-Bremen foi tida como a mais bem sucedida do projeto <i>Solutions</i>
2016	Habitat III em Quito	Apresentação do Caso referência BH-Bremen
2017	Participação do evento 'Connective Cities', realizado em Bremen	O caso da implantação do Projeto de Zona 30 em Belo Horizonte foi levado como desafio a ser estudado, participação de um membro do corpo técnico da prefeitura e um membro da 'BH em Ciclo'
2018	Fórum Internacional de Transporte, ocorrido em Leipzig, na Alemanha	Apresentação da experiência de gestão compartilhada do Programa Pedala BH
2018	Segunda etapa do Evento 'ConnectiveCities: discutindo as Zonas 30 e uma cidade viável para todas e todos', realizado em Belo Horizonte	Discussão de projetos de Zona 30. Atores envolvidos: especialistas alemães das cidades de Bremen e Leipzig, WRI Brasil, 'Movimento Nossa BH', 'BH em Ciclo', Conselho da Pessoa com Deficiência, Conselho do Idoso, CDL, CRTT, representantes de diversas áreas da PBH (Política Urbana, Planejamento Urbano, Meio Ambiente, Saúde, Desenvolvimento Econômico, Educação, Assistência Social, SUDECAP), Técnicos da Cidade de Fortaleza (convidados para compartilhar suas experiências) e a ITDP Brasil

Fonte: adaptado de BH EM CICLO, 2018.

O sucesso de articulação entre diferentes atores no processo de viabilização das Zonas 30, uma maior colaboração entre eles e a troca de saberes que foi complementar para o ciclo de planejamento e de fato contribuíram para a concretização do processo. Também, a discussão com a população para esclarecer dúvidas, sua participação ativa em várias etapas do planejamento na forma de sociedade civil e de sociedade civil organizada ('BH em ciclo', 'Movimento Nossa BH', etc.) e o compartilhamento de boas práticas em andamento nas cidades ao redor do mundo, foi fundamental para enriquecer o debate e agregar novas informações à totalidade do processo em si, de modo a conceber projetos mais bem incorporados e viáveis para a cidade. O que vai de encontro ao discurso de Mike Lydon e Anthony Garcia (2015) que defendem que se o objetivo de um projeto é criar uma mudança física ou política de longo prazo, a parceria entre diferentes setores não é só benéfica, mas sim, necessária. E complementam com sua experiência pessoal, de que seus projetos mais bem sucedidos reuniram "parceiros com um conjunto diversificado de habilidades" (LYDON; GARCIA, 2015, p.187).

Para o caso de Belo Horizonte, as Zonas 30 apareceram ainda como uma possibilidade de diminuição da velocidade de circulação em algumas vias para que fosse possível que as pessoas compartilhassem o espaço, sem a necessidade de segregação dos modais. E, para além dos ciclistas, foi incorporada ao discurso, a defesa da escala humana no planejamento urbano, pautado na intenção de melhorar

a mobilidade urbana tornando-a mais sustentável e segura principalmente para os modais ativos.

Como estratégia para romper com a resistência à mudança de paradigma e para demonstrar para a população a viabilidade dos projetos de Zona 30, definiu-se um recorte inicial, estabelecendo duas possíveis áreas nas quais “optou-se pela implementação do projeto por meio dos recursos do Urbanismo Tático” (TREVISAN, 2020, p.6). Dessas duas áreas piloto iniciais, que foram objeto de discussão durante o Workshop junto aos especialistas, a primeira era uma rua localizada na área hospitalar e a segunda uma via de entorno de escola no Bairro Cachoeirinha. Esta última chamou mais atenção por não fazer parte da área central (geralmente mais favorecida em infraestrutura) e por ser uma rua caracterizada como principal trajeto de crianças e adolescentes, alunos de três escolas do bairro. Ficou definido então que a Zona 30 a ser implementada, a primeira a partir da ferramenta do Urbanismo Tático na cidade, seria a do Bairro Cachoeirinha e que todo o planejamento da ação seguiria as diretrizes definidas no Workshop ConnectiveCities realizado no ano de 2018 (TREVISAN, 2020a).

3.2. Entendendo a Zona 30 e sua relação com as intervenções táticas

Impulsionar o uso e a opção pela caminhada e/ou pela bicicleta como meios de transporte depende (além de um redesenho viário coerente) de condições favoráveis de segurança, equidade de acesso e qualidade ambiental. Por isso, o objetivo de um planejamento urbano eficiente para a mobilidade ativa e que busca trabalhar na escala das pessoas não é ignorar a presença de outros meios de transporte na cidade, mas possibilitar que um maior número de deslocamentos cotidianos possa ser feito por modos não motorizados. Ou seja, é preciso que seja ofertada a possibilidade do deslocamento ativo integrado à realidade do sistema viário pré-existente e este ambiente viário precisa ser compatível com as velocidades dos modos de transporte que comporta. Em Belo Horizonte, a aplicação do Urbanismo Tático aliado às Zonas 30, teve como impulso inicial romper com o estado de inércia do poder público e diluir as resistências junto à população, a qual teme perder vagas de estacionamento e muitas vezes acredita que a redução da velocidade máxima na via interfere negativamente na fluidez do trânsito e em seus deslocamentos diários (ITDP BRASIL,

2019b). Com o amadurecimento da ideia de intervir temporariamente no espaço e para efeitos de experimentação, a implementação de Zonas 30 foi incluída no programa de “Circulação Calma” que consta no PlanMob-BH 2030 e têm sido implementadas fisicamente, e a partir do Urbanismo Tático, desde o ano de 2019.

A implantação de Zonas 30 buscou favorecer não só os ciclistas, mas todos os outros modos ativos de locomoção e tem se orientado rumo à conquista de uma maior acessibilidade na escala do pedestre. O recurso visa a modificação do comportamento dos condutores de veículos da via através de tratamentos físicos, como barreiras, cones e vasos de plantas e/ou tratamentos perceptivos, como o uso de cores, introdução de novos usos na rua, regulamentação de menores velocidades. A implementação tornou-se frequente para ruas onde são possíveis adotar o recurso, principalmente na área central da cidade é comum encontrar ruas sinalizadas por placas indicativas de Zona 30 e quando a hierarquia da via permite, a conversão da rua em via compartilhada para carros e bicicletas (figura 13 e figura 14).

Figura 13: Placa indicativa de Zona 30



Acervo da autora. Maio 2021.

Figura 14: Placa indicativa de Via compartilhada



Acervo da autora. Maio 2021.

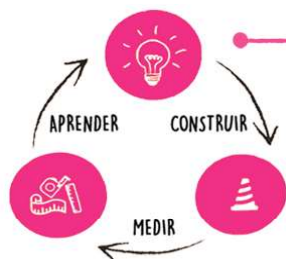
Algumas das iniciativas públicas voltadas para a promoção da mobilidade ativa a partir da implementação de Zonas 30 em Belo Horizonte fizeram uso da ferramenta do Urbanismo Tático como forma de viabilizar a redistribuição do espaço da rua de forma mais equitativa, tanto melhorando as condições para o tráfego de modos ativos, assim como oferecendo um lugar mais atrativo e convidativo para pedestres e ciclistas. Algumas das iniciativas da abordagem tática aplicada nesses casos são a proposta de um convite à atitude cidadã de participar ativamente da construção das ações, apresentando a metodologia e o processo à população, a partir de maiores

envolvimento e diálogo com a comunidade usuária e um horizonte de mudanças muito maior do que sua ocupação espacial e temporária. Diante disso, é possível dizer que ações táticas, para além da abordagem espacial, dizem respeito principalmente à transformação das mentalidades tornando-as mais coletivas e da força da ação popular em relação ao espaço, apresentando novas possibilidades tanto de construção da cidade, quanto de mudança do paradigma rodoviarista. O processo próximo das pessoas e a implementação coletiva do recurso de Zona 30 viabilizado a partir do Urbanismo Tático, têm papel importante no processo de quebra da cultura das altas velocidades e de promoção de espaços públicos mais democráticos.

Todas as iniciativas levantadas e estudadas para este trabalho buscaram aumentar a segurança e o conforto de pedestres e ciclistas, reduzir as velocidades praticadas na via e aplicar o redesenho e a ampliação de espaços para pedestres a partir do uso de Urbanismo Tático. Também, outro elemento em comum é que o ponto de partida foram intervenções temporárias, de pequena escala e de baixo custo testando diferentes usos para as localidades com a intenção, posterior, de tornar o caráter da intervenção permanente. Portanto, a seleção dos casos estudados a partir do mapeamento das intervenções interessantes ao estudo em Belo Horizonte utilizou os seguintes critérios: participação multiagente; utilização do recurso de acalmamento de trânsito para viabilizar velocidades de 30km/h na via de intervenção; consideração de benefícios: redesenho viário em favor dos modos ativos, melhora ambiental e redução de acidentes envolvendo pedestres e ciclistas; aplicação da abordagem e metodologia do Urbanismo Tático como forma de implementação da proposta. Dentro desses critérios de elegibilidade foram selecionados três casos para estudo (figura 17) e análise, sendo os mesmos: i) Rua Simão Tamm, localizada no Bairro Cachoeirinha, na Regional Nordeste; ii) Rua Diamantina, localizada no Bairro Lagoinha, também na Regional Nordeste; iii) Rua K, no Bairro Confisco, na Regional Pampulha ao Norte de Belo Horizonte.

A fim de melhor analisar o processo de Urbanismo Tático empregado na implementação das Zonas 30 de Belo Horizonte e da semelhança entre trajetórias, partimos do raciocínio por trás da estruturação (figura 15) e da classificação (“fases de transformação”) sugeridas no livro “Urbanismo Tático: um guia para as cidades brasileiras” (SANSÃO-FONTES et al., 2020), a fim de melhor caracterizar as ações táticas com exemplos próximos dos casos de Belo Horizonte (figura 16).

Figura 15: Etapas do Urbanismo Tático a partir da construção de um protótipo



A prática do “construir-medir-aprender” está baseada na construção de “protótipos” ou “modelos”, permitindo que as ideias sejam “validadas”, antes do investimento em um projeto final e permanente, evitando o risco de não ser bem recebido pela população caso seja feito de uma só vez. Essa dinâmica oportuniza a população a experimentar protótipos de projetos urbanos em escala 1:1.

Fonte: SANSÃO-FONTES et al., 2020, p.50.

Figura 16: Fases de transformação do Urbanismo Tático

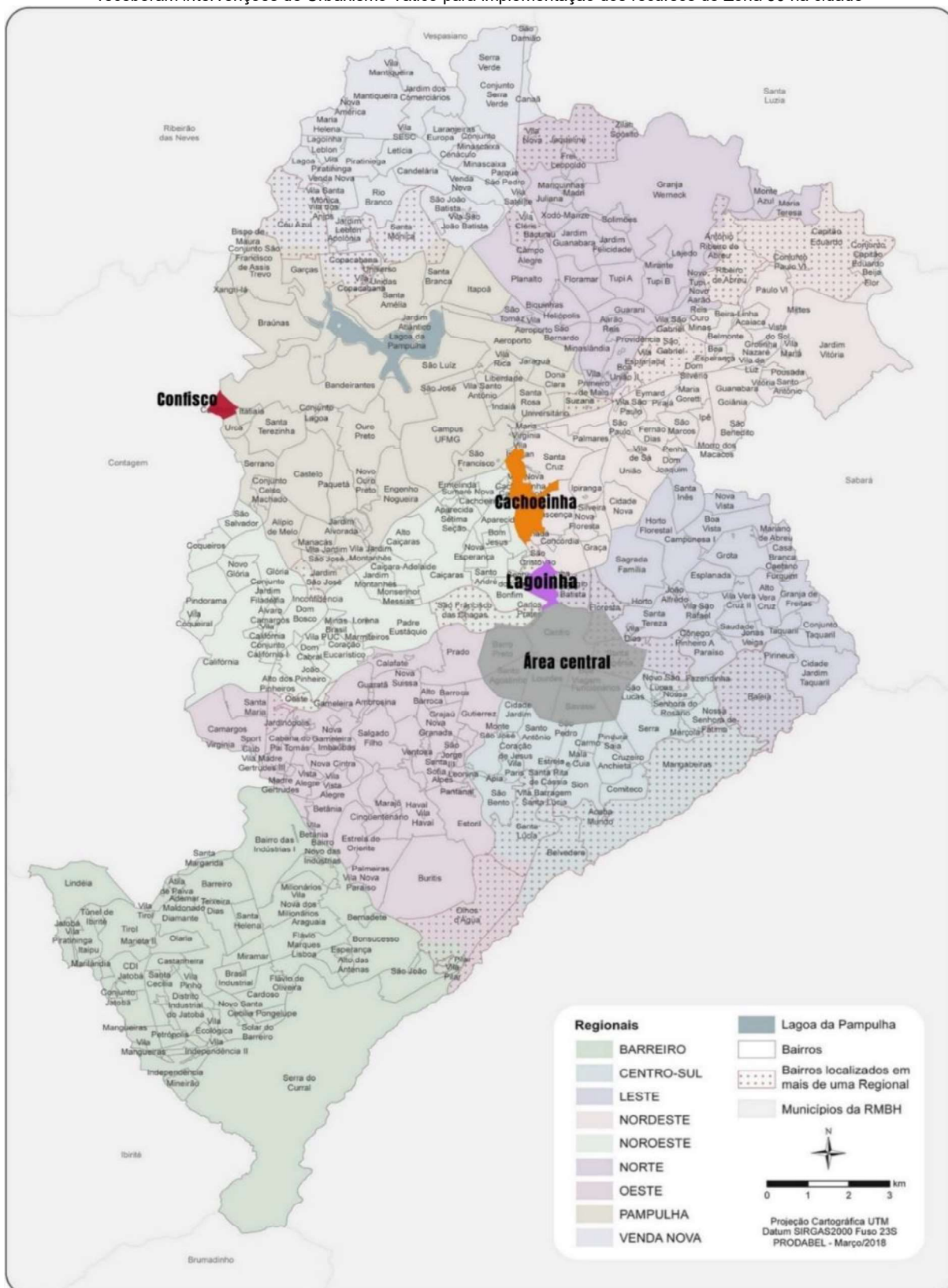
	FASE 1 (EFÊMERA)	FASE 2 (TEMPORÁRIA)	FASE 3 (PERMANENTE)
	Esse é o primeiro teste. Sugere-se implementar o projeto-protótipo, medir as reações e comportamentos dos usuários, aprender com o processo e usar as informações para construir algo melhor depois. As intervenções efêmeras duram de um a alguns dias, usam materiais leves e baratos, podendo ser removidas após a sua realização. É importante promover um programa de atividades para o novo espaço e já coletar alguns dados que permitam compreender qual é o perfil do usuário e como o ambiente é utilizado.	Depois de observar os resultados da primeira fase é possível fazer modificações para implantar a segunda etapa com mais garantia de sucesso. Medir novamente os impactos das mudanças é essencial para embasar a próxima fase. O tempo é variável, de meses a anos, levando em conta a durabilidade do material utilizado e o contexto em que o projeto está inserido. Uma vez que o espaço se desgaste e fique sem manutenção, a intervenção pode ter um efeito contrário ao desejado, com aparência improvisada e degradada.	No urbanismo tático, após vários testes, análises e medições de impacto, são realizadas as obras civis mais pesadas e caras, convertendo o que era apenas um teste em algo duradouro. Os materiais usados têm custos maiores e são mais resistentes. Para esta etapa, espera-se angariar os recursos ao longo do processo.
CICLO	Testar	Planejar e testar	Planejar e investir
DURAÇÃO	Curta: um dia a alguns dias	Média: meses a anos	Longa: anos
TEMPO DE IMPLEMENTAÇÃO	Horas a dias	Dias a semanas	Meses a anos
LIDERANÇA	Qualquer pessoa	Governo sociedade civil iniciativa privada	Governo
FLEXIBILIDADE	Alta: podem ser removidas após a realização	Média: depende dos materiais implementados	Baixa: em geral a obra envolve demolições
MATERIAIS	Leves e baratos	Flexíveis e pouco resistentes	Pouco flexíveis e mais resistentes
PERMISSÃO	Formal ou informal	Formal (autorizado)	Formal (autorizado)
INVESTIMENTO	\$	\$\$\$	\$\$\$\$\$\$
PROGRAMAS DE ATIVIDADES	Muita importância	Média importância	Pouca importância
MEDIÇÃO	A coleta de dados de fluxo e uso do espaço deve acontecer antes e depois da implementação para poder ter base comparativa.	A coleta de dados deve acontecer esporadicamente (a cada 3 – 6 meses) para entender os impactos do projeto ao longo do tempo.	Dependendo do estágio de implementação do projeto permanente, coletar dados pode ajudar a atrair mais investimento ao local.

Fonte: Adaptado de SANSÃO-FONTES et al., 2020, p. 52-53.

Adotamos como metodologia de análise a avaliação in loco de cada uma das intervenções, de acordo com a fase de transformação em vigor em cada um dos estudos de caso. E, como os casos de Zona 30 aqui estudados já tiveram suas fases efêmeras executadas, o método de análise também se direcionou a: i) buscar entender o contexto e o planejamento anteriores aos dias de fase efêmera; ii) levantar informações sobre como se deu o momento da implementação dos projetos piloto durante os dias de execução dessas fases efêmeras e iii) discutir os desdobramentos

e pontuar reflexões sobre os projetos até o momento de publicação desta dissertação. Como os dados oficiais ainda não foram divulgados pelo poder público, a análise se baseou em entrevistas com alguns atores envolvidos nos projetos, comentários e publicações encontradas na mídia e busca de informações em sites de entidades financiadoras.

Figura 17: Mapa da divisão administrativa de Belo Horizonte (2018) com a localização geográfica da área central inicialmente planejada (dentro do perímetro da Avenida do Contorno) e localização dos bairros Cachoeirinha, Lagoinha e Confisco os quais receberam intervenções de Urbanismo Tático para implementação dos recursos de Zona 30 na cidade



Fonte: Divulgação/PBH - Prefeitura de Belo Horizonte. Adaptado pela autora.

3.2.1. Zona 30 Cachoeirinha

Tabela 5 - Ficha técnica Zona 30 do bairro Cachoeirinha

Ficha técnica	
Escala	Rua e interseções adjacentes
Composição dos atores	Poder público, sociedade civil, sociedade civil organizada e ONGs internacionais
Materiais	Tintas, cones, vasos de planta, cadeiras de praia, grama sintética e pallets
Fases até o momento	Efêmera e temporária
Duração da fase efêmera	26 a 29 de abril de 2019 (4 dias)
Duração da fase temporária	de abril de 2019 até o momento
Local	Rua Simão Tamm, bairro Cachoeirinha, Belo Horizonte

Fonte: Elaborado pela autora

CONTEXTO E PLANEJAMENTO

Resultado do workshop internacional “ConnectiveCities”, a primeira intervenção urbana do tipo Zona 30 que foi implementada a partir de Urbanismo Tático foi a do Bairro Cachoeirinha (tabela 5) e sua implantação física (fase efêmera) aconteceu entre 26 e 29 de abril de 2019, em um trecho da Rua Simão Tamm e interseções próximas (figura 18 e figura 19). Segundo relatório publicado pelo projeto Urban Pathways (AMORIM; TREVISAN; BARRIGA, 2018), a intervenção foi dividida em etapas de implementação, planejadas para serem implantadas no entorno de 25 quadras, as quais contidas dentro de um perímetro maior de intervenção.

Figura 18: Mapa do entorno do bairro Cachoeirinha e localização da Rua Simão Tamm



Fonte: GOOGLE, 2021. Adaptado pela autora.

Figura 19: Localização da Rua Simão Tamm no bairro Cachoeirinha e abrangência da intervenção tática



Fonte: GOOGLE, 2021. Adaptado pela autora.

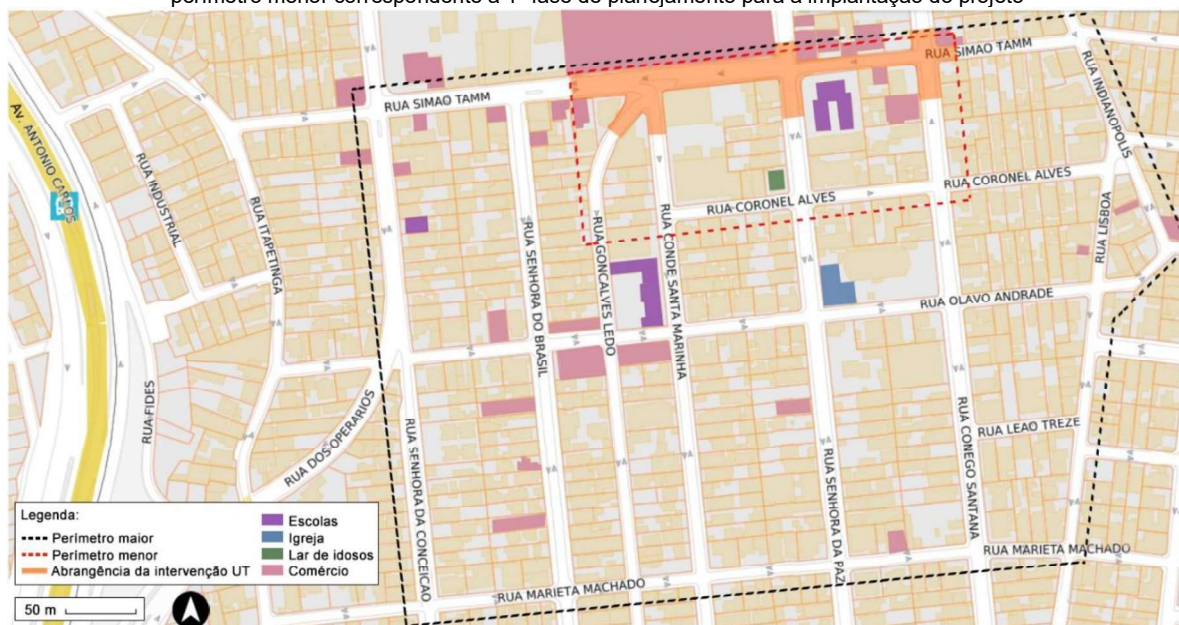
Foi estipulado também um perímetro menor, dentro do qual ficou planejada a primeira etapa a ser implementada. Segundo o mesmo relatório, a escolha da área para a primeira fase justifica-se por ser uma zona de conflito entre pedestres e carros, a largura das vias não favorecer os deslocamentos a pé, haver falta de sinalização, as calçadas serem muito estreitas e haver intenso fluxo de crianças e adolescentes devido à presença de escolas.

Há um entendimento quase unânime entre as pessoas, de que ruas devem ser seguras para crianças e pessoas com mobilidade reduzida. Por isso, a estratégia trabalhada durante o workshop de capacitação para viabilizar a intervenção temporária e convencer os cidadãos e o poder público de que a Zona 30 seria uma boa iniciativa para a cidade, foi a de atuar nessa área, onde estão localizadas três escolas, uma igreja e um lar de acolhimento de idosos (figura 20).

O principal eixo da primeira parte da intervenção situa-se na rua Simão Tamm, tendo partes também em interseções de ruas adjacentes (figura 23). O trecho mais largo da rua Simão Tamm, situado entre as ruas Conde Santa Marinha e Nossa senhora da Paz, era também o mais problemático em relação à segurança do pedestre e possuía aproximadamente 20 metros, dos quais, antes da intervenção (figura 21), a maior parte destinava-se ao carro. Nessa área as velocidades permitidas para os automóveis eram incompatíveis com os demais modos de deslocamento,

principalmente em relação à circulação à pé de crianças, adolescentes e idosos (TREVISAN, 2020a). No âmbito das transformações físicas, na Zona 30 Cachoeirinha foi possível trabalhar a sinuosidade da via, estender a calçada para diminuir o tempo de exposição do pedestre ao atropelamento e também implementar uma baia e um ponto de ônibus que anteriormente era sinalizado apenas por uma placa de ponto de parada (figura 22).

Figura 20: Mapa esquemático da Zona 30 Cachoeirinha contendo o perímetro total (maior) das intervenções planejadas e o perímetro menor correspondente à 1ª fase de planejamento para a implantação do projeto



Fonte: PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 2021. Adaptado pela autora.

Figura 21: Rua Simão Tamm ANTES da intervenção (Foto tirada em 2019)



Fonte: Adaptado de ITDP BRASIL, 2019b.

Figura 22: Rua Simão Tamm vista por drone DURANTE a intervenção (Foto tirada em 2019)

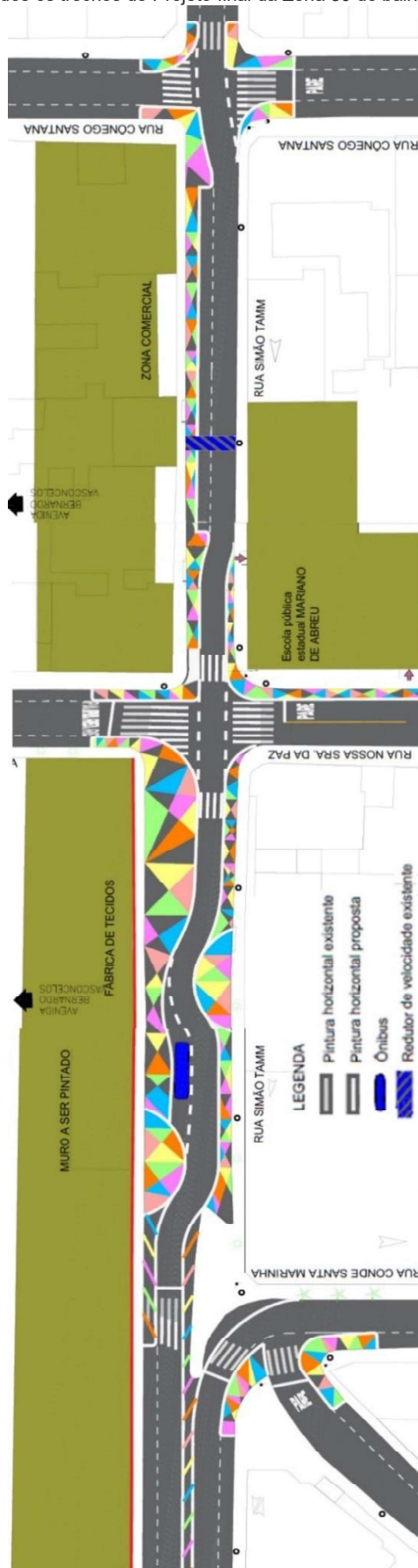


Fonte: Adaptado de ITDP BRASIL, 2019b.

No trecho entre as ruas Nossa Senhora da Paz e Cônego Santana (figura 23), foi proposta, principalmente, a ampliação das calçadas, mantendo nas esquinas raios de curvatura menos favoráveis à conversão dos automóveis. Essa última estratégia de desenho urbano citada força os motoristas a diminuírem a velocidade dos automóveis em conversões, possibilitando que o pedestre tenha que fazer um percurso menor e possa atravessar com mais tranquilidade e ficar um tempo menor exposto ao atropelamento.

Segundo Trevisan (2020), as etapas de planejamento incluíram: 1) Levantamento de dados: contagens volumétricas classificadas de veículos e pedestres, levantamento das velocidades regulamentadas e praticadas, levantamento da sinalização e equipamentos urbanos existentes e levantamento das linhas de ônibus afetadas pela intervenção; 2) Identificação de lideranças de bairro; 3) Entrevistas de percepção ambiental com a comunidade local, os comerciantes e os prestadores de serviço da região; 4) Apresentação da proposta para a comunidade residente e usuária: participação de alunos das escolas da região com o oferecimento de oficinas para apresentar o projeto e coletar dados de demandas e apresentação da proposta para a associação de moradores e líderes de bairro.

Figura 23: Todos os trechos do Projeto final da Zona 30 do bairro Cachoeirinha

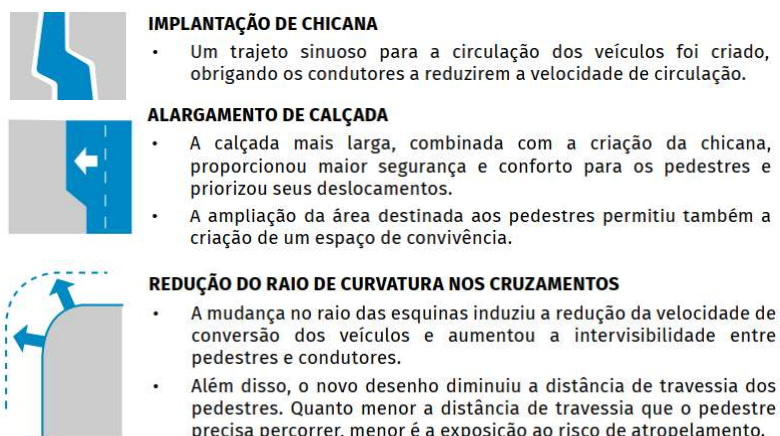


Fonte: Imagem disponibilizada pela Arquiteta e Urbanista Janaína Amorim.

IMPLEMENTAÇÃO

No dia 25 de abril a BHTrans iniciaram-se as marcações viárias e sinalização da parte técnica da intervenção. Ou seja, antes que acontecesse a fase efêmera da ação táctica, o poder público responsabilizou-se pela sinalização, tanto vertical (placas de trânsito, faixas temporárias), quanto horizontal (fechamento da passagem de automóveis nas “ruas de entrada” da intervenção a partir de cones e balizadores, marcação dos raios de curvatura em esquinas, pinturas relacionadas à sinalização viária no asfalto). No dia 26 de abril, primeiro dia da implementação da fase efêmera, voluntários puderam contribuir para a pintura da proposta de redesenho urbano e ajudar na reorganização do espaço. Os recursos físicos implantados para o redesenho viário sofreram adaptações durante os dias de ação temporária, mas todos os tipos desses recursos, previstos para implantação, foram aplicados (figura 24).

Figura 24: Projeto Zona 30 do bairro Cachoeirinha



Fonte: ITDP BRASIL, 2019b, p.3-4.

Figura 25: Ocupação durante os dias da implementação da fase efêmera



Fonte: ITDP BRASIL, 2019b.

Além da pintura, foram disponibilizados, durante os dias de implantação da intervenção, mobiliário temporário, sinalização removível e elementos paisagísticos que ajudaram a demarcar a área segura para pedestres e tornaram o ambiente menos inóspito (figura 25).

O resultado foi uma pronta apropriação do novo espaço de lazer: na noite de sexta-feira, dia 26 de abril, uma festa foi organizada pela Associação de Moradores e contou com show e apresentação de dança do lar de acolhimento de idosos. No sábado, uma atividade foi realizada com crianças, que pintaram parte da nova área de pedestres (ITDP BRASIL, 2019b, p.4).

No dia 28 de abril, aconteceu um encontro entre ciclistas e uma oficina de reparo de bicicletas (figura 26). Também, uma roda de conversa sobre mobilidade urbana sustentável, sendo todas essas atividades organizadas pela associação 'BH em Ciclo' e coletivo 'Cicloficina de Rua' (figura 27). No último dia da ação, uma apresentação teatral foi realizada para os alunos das escolas que participaram do processo de intervenção temporária. Durante toda a fase efêmera de implementação da proposta tática o ITDP Brasil promoveu entrevistas com o público e realizou pesquisas de opinião, além da coleta de dados antes e durante a proposta, respectivamente nos dias 26 e 27 de março e 29 de abril (figura 28). As contagens de pedestres e de veículos aconteceram em períodos distintos, que corresponderam os horários de pico e de entrada/saída dos alunos nas escolas. No total, foram entrevistados 104 pedestres no mês de março e 105 pedestres em abril. Segundo o instituto, passam pela esquina das ruas Simão Tamm e Nossa Senhora da Paz aproximadamente 164 pedestres e 698 automóveis por hora nos períodos de maior movimento, próximo ao meio dia e no final da tarde (ITDP BRASIL, 2019a). A etapa de implementação física também teve bastante repercussão na mídia, sendo televisionada pela TV Globo Minas e tendo respaldos também em jornais e rádios da cidade.

Figura 26: Oficina de reparo de bicicletas.



Fonte: ITDP BRASIL, 2019b

Figura 27: Roda de conversa sobre mobilidade urbana



Fonte: ITDP BRASIL, 2019b

Figura 28: Coleta de dados durante a proposta

Fonte: TREVISAN, 2020a.

DESDOBRAMENTOS E REFLEXÕES

O novo desenho viário resultou na redução de 31% da velocidade média praticada pelos automóveis na Rua Simão Tamm, sendo a velocidade média anterior à implementação de 38km/h e a velocidade média registrada durante a intervenção temporária de 29km/h (ITDP BRASIL (ORG.) INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO, 2019a). A redução da velocidade máxima permitida e o novo desenho da rua (figura 29) incentivaram os motoristas a trafegar em velocidades mais seguras. “Ao ser atingido por um veículo a 60 km/h, o risco de morte de um pedestre é quase 10 vezes maior do que se o acidente envolvesse um impacto a 30 km/h, e suas chances de sobrevivência são quase nulas” (WRI BRASIL, 2016a, p.2).

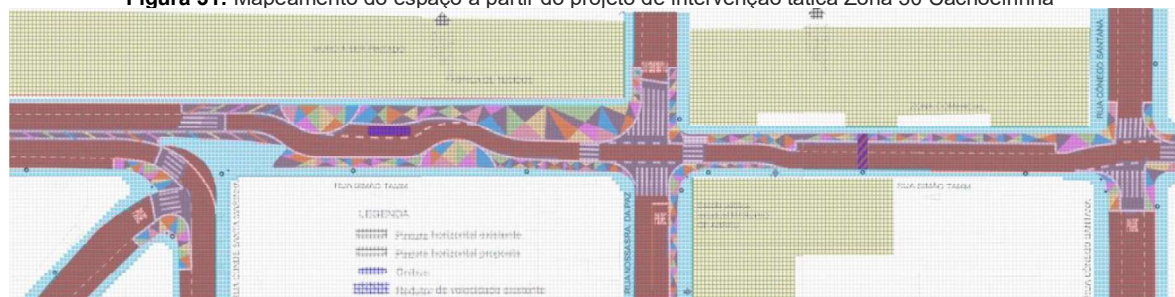
Figura 29: ANTES E DURANTE - desenho viário da interseção das ruas Simão Tamm e Cônego Santana

Fonte: ITDP BRASIL, 2019b.

A redução na velocidade praticada na via também teve impacto no aumento da sensação de segurança das pessoas que trafegam a pé, pois, quando indagados sobre a sensação de segurança em relação ao novo contexto de circulação dos automóveis “56,2% dos entrevistados deram nota máxima, indicando que se sentiam muito seguros após a ação. Antes da mudança no desenho da via, somente 2,9% dos entrevistados haviam declarado sentir-se muito seguros” (TREVISAN, 2020, p.10). Ainda segundo a mesma autora, 81% dos entrevistados indicaram preferir a rua com

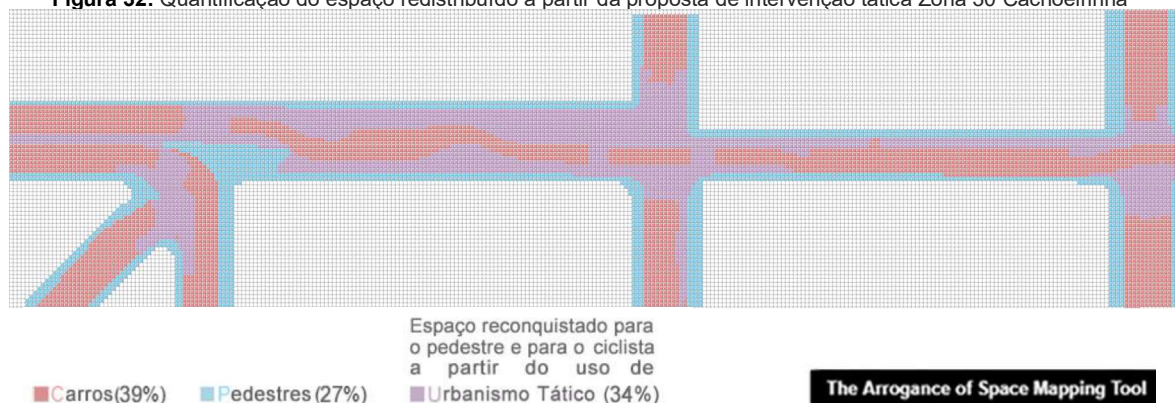
Space Mapping Tool” elucida a possibilidade de redistribuição do espaço da rua, a partir de uma proposta mais amigável ao pedestre e ao ciclista (figura 31 e figura 32).

Figura 31: Mapeamento do espaço a partir do projeto de intervenção táctica Zona 30 Cachoeirinha



Fonte: Elaborado pela autora e adaptado a partir da ferramenta “*The Arrogance of Space Mapping Tool*”.

Figura 32: Quantificação do espaço redistribuído a partir da proposta de intervenção táctica Zona 30 Cachoeirinha



Fonte: Elaborado pela autora e adaptado a partir da ferramenta “*The Arrogance of Space Mapping Tool*”.

Agora, sob o viés social do Urbanismo Táctico, apesar de consultadas o maior número de fontes possíveis, não fica clara a escolha dessa rua em específico para receber a intervenção, que nesse caso não parece uma escolha coerente ou atrativa. Sansão-Fontes (2013b) defende que a presença das intervenções faz com que atributos físicos de um lugar ganhem relevo, “reformatando os lugares e desencadeando um movimento cíclico positivo para a sua sobrevivência: cada espaço potencialmente atraente que se concretiza como intervenção, cada vez mais vai estimular a sua reintervenção temporária e reinvenção permanente” (SANSÃO-FONTES, 2013b). Essas características físicas anteriores à ação ajudam a tornar o novo lugar particular e específico para os usuários. Sobre a Zona 30 Cachoeirinha há demanda de uma análise também mais sensível da qualidade desse espaço público, que ainda é aparentemente inóspito à permanência mesmo após a intervenção (figura 33). É importante analisar a relação usuário/espaço, sua interação e entender seu comportamento antes mesmo de escolher a localidade que irá receber a ação.

[...] a presença de mulheres caminhando, principalmente à noite, um indicativo de que o lugar é seguro, assim como a presença de idosos e crianças, uma demonstração que o local é amigável e acessível. O tempo de espera e velocidade com que a pessoa caminha também são dados de qualidade do espaço (SANSÃO-FONTES et al., 2020, p.106).

Figura 33: Período de experimentação com Urbanismo Tático na Rua Simão Tamm (após os dias de implementação)



Fonte: Google Street View. Captura da imagem realizada em agosto de 2019.

Talvez em uma oportunidade futura de intervenção seja possível considerar outras ruas daquelas que foram eleitas dentro das 25 quadras (perímetro escolhido para intervenção), coletar mais dados sobre o uso e apropriação prévios em outros horários, entender qual o significado da rua para a comunidade, como funciona aquela vizinhança e manter o monitoramento das informações antes, durante e depois das intervenções, já que os dados são de suma importância para dar uma continuidade saudável para as ações e direcioná-las corretamente para resolver o problema real (SANSÃO-FONTES et al., 2020). Como a intervenção foi colocada em um local onde se encontra uma grande fachada cega, sem local para descanso à sombra e conta apenas com um ponto de ônibus em sua paisagem, talvez fosse importante também dar mais atenção aos aspectos físicos (presença de fachadas ativas, comércio, mobiliário, paisagismo) e subjetivos (sensação de segurança, atratividade, vitalidade), que podem viabilizar ou não o uso do espaço público (WHYTE, 1980; JACOBS, 2019).

Em entrevista para a autora dessa dissertação, na data de 15 de setembro de 2021, o entrevistado E3, atual diretor da Escola Estadual Mariano de Abreu, deu seu depoimento acerca de sua experiência com o processo de Zona 30 aplicado ao bairro Cachoeirinha. Quando indagado sobre o que achava ter sido positivo e o que gostaria de mudar no processo de Zona 30 de seu bairro, disse:

[...] a princípio causou estranheza... não é um padrão normal entre... é... nas ruas de BH mas penso que foi uma ação muito positiva sim, só que uma coisa que se faz muito importante é consultar a comunidade primeiro, informar o

que vai ser, os benefícios e a comunidade tentar compreender... porque o projeto chegou muito pronto, sabe?... ele já veio, é... a gente, é... no meu entendimento eles já tinham uma maquete lá e vieram aqui executar [...] ainda que eu tenho um projeto e chegue assim oh: 'meu projeto pra semana da criança é esse', num tá fechado, vamo ouvir... isso eu penso que faltou e se houve eu não participei. [E3]

Talvez, se a participação dos moradores do bairro Cachoeirinha tivesse sido mais forte nas decisões acerca da escolha do local para a primeira fase da intervenção, a decisão teria sido diferente. Como defendido por Jane Jacobs (2019) o conhecimento intuitivo do território e a sabedoria daqueles que vivem em uma vizinhança tem valor para o processo de planejamento. Apesar de o caso de Zona 30 do bairro Cachoeirinha não ter sido um processo que partiu de um planejamento comunitário de baixo pra cima, uma maior descentralização desse processo, como sugerido por Arnstein (1969), poderia ter mostrado perspectivas diferentes de planejamento. O processo poderia incorporar a participação da sociedade civil mais presente desde o início, auxiliando na construção de uma proposta mais condizente para a localidade e escolha de local para intervenção menos generalizada. Após o período de experimentação com o uso do Urbanismo Tático, a prefeitura agiu em prol de legitimar e transformar a proposta em permanente realizando alguns ajustes. Inicialmente foram instalados segregadores de concreto para delimitar os novos espaços (figuras 34 e 35) e reposicionado o abrigo de ônibus. Também foi plantada uma pequena área verde próxima à esquina da rua Nossa Senhora da Paz (figuras 36). Além disso, parte das Vagas de estacionamento que haviam sido retiradas tiveram que ser refeitas (TREVISAN, 2020a). O relatório sobre a intervenção de Zona 30 do bairro Cachoeirinha elaborado pelo ITDP Brasil (2019b) aborda que, apesar dos segregadores de concreto serem importantes para o controle de velocidade dos veículos e para uma maior segurança dos pedestres, a pintura da intervenção também é essencial para que o novo espaço seja interpretado como espaço público e permita apropriação pelos usuários. Complementa que a instalação de vegetação e de mobiliário também tende a incentivar o cuidado e um maior sentimento de pertencimento por parte dos usuários.

Figura 34: Período de experimentação com Urbanismo Tático (durante a fase efêmera)



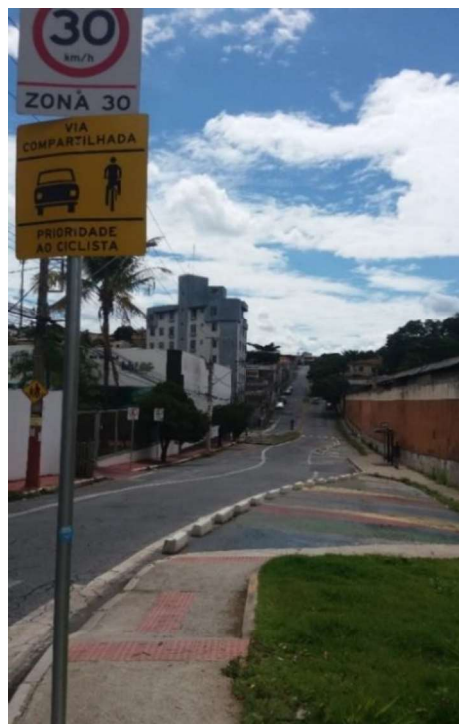
Fonte: TREVISAN, 2019.

Figura 35: Inserção de segregadores de concreto (durante a fase temporária)



Fonte: Acervo da autora. Dezembro 2020.

Figura 36: Inserção de ponto de ônibus, sinalização e de área verde na Rua Simão Tamm (durante a fase temporária)



Fonte: Acervo da autora. Dezembro 2020.

Essa intervenção de Zona 30 teve obras de implementação de uma possível fase permanente e cronograma postergados devido à eventos climáticos ocorridos em Belo Horizonte e também devido à situação de pandemia (figura 37), que redirecionou os olhares do poder público para medidas urgentes de adaptação ao momento de crise. Mesmo não cumprindo em totalidade o cronograma de ações planejadas (figura 38), o reflexo da intervenção foi tamanho que em setembro de 2019 a Zona 30 do bairro Cachoeirinha inspirava ações similares por parte do poder público nos bairros Lagoinha e Confisco (ver figura 15 com a localização geográfica desses bairros). Além disso, a implantação de Zonas 30 foi solicitada por moradores de diversas regiões de Belo Horizonte entre abril e dezembro de 2019 (ITDP BRASIL (ORG.) INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO, 2019a).

Figura 37: Linha do tempo com evolução das ações executadas para a Zona 30 do bairro Cachoeirinha



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 38: Linha do tempo proposta para ações planejadas na Zona 30 do bairro Cachoeirinha

Time	Activity
February 2019	- Temporary intervention with the participation of the local community and the support of NGOs working in the field (ITDP and WRI)
March 2019	- Evaluation of the results of the temporary intervention by BHTrans technicians - Participatory workshop with the local community to discuss the necessary adjustments to the project based on the temporary intervention
April 2019	- Elaboration of the execution plan
May – July 2019	- Works
August 2019	- Inauguration of the Cachoeirinha Zone 30 pilot project
September – November 2019	- Monitoring and evaluation of the Cachoeirinha Zone 30 pilot project to assess the project success and the lessons learnt
December 2019	- Identification and prioritisation of next interventions - Participatory workshops with the local communities of the selected areas
January 2020	- Implementation of temporary interventions in the new selected areas of the Cachoeirinha Neighbourhood

Fonte: AMORIM; TREVISAN; BARRIGA, 2018.

Apesar de ter havido imprevistos nas obras do projeto de Zona 30 do bairro Cachoeirinha, uma informação que não aparece no site do poder público ou de parceiros financiadores é a de quem ficam delegadas manutenção, limpeza e conservação dos lugares (figuras 39 e 40). Apesar de as publicações nesses sites geralmente defenderem o uso do Urbanismo Tático como forma de apropriação do espaço da rua pelos usuários, não foi encontrada nenhuma informação sobre as responsabilidades dos parceiros pós fase de implementação (fase efêmera), o que deixa a impressão de abandono.

Figura 39: Espaço da intervenção durante os dias de implementação (durante a fase efêmera)



Fonte: Foto de Janaína Dias Amorim.

Figura 40: Falta de manutenção do espaço (durante a fase temporária)



Fonte: Acervo da autora. Dezembro 2020.

Gerir o espaço também implica mantê-lo ativo e com qualidade para continuidade de usos. Para o sucesso e resultados a longo prazo de abordagens táticas, há de se pensar que existe a necessidade de manter ativa a vida no novo espaço, para que as pessoas se sintam convidadas a participar da vida pública. Voltamos a insistir na necessidade do Urbanismo Tático ser baseado em fases de testes e no levantamento de dados, para dar continuidade às transformações e resolver corretamente o problema (SANSÃO-FONTES et al., 2020). Reforçamos ainda a importância de um estudo prévio para escolha do recorte espacial, que deve ter potencial para gerar/manter vitalidade e atratividade durante outras fases que não apenas a efêmera. Isso poderia ser feito a partir de um melhor entendimento da dinâmica usuário/espaço. A rua escolhida para a primeira etapa de intervenção não aparenta transmitir segurança ou ser um local interessante para caminhar. A escolha do local precisa ter significado para os usuários, para que os resultados se relacionem com os objetivos do projeto. A própria falta de manutenção pode inibir o uso ou até mesmo induzir ao abandono, uma vez que a intervenção não supre a longo prazo as deficiências por mais espaços livres públicos de qualidade na cidade. Talvez o desconhecimento da essência do Urbanismo Tático, sua pretensão a longo prazo e uma melhor articulação de responsabilidades entre os atores sociais sejam motivos pelos quais a intervenção de Zona 30 do Bairro Cachoeirinha ainda não tenha tido continuidade. É importante ressaltar, entretanto, que há pedidos da população por novos projetos em seus bairros de residência, provando que as ações possuem um viés de escalabilidade e de continuação desse tipo de intervenção em outras localidades.

3.2.2. Zona 30 do bairro Lagoinha

Tabela 6 - Ficha técnica Zona 30 do bairro Lagoinha

FICHA TÉCNICA	
Escala	Rua
Composição dos atores	Poder público e sociedade civil organizada
Materiais	Tintas
Fases até o momento	Efêmera
Data e duração da fase efêmera	3 e 4 de setembro de 2019 (2 dias)
Local	Rua Diamantina, bairro Lagoinha, Belo Horizonte

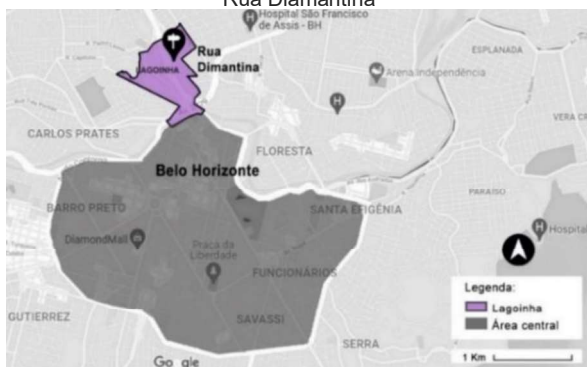
Fonte: Elaborado pela autora

CONTEXTO E PLANEJAMENTO

Em 1963, quando os bondinhos pararam de circular pela cidade de Belo Horizonte, passou a prevalecer uma nova lógica de transportes, a lógica rodoviarista. A região do bairro Lagoinha foi duramente prejudicada com essa mudança pois, principalmente a partir dessa época, “tornou-se um espaço deteriorado, um ‘vazio urbano’ alvo de sucessivas reformas e ampliações da Avenida Antônio Carlos, na expansão de seus viadutos e alças de acesso, retalhando e comprimindo o bairro debaixo de viadutos de cimento [...]” (CARVALHO et al., 2020, p.25).

A Rua Diamantina no bairro Lagoinha foi a segunda localidade a receber o processo de Zona 30 a partir do uso de Urbanismo Tático em Belo Horizonte (tabela 6). Devido a uma posição estratégica, tanto de proximidade do hipercentro (figura 41), quanto de interligação entre bairros situados na região Norte e municípios que integram o Vetor Norte da Região Metropolitana, o bairro Lagoinha foi sofrendo processos de desapropriação para alargamento de vias e implantação de infraestrutura viária voltada para automóveis (figura 42). Houve falta de cuidado também com as edificações históricas, que foram sendo degradadas sem que houvessem investimentos financeiros voltados à conservação dos bens patrimoniais da região (BERNARDES; GONÇALVES, 2020).

Figura 41: Mapa do entorno do bairro Lagoinha e localização da Rua Diamantina



Fonte: GOOGLE, 2021. Adaptado pela autora.

Figura 42: Avenida Antônio Carlos vista da Rua Diamantina



Fonte: Foto de Raquel Freitas / G1.

Existe atualmente um movimento contrário à descaracterização e que parte de moradores e de instituições locais. Nesse sentido, há um engajamento civil voltado para a recuperação da qualidade, ressignificação do espaço urbano local e resgate tanto de vínculos sociais quanto da identidade histórica e cultural do bairro Lagoinha.

[...] por meio de ações cotidianas, o Bairro Lagoinha e adjacências perpetua-se nas ações solidárias de grupos sociais e nas mobilizações de lideranças que clamam por melhorias urbanas na região que se encontra em progressivo estado de degradação. Recentemente, verifica-se maior engajamento da população residente e de belo-horizontinos em geral em promover eventos que busquem reavivar as tradições carnavalescas e a memória musical e artística da Lagoinha, fortalecendo a sua importância histórica e cultural no contexto municipal (BERNARDES; GONÇALVES, 2020, p.150).

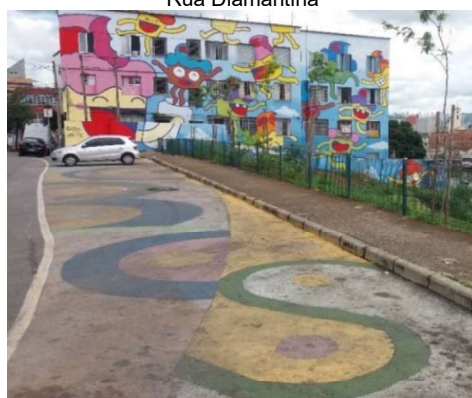
Uma dessas ações de revitalização aconteceu, concomitante, à quarta edição do Circuito Urbano de Arte (C.U.R.A)²¹ de Belo horizonte e teve como suporte a implementação de uma nova Zona 30 a partir de Urbanismo Tático (figuras 43 e 45), para chamar atenção para o local onde aconteceriam algumas das atividades do festival. A proposta de revitalização da rua e de projeto urbano alinhados ao evento consistiram na produção de um mirante de arte urbana, localizado na rua Diamantina, de onde as pessoas pudessem apreciar desenhos em muros e empenas de prédios enquanto eram pintados por artistas renomados durante o festival (figura 44).

Figura 43: Localização da Rua Diamantina no bairro Lagoinha e abrangência da intervenção urbana tática



Fonte: GOOGLE, 2021. Adaptado pela autora.

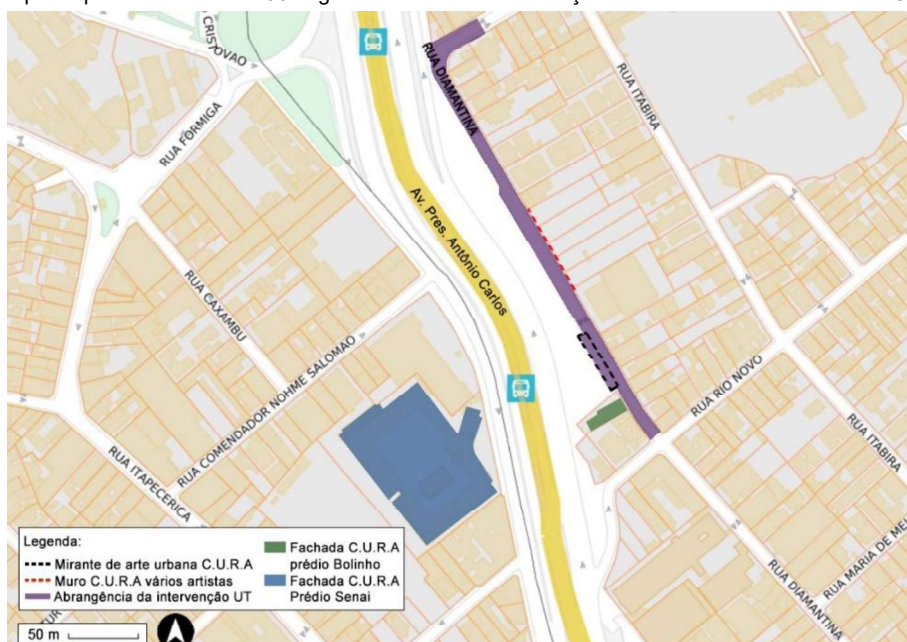
Figura 44: Mirante de arte urbana localizado na Rua Diamantina



Fonte: Acervo da autora. Dezembro 2020.

²¹ O C.U.R.A é o maior festival de arte pública de Minas Gerais. Desde 2017, tem viabilizado a pintura em muros e empenas de prédios, criando o primeiro mirante de arte urbana do mundo na Rua Sapucaí, localizado no bairro Floresta. Posteriormente implementou também o mirante da Lagoinha, onde há quatro grandes murais com obras de arte de diferentes artistas (C.U.R.A, 2020).

Figura 45: Mapa esquemático da Zona 30 Lagoinha contendo a localização do mirante de arte urbana do C.U.R.A.



Fonte: PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 2021. Adaptado pela autora.

O objetivo principal da atuação do C.U.R.A. na Lagoinha é dar nova visibilidade a um dos primeiros bairros de Beagá, no intuito de contribuir para sua revitalização e jogar luz sobre sua história, arquitetura, gastronomia e atrativos culturais (ANDRADE, 2019).

Em entrevista para a Arquiteta e Urbanista Janaína Dias Amorim em uma rede social (AMORIM, 2021), Eveline Prado Trevisan, responsável técnica pelos projetos de Zona 30 e representante do poder público por meio da BHTrans, contou sobre o processo:

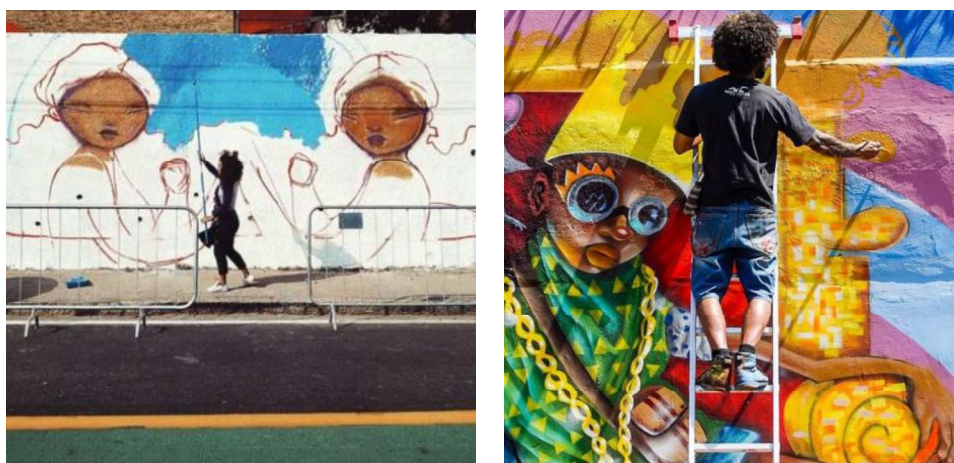
Diamantina na verdade a gente não tava preparado pra fazer Diamantina. A gente já sabia que teria financiamento para fazer Confisco, a gente já tinha feito a escolha. Quando eu recebi um telefonema na BHTrans assim de uma das... das... curadoras do... daquele projeto de arte urbana o C.U.R.A. Aí elas falaram, ela falou: 'Olha, fui lá no Cachoeirinha, eu fiquei encantada com o que vocês fizeram, a gente vai fazer mais uma edição do C.U.R.A e é uma edição que tem como objetivo valorizar o bairro Lagoinha' [...] e faz parte da tradição do C.U.R.A, nos dias de pintura desses painéis, montar um mirante para que a população possa acompanhar a pintura que tá sendo feita nesses prédios. E aí eles já tinham feito uma vistoria na Lagoinha e chegaram na Rua Diamantina como uma rua estratégica do ponto de vista de visão, assim né, do que seria pintado. E a rua Diamantina é uma rua paralela à Avenida Antônio Carlos, que é uma rua, né, onde inclusive tá o nosso... tá instalado o nosso... corredor de BRT, é uma avenida de trânsito mais rápido. Então a rua Diamantina ela acabava sendo um escape pra carros que queriam fugir da Antônio Carlos, então era uma rua de bairro, mas com uma velocidade muito alta... (fala ininteligível) no primeiro momento eu recusei, a gente não tem condição, a gente não tem dinheiro, aí nos fomo lá, né? A gente resolveu ir lá ver. Quando a gente viu, aí a gente falou, cara, não tem como não fazer! E aí a gente tinha algum resto de tinta que tinha sobrado da Cachoeirinha, tinha gente cheio de energia e o C.U.R.A falou 'a gente compra o que precisar, o que mais precisar, a gente faz as compras pra vocês' [...] a gente montou um projeto, né Jana? muito rápido. Eu fiz uma reunião com a associação 'Viva

Lagoinha', num domingo, mostrei o projeto, todo mundo abraçou, eles queriam muito lá, lá teve zero resistências. E a gente pôs o projeto em pé em dois dias, com muitos voluntários, foi muito legal, assim, o pessoal do bairro, da própria prefeitura, pessoas que tavam trabalhando com a gente no GTpedala, foi um projeto muito bonito e nos dias do festival o projeto ficou em pé e foi super super bacana (AMORIM, 2021).

IMPLEMENTAÇÃO

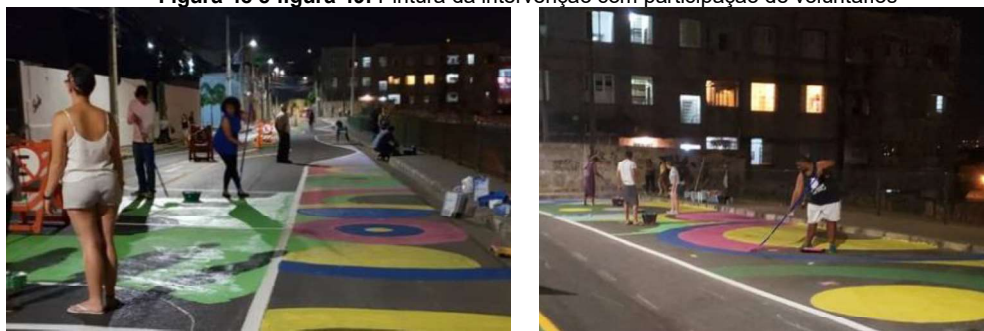
Os dias de pintura da rua na forma de urbanismo tático aconteceram na primeira semana de setembro de 2019, porém horários e maiores informações dessa ação não estão disponíveis no site da prefeitura ou do festival. O C.U.R.A aconteceu durante os dias 5 a 15 de setembro (figuras 46 e figura 47) e, de acordo com as entrevistas feitas com os participantes, a pintura da rua Diamantina ocorreu nos dias 3 e 4 de setembro junto a voluntários e funcionários do poder público (figuras 48, 49, 50 e 51). Talvez, devido ao contexto improvisado, essa tenha sido a única atividade relativa à implementação física dessa Zona 30. A fase efêmera (inauguração) dessa intervenção correspondeu aos dias de duração do festival, em que houve shows, pintura de empenas de edifícios e de muros e também foi feito o fechamento da rua por parte do poder público para viabilizar o evento. Aparentemente, o projeto técnico piloto de pinturas com a nova proposta de desenho viário (figura 52) foi plenamente implantado de acordo com comparações do desenho com imagens disponíveis em meio online e com fotografias tiradas durante as idas ao local.

Figura 46 e figura 47: Pintura de muros com obras de arte de diferentes artistas durante a realização do evento



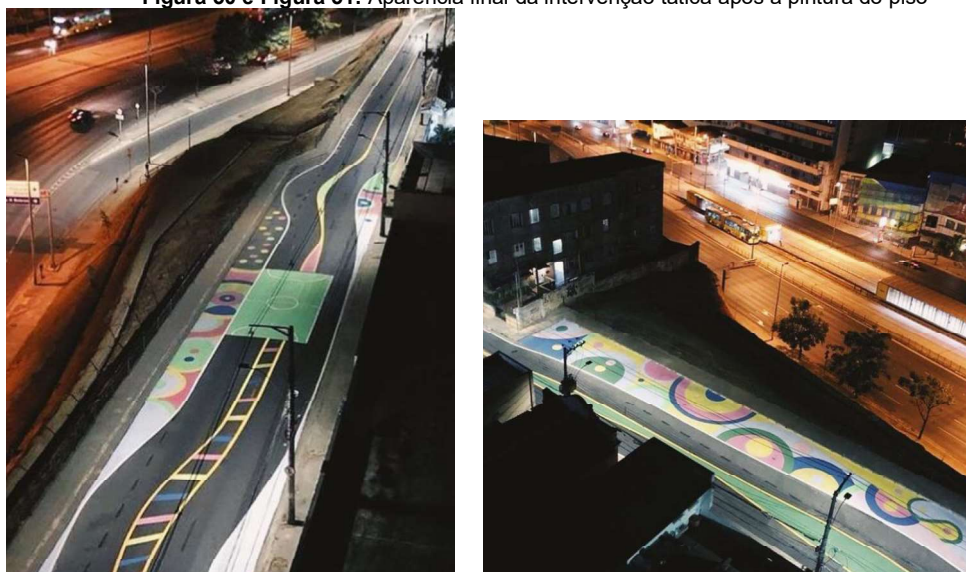
Fonte: C.U.R.A, 2020.

Figura 48 e figura 49: Pintura da intervenção com participação de voluntários



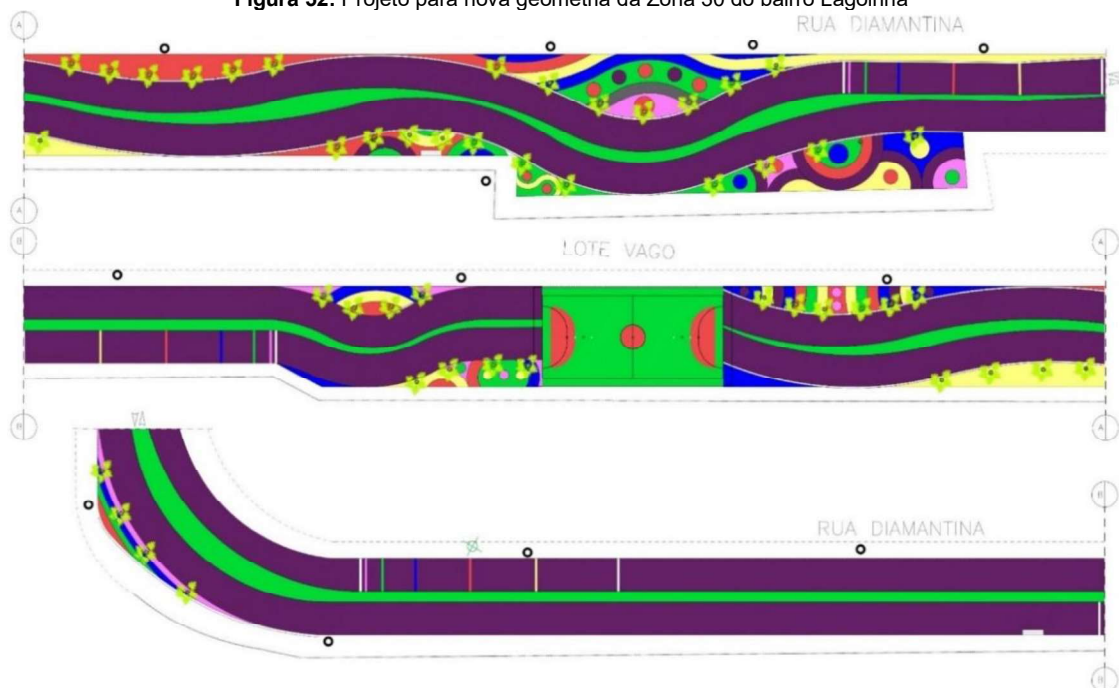
Fonte: Fotos de Janaína Dias Amorim.

Figura 50 e Figura 51: Aparência final da intervenção táctica após a pintura do piso



Fonte: Fotos de Janaína Dias Amorim.

Figura 52: Projeto para nova geometria da Zona 30 do bairro Lagoinha



Fonte: Imagem disponibilizada por Janaína Amorim

DESDOBRAMENTOS E REFLEXÕES

O caso do bairro Lagoinha é bastante peculiar pois diferente dos outros processos de Zonas 30, o período de planejamento técnico aberto ao público, junto aos moradores, de conversa com a comunidade e de apresentação da proposta ao bairro antes da implementação física, não aconteceu. Não foi, entretanto, uma ação que partiu de uma imposição do poder público, pois iniciou-se a partir do chamado de importantes instituições de bairro, a saber: “Casas da Lagoinha” e “Viva Lagoinha”, que contribuíram com os materiais faltantes e com o seu conhecimento territorial para viabilizar a implementação. Essas forças de bairro demonstraram os desejos de atuar urbanisticamente no bairro por meio da Zona 30 e também de trazer visibilidade cultural e identitária através do Festival C.U.R.A.. Nesse sentido, apesar de a demanda e o aceite do projeto técnico terem partido e terem sido decididos por instituições de bairro, acabou sendo uma conversa mais restrita e não contou com audiências públicas para ajustes do desenho urbano, diálogo aberto e levantamento de demandas junto à comunidade.

Em um dos episódios do podcast ‘Cidades possíveis’ (TREVISAN, 2020b) realizado em julho de 2020, Eveline Prado Trevisan entrevista Juliana Flores, produtora do festival C.U.R.A e também apresenta um áudio do fundador da iniciativa ‘Viva Lagoinha’ Filipe Tales, que é morador do Bairro desde 2007. Nesse programa o representante de bairro relata o seu olhar sobre o processo:

[...] em 2010 eu fundo o ‘Viva Lagoinha’ e começo a trabalhar com comunicação aqui dentro do território. Com esse objetivo de mostrar os potenciais e a beleza da Lagoinha. E a gente tem uma base, né? de...de... problemáticas assim que a gente tenta mitigar, que é a falta de vida noturna, o alto índice de pessoas em situação de rua e o pior de todos pra mim, que é a baixa estima do morador. Isso tem muito a ver com a estética do território. Aí em 2010 a gente começa a pensar urbanisticamente o território da Lagoinha. Então a gente começa a mapear alguns lugares aqui da Lagoinha que são potenciais de ter praça, de ter lugar pra encontros, né? a gente tem um grande problema aqui que a gente tem uma população acima de 65 anos muito grande e a gente não tem espaço pra essa turma ficar e se relacionar. E na rua Diamantina a gente tem o espaço de um mirante, a gente tem o projeto de um mirante... e, aí, eu fiquei na cola da Ju²² quando eu ví o C.U.R.A, né? é... falando com ela que aqui tinha um mirante, que dava pra fazer uma edição do C.U.R.A e etc... E gente conseguiu fazer ano passado, né? e o objetivo de fazer o C.U.R.A ali na rua Diamantina era mostrar pra população que a Lagoinha tá mudando, né? mas o morador mesmo ele precisa de ver pra crer e nada melhor que um prédio pintado, lindo maravilhoso pras pessoas enxergarem que a mudança tá acontecendo na Lagoinha. A partir do C.U.R.A veio vários outros projetos grandes, né? o Giro

²² Juliana Flores é produtora do Festival C.U.R.A.

veio pra cá na época do carnaval, que foi uma casa de show que abriu aqui... o poder público colocou um palco oficial do carnaval na rua Itapecerica... e a partir daí a gente tá abrindo uma crescente muito grande! assim, hoje inclusive a gente tem até uma cerveja com o nome Copo Lagoinha... e o morador tá começando a levantar a cabeça e com orgulho dizer que, 'eu sou um morador do Lagoinha!' agora a gente prepara para a segunda etapa aí do Zona 30, né? Que a gente vai continuar fazendo na rua Diamantina. E é isso!

Juliana Flores descreve em seguida a atuação do poder público e demais atores no processo:

[...] a prefeitura historicamente é parceira do C.U.R.A, sabe? E na Lagoinha especificamente, ela chegou ainda mais junto porque... precisava de algumas melhorias ali pra região pra gente conseguir realizar com segurança. É... fazer com que pessoas e carros convivessem ali, porque foi justamente na hora... na área do mirante. Mas pra você ver que aquele guarda corpo que foi completamente reconstituído porque ele já havia sido todo arrancado e um processo de iluminação que já tava acontecendo e foi acelerado ali no bairro do Lagoinha e que a gente percebe que precisa disso pra ocupar artisticamente os espaços, pra gente conseguir ter gente na rua, que é um sonho de todos nós, né? que tenha mais pessoas na rua, a gente precisa dessa infra... básica, assim... e foi muito importante, ela chegou... eu percebo muito que a prefeitura reconhece e valoriza a arte urbana em Belo Horizonte e a Zona 30 foi fundamental especialmente pra gente trazer segurança pra aquela área porque se a gente queria trazer pessoas pra rua, não adiantava nada uma via de carros acelerados ali... então segurança também é fundamental!

É preciso ressaltar que, mesmo que o Festival C.U.R.A tenha edições anuais inseridas na agenda urbana, o mesmo ainda não pode ser afirmado sobre as ações táticas da Zona 30 do Bairro Lagoinha, uma vez que uma segunda etapa ainda não aconteceu e que não foram encontradas informações sobre uma possível fase temporária e de testes no espaço. Até a conclusão desse trabalho não foram encontradas também informações ou levantamento de dados sobre o território ou dados do impacto gerado pela intervenção para a localidade. Aparentemente, nessa Zona 30, o uso do Urbanismo Tático perdeu o caráter de funcionar como etapa de teste para futuras adaptações e se transformou em uma intervenção temporária sem visão de futuro, o que nos leva a acreditar que a ferramenta foi utilizada, mas não forneceu subsídio para oficializar uma transformação futura e duradoura.

Em última análise, o valor do Urbanismo Tático é derivado do teste de suposições por meio do design físico que pode ser contemplado livremente. Mas se você não está medindo o impacto, está escrevendo apenas metade da história (LYDON; GARCIA, 2015, p.201, tradução da autora).

Ao que tudo indica a implementação da Zona 30 do bairro Lagoinha foi uma estratégia do poder público e de patrocinadores do C.U.R.A que visou dar visibilidade e suporte ao festival e não necessariamente prover um novo uso do espaço público

ou redução de velocidades para a localidade do bairro que recebeu a intervenção tática. Essa hipótese pôde ser levantada durante uma entrevista online realizada entre a autora dessa dissertação e o entrevistado E2. Sua fala ajudou a esclarecer sobre o ponto de vista como morador do bairro. Ele também colocou seu olhar como membro da sociedade civil engajado na luta por afirmar a identidade cultural da região da Lagoinha e promove-la a partir de iniciativas ligadas à economia criativa e exploração do potencial turístico e histórico. Indagado sobre o que ele pensa ter dado certo e o que deu errado no processo de Zona 30 para sua comunidade, ele respondeu:

Muito legal pegar uma carona num festival que é foda, um festival que... assim... são relações institucionais, porque pro festival acontecer mesmo a gente precisa do poder público tá participando porque é ele que fecha a rua, vê o que precisa e faz o que tem que fazer. Mas depender dele diretamente a gente não dependeu. E aí foi uma oportunidade que eles viram assim sabe, é... viram uma oportunidade e fez... assim... uma parte... só pra aparecer, na real [...] a continuidade deu errado, num aconteceu, uai... o morador, morador mesmo, se você virar lá pra ele, lá da rua, se você virar pra ele e perguntar o que que é o Zona 30 ele não vai saber fazer, falar! Porque não aconteceu. Foi pra eles pintar a rua ali foi uma ação do C.U.R.A. Real mesmo, assim, daquele projeto do Zona 30 que é a sensibilização, que são as reuniões, que são os mutirões, os panfletos explicando o que que é, bater de casa em casa, chamar morador, discutir, as roda de conversa. Isso não teve não... isso foi meio que uma ação, vamo pintar, vamo e fez, pá pá pá e fez e chamou aquilo ali de Zona 30. A gente sabe que é o Zona 30 porque a gente tá ligado, as questões nossa, e tal... e a gente sabe... agora a real da coisa é essa assim, sabe? [E2].

Considerando a construção do conceito de Urbanismo Tático para um cenário de cidades brasileiras e a diversidade de trajetórias de ações que têm surgido no país e de interesse desse estudo, em Belo Horizonte, cabe destacar uma fala relevante dos autores Mike Lydon e Anthony Garcia, que ajudará na reflexão e análise desse caso:

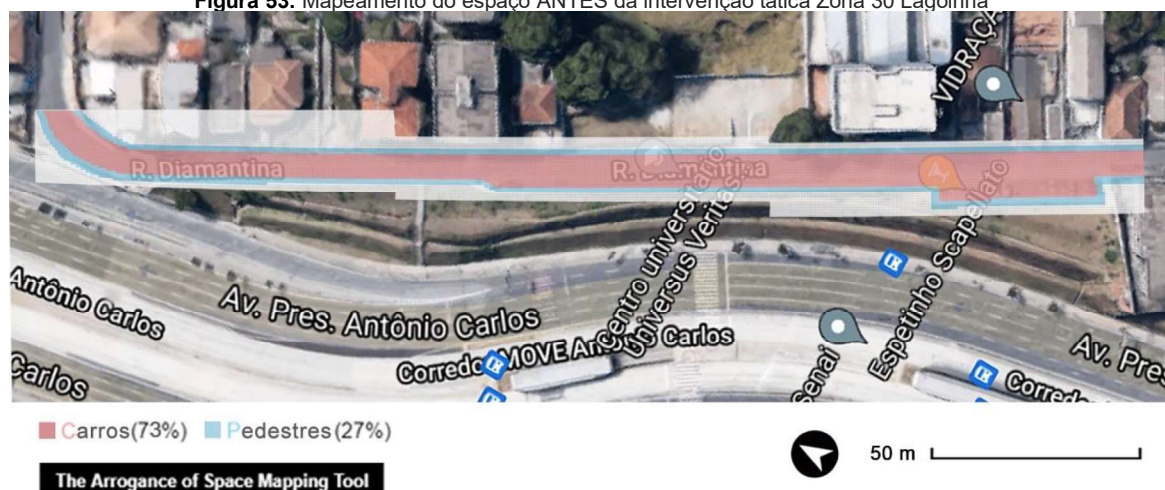
[...] Urbanismo Tático não é uma solução pronta ou uma lista de itens que sua cidade pode checar para provar que é inovadora. Em vez disso, o Urbanismo Tático é um método para transformar o que o engenheiro e planejador Chuck Marohn chama de sistema ordinário, porém burro, em um sistema mais caótico, porém inteligente _aquele que permita redes emergentes de pessoas e suas ideias de desenvolverem melhorias de qualidade de vida na escala do bairro. Dessa forma, a força está diretamente ligada ao processo: o Urbanismo Tático permite correções frequentes e demonstra disposição e apreciação para apresentar ideias por meio de testes no mundo real. Os resultados podem variar, mas o processo deve ser confiável. Na verdade, é semelhante a algo que a maioria de nós aprende na sexta série: o método científico (LYDON; GARCIA, 2015, p.20, tradução da autora).

É inegável que o processo de Zona 30 do Bairro Lagoinha tenha trazido, aliado à ideia do festival C.U.R.A, oportunidades para a localidade como é o caso das melhorias de infraestrutura para abrigar o evento e também um maior contato cultural e artístico da população residente durante os dias em que festival ocorreu. Ainda, houve a transformação de um espaço que antes era residual em mirante de arte urbana. Por isso, é vista a intenção de se criar um lugar menos hostil à permanência, também interessante culturalmente e de beleza estética potencialmente capaz em atrair público frequente e novos usos para os lugares, mas essas benfeitorias parecem estar mais conectadas ao festival em si do que à intervenção tática. Nesse caso, tanto o festival (na forma de intervenção temporária), quanto a ação tática possuem objetivos específicos. O festival pode ter deixado marcas imateriais para a comunidade, enquanto o Urbanismo Tático deveria testar a mudança física específica a partir de um protótipo.

[...] o ato de construir o protótipo do projeto possui dois valores fundamentais: um é o processo _ o ato coletivo de fazer_ e o outro é o resultado tangível desses esforços. O primeiro oferece uma oportunidade segura de construir relacionamentos na comunidade, agregar capacidade para projetos futuros e criar mais defensores para o projeto. O último coloca o resultado construído em exibição completa para que todos observem, usem, pesquisem e critiquem. Para projetos sancionados, a conclusão do protótipo do projeto dá às cidades e aos políticos que os lideram uma excelente oportunidade de comunicar o progresso dos planos, políticas e iniciativas já adotadas (LYDON; GARCIA, 2015, p.201, tradução da autora).

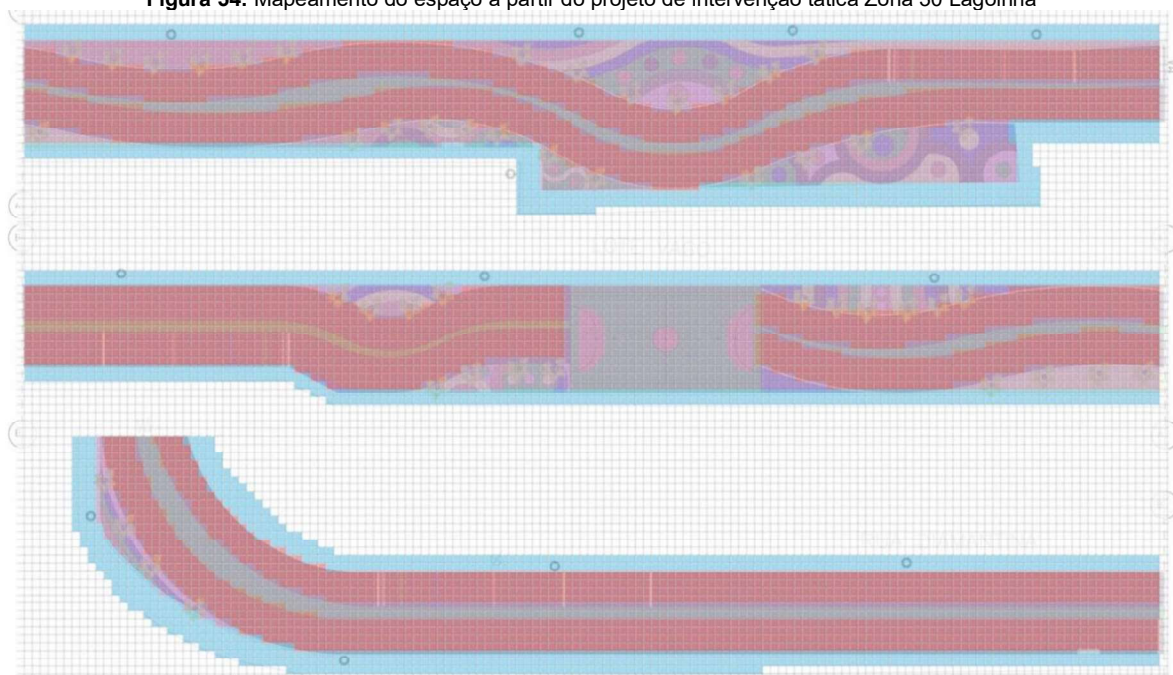
Em relação aos ganhos físicos na escala do pedestre, podemos recorrer novamente à ferramenta “*The Arrogance of Space Mapping Tool*” e fazer uma comparação entre a configuração espacial pré (figura 53) e pós intervenção.

Figura 53: Mapeamento do espaço ANTES da intervenção tática Zona 30 Lagoinha



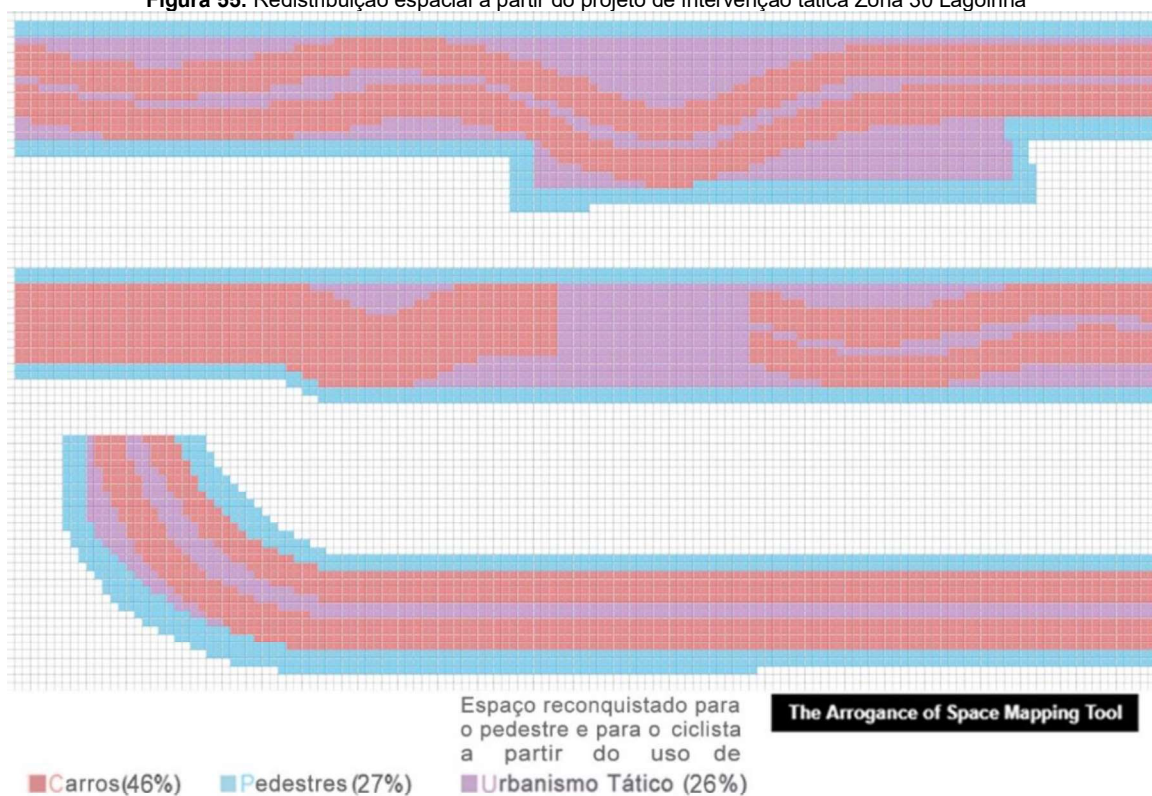
Fonte: Elaborado pela autora e adaptado a partir das ferramentas “*The Arrogance of Space Mapping Tool*” e GOOGLE, 2021.

Figura 54: Mapeamento do espaço a partir do projeto de intervenção tática Zona 30 Lagoinha



Fonte: Elaborado pela autora e adaptado a partir da ferramenta "The Arrogance of Space Mapping Tool".

Figura 55: Redistribuição espacial a partir do projeto de intervenção tática Zona 30 Lagoinha



Fonte: Elaborado pela autora e adaptado a partir da ferramenta "The Arrogance of Space Mapping Tool".

Apesar do ganho espacial a favor no pedestre, ter tido um notável incremento passando de anteriores 27% para 53% (porcentagens aproximadas) (figuras 54 e 55), é importante dizer que o processo de transformar a intervenção, que nesse caso

contou apenas com a pintura no asfalto, em algo permanente, ainda não ocorreu, mas pode ser que ainda ocorra. As visitas ao local em diferentes horários não demonstraram grandes movimentações de público e o que realmente foi constatado nessas visitas é que a ambiência defendida para os pedestres tem sido ignorada e que não há fiscalização de trânsito ou manutenção das pinturas do chão do espaço. Outro ponto importante dessas visitas é que somente as pinturas no chão da intervenção não foram suficientes para fazer com que os automóveis moderassem suas velocidades. As sinuosidades propostas para essa intervenção não são obedecidas pelos automóveis que continuam a trafegar pela via em alta velocidade ou mesmo estacionam no local de maneira bastante livre (figura 56 e figura 57).

Figura 56: Áreas delimitadas por pintura (extensões de calçada) se converteram em áreas de estacionamento



Fonte: Acervo da autora. Dezembro 2020.

Figura 57: Pinturas apagadas e altas velocidades de tráfego na rua Diamantina



Fonte: Acervo da autora. Dezembro 2020.

3.2.3. Zona 30 do bairro Confisco

Tabela 7 - Ficha técnica Zona 30 do bairro Confisco

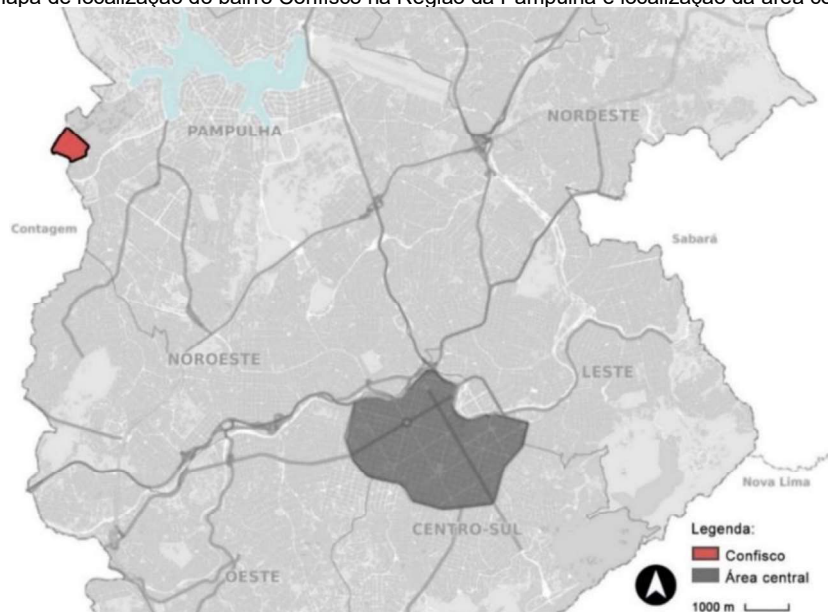
FICHA TÉCNICA	
Escala	Rua
Composição dos atores	Poder público, sociedade civil e ONGs internacionais
Materiais	Tintas, cones, pneus/vasos de plantas, pallets, cadeiras de praia, grama sintética, garrafas pet para elaboração de cobertura, placas de trânsito desenhadas pelos alunos da Escola Municipal Anne Frank
Fases até o momento	Efêmera
Data e duração da fase efêmera	16 e 19 de setembro de 2019 (4 dias)
Local	Rua K, bairro Confisco, Belo Horizonte

Fonte: Elaborado pela autora

CONTEXTO E PLANEJAMENTO

O bairro Confisco, na região Norte de Belo Horizonte (figura 58), foi a terceira localidade a receber um projeto de Zona 30 (tabela 7) e, assim como o caso da Zona 30 do bairro Cachoeirinha, também teve como foco o entorno de escolas. Esse bairro faz parte da região administrativa (regional) da Pampulha, e é uma região periférica da cidade.

Figura 58: Mapa de localização do bairro Confisco na Região da Pampulha e localização da área central



Fonte: PBH, 2021. Adaptado pela autora.

De acordo com uma publicação disponível no site do projeto Urban Pathways²³ (UP, 2019), desde 2017 tal equipe vem dando suporte técnico para Belo Horizonte em projetos de mobilidade ativa, consolidando a parceria com a implementação do projeto piloto Zona 30 do bairro Confisco.

[...] a UP convidou Belo Horizonte para participar de diversos eventos internacionais, fóruns, formação e aprendizagem entre pares. Além disso, a UP prestou assistência técnica no desenvolvimento do projeto propostas a serem submetidas aos financiadores (UP, 2019, p.1, tradução da autora).

²³ “O projeto ‘Urban Pathways’ tem o objetivo de dar uma contribuição ativa para a entrega sobre o Acordo de Paris em nível municipal no contexto da Nova Agenda Urbana e dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. Seu objetivo é contribuir diretamente para o desenvolvimento urbano sustentável, concentrando-se em projetos de implementação em áreas de mobilidade, energia e gestão de recursos. O projeto é financiado pela International Climate Initiative (IKI) do Ministério Federal Alemão para o Meio Ambiente, Conservação da Natureza e Segurança Nuclear (BMU) e é implementado pelo UN-Habitat, Instituto Wuppertal e UN Environment. A proposta Urban Pathways começou em quatro países-piloto (Índia, Brasil, Quênia e Vietnã) para desenvolver uma estrutura cidade-laboratório, que deve ser replicada em todas as regiões parceiras. A partir de agora (junho de 2020) Urban Pathways estendeu suas atividades muito além desses países, sendo ativo em 10 cidades piloto e replicação de atividades em mais de 15 cidades.” (UP, 2020, p.6, tradução da autora).

Com o sucesso desse aprendizado e parceria, durante os meses de setembro e outubro de 2019, a BHTrans com o apoio do Instituto Wuppertal, UN-Habitat e WRI Brasil, viabilizaram a “ação piloto e de demonstração” Zona 30 do Bairro Confisco no entorno da Escola Municipal Anne Frank (figura 59), sob o âmbito da iniciativa “Ambientaliza-te!”, promovida pelo Instituto Wuppertal.

Figura 59: Localização da E. M. Anne Frank no bairro Confisco e abrangência da intervenção urbana tática



Fonte: GOOGLE, 2021. Adaptado pela autora.

“O foco do projeto era aumentar a segurança viária no entorno da escola escolhida e conscientizar os alunos e a comunidade local sobre temas relacionados às mudanças climáticas, como mobilidade urbana sustentável e gestão de resíduos.” (UP, 2019, p.1, tradução da autora). A data de implementação física também foi planejada dentro desse contexto e procurou envolver tanto a pauta da sustentabilidade, quanto um direcionamento ao público jovem a quem a intervenção seria dedicada:

O objetivo era viabilizar a intervenção na Semana da Mobilidade, que acontece anualmente entre os dias 16 e 22 de setembro, tendo como grupo focal crianças e adolescentes, com o objetivo de incentivar as cidades a introduzirem e promoverem medidas de transporte sustentáveis. A Semana da Mobilidade culmina com o Dia Mundial sem carro, dia 22 de setembro. Para além da intervenção, estabeleceu-se o dia 4 de outubro, como data comemorativa do “Dia de Caminhar e Pedalar para a Escola” (TREVISAN, 2020a, p.15).

De acordo com Trevisan (2020a), a escolha da Escola, cujo entorno iria receber a intervenção temporária, aconteceu por meio de uma seleção dentro do *Programa Escola Segura*²⁴ e, devido ao destaque no envolvimento da comunidade, a eleita foi a Escola Municipal Anne Frank (figura 60).

²⁴ “O *Programa Escola Segura* é desenvolvido por uma comissão interinstitucional, fruto da parceria da Secretaria Municipal de Educação, Secretaria Municipal de Saúde e BHTrans. Apresenta como

Figura 60: Vista de uma das Fachadas da E. M. Anne Frank que recebeu a intervenção no bairro Confisco



Fonte: Acervo da autora. Dezembro 2020.

Figura 61: Placas de sinalização desenhadas pelos alunos da E. M. Anne Frank durante oficina



Fonte: Octopus Filmes.

O processo de implementação da intervenção seguiu a mesma metodologia do projeto de Zona 30 do Bairro Cachoeirinha: reconhecimento do local, contato e reuniões com a comunidade e oficinas com alunos da escola escolhida (figura 61). Aparentemente os processos de Zona 30 têm evoluído e se aperfeiçoado a partir da experiência adquirida nas edições anteriores.

As oficinas com os alunos, a exemplo das que ocorreram nas escolas do Bairro Cachoeirinha, foram mais abrangentes e envolveram também uma auditoria de segurança para mulheres, nas ruas do entorno da escola, tendo como participantes as alunas de EJA – Educação de Jovens e Adultos. Os alunos integrantes do Programa Escola Integrada²⁵ também participaram de uma oficina especial de confecção de placas de sinalização viária em comemoração ao Dia de Caminhar e Pedalar para a escola (TREVISAN, 2020a, p.16).

IMPLEMENTAÇÃO

Os dias de implementação do espaço de Zona 30 para receber elementos temporários e característicos do Urbanismo Tático aconteceram entre 16 de setembro e 4 de outubro (TREVISAN, 2020a, p.17). Durante esses dias de implementação do que seria a “Fase efêmera”, técnicos da própria BHTrans e voluntários se mobilizaram para desenhar uma nova geometria no entorno imediato da escola (figura 62 e figura 63).

principal objetivo conscientizar e sensibilizar estudantes e a comunidade escolar sobre a importância de se adotar um comportamento mais seguro no trânsito, tornando os estudantes multiplicadores de práticas seguras, procurando minimizar a ocorrência de acidentes de trânsito com lesões graves e vítimas fatais. Belo Horizonte possui 173 escolas municipais e dessas, 65 integram o Programa Escola Segura com ações permanentes de segurança no trânsito junto aos alunos.” (TREVISAN, 2020a, p.16).

²⁵ O *Programa Escola Integrada* está presente em 177 unidades de ensino da rede municipal e envolve aprendizagem multidisciplinar para alunos do Ensino Fundamental (TREVISAN, 2020a).

Figura 62: Sinalização e demarcação técnica prévias realizadas pela BHTrans para o novo desenho viário



Fonte: Twitter oficial da BHTRANS.

Figura 63: Pintura da rua com participação da comunidade e funcionários da BHTrans



Fonte: Twitter oficial da BHTRANS.

De acordo com o relatório disponibilizado no site do projeto *Urban Pathways* (UP, 2019, p.1), o orçamento dedicado foi de 8363 EUR e foram feitos levantamentos de dados antes e depois da implementação, que incluíram contagens de veículos e pedestres, pesquisas com os usuários e monitoramento da qualidade do ar. Esses dados são descritos a seguir na tabela 8.

Tabela 8 - Dados levantados antes e depois da intervenção

Resultado do levantamento de dados	
Porcentagem dos entrevistados que gostariam que a intervenção se tornasse permanente	78%
Número de estudantes da E. M. Anne Frank que foram beneficiados com a intervenção	1000 indivíduos
Aumento em porcentagem de pedestres que passam pela na área	23%
Estimativa de redução de emissões diretas de CO ₂ / ano	1,2t CO ₂ / ano

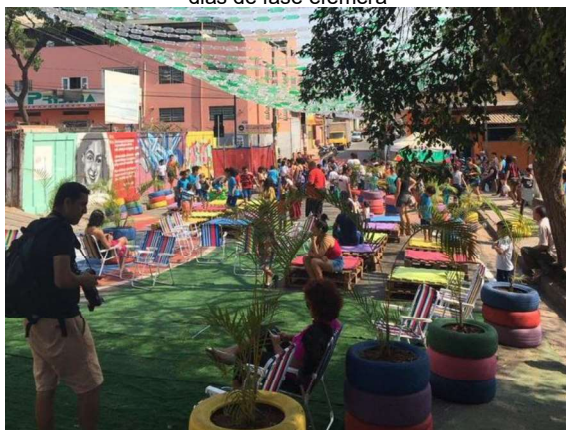
Fonte: UP, 2019.

Mais dados sobre essa intervenção de Zona 30 foram encontrados em um artigo publicado por Eveline Prado Trevisan e em que a autora coloca que foram entrevistados um total de 110 indivíduos e dá destaque para os seguintes pontos:

79% dos entrevistados residem no bairro e 75,5% chegaram ao local da entrevista a pé 61,8% declararam que caminhar é a sua principal forma de deslocamento. Sobre o novo desenho da rua 88,2% declararam que gostaram e aprovaram a mudança e 87,3% gostariam que as mudanças fossem permanentes (TREVISAN, 2020a, p.21).

Não foram encontradas informações sobre os responsáveis que providenciaram os materiais provisórios, mas a área recebeu, durante os dias de feitura da fase efêmera, mobiliário temporário feito de paletes e emborrachado e vasos de plantas feitos a partir de pneus reciclados e também houve a colocação de cadeiras de praia na rua e colocação de uma cobertura fabricada pelos alunos da Escola a partir de garrafas PET (figura 64).

Figura 64: Aspecto da intervenção temporária durante os dias de fase efêmera



Fonte: Twitter oficial da BHTRANS.

Figura 65: Vista área da intervenção em setembro de 2019



Fonte: TREVISAN, 2020a.

Além dos obstáculos físicos (mobiliário temporário) implementados para fazer com que as velocidades exercidas pelos automóveis nessa intervenção fossem possíveis de serem exercidas à 30km/h, os recursos de desenho viário empregados foram os mesmos implementados nas Zonas 30 do bairro Cachoeirinha e do bairro Lagoinha: alargamentos de calçada combinados com a criação de sinuosidades na via (figura 65). Segundo Trevisan (2020a), as principais ações desde o planejamento até a implantação da intervenção envolveram as etapas descritas na tabela 9.

Tabela 9 - Cronograma de ações da Zona 30 do bairro Confisco

Quando?	O que foi feito?
26 de agosto	Realização de diagnóstico das vias do entorno da escola
A partir de 1 de setembro	Recolhimento de garrafas PET pelos alunos da escola para desenvolvimento de uma oficina de reciclagem
A partir de 2 de setembro	Medição dos níveis de qualidade do ar e construção do calendário comemorativo de atividades realizadas na área de intervenção
11 de setembro	Realização de oficinas com alunos para informação sobre conceitos relacionados aos projetos de Zona 30 e elaboração de propostas de redesenho de vias
De 16 a 19 de setembro	Montagem da intervenção com demarcação da nova geometria das vias, realização de pinturas, plantio de mudas em vasos ornamentais, montagem da intervenção proposta pela Secretaria de Limpeza Urbana como resultado da gincana com garrafas PET
De 19 a 22 de setembro	Atividades comemorativas nas ruas remodeladas
De 22 de setembro a 4 de outubro	Realização de pesquisa com moradores e alunos sobre a qualidade da intervenção
4 de outubro	Realização do Dia de Pedalar e Caminhar para a Escola com demarcação do "trajeto seguro" através da instalação de sinalização construída por alunos e comunidade alertando para a presença de crianças e adolescentes transitando nas ruas do entorno da Escola

Fonte: Adaptado de TREVISAN, 2020a.

DESDOBRAMENTOS E REFLEXÕES

Durante a fase efêmera (dia da inauguração da intervenção), a ação urbana tática do tipo Zona 30 no bairro Confisco gerou ganhos imediatos em relação ao espaço destinado aos pedestres e ciclistas, uma vez que os pneus (vasos de plantas) e pinturas no chão permaneceram e delimitaram novos lugares e travessias mais

seguras (figura 66). Isso traz à tona uma qualidade fundamental da ferramenta do Urbanismo Tático defendida por Mike Lydon e Anthony Garcia (2015): a capacidade que os protótipos teste têm de poder ser analisados quase que instantaneamente ao seu momento de entrega para a cidade.

Figura 66: Obstáculos físicos e pinturas no chão do novo desenho viário do entorno da E.M. Anne Frank



Fonte: Octopus Filmes.

Aparentemente, os ganhos para os modos ativos foram gradativos e aumentaram de uma intervenção para outra à medida que o poder público e a sociedade civil ficaram mais familiarizados com os processos e também mais próximos e abertos ao diálogo. O relato em entrevista fornecida por Eveline Prado Trevisan, em agosto de 2021 (AMORIM, 2021), mostra o cuidado e interesse por parte da diretoria e alunos da Escola Municipal Anne Frank em manter a intervenção ativa e bem preservada, apesar de a pandemia ter atrapalhado sua continuidade.

O projeto do Cachoeirinha foi implantado como temporário, mas se transformou em definitivo com alguns meses depois já com o aumento de calçada e mesmo com a alteração da geometria e tudo... o projeto da Diamantina ele não foi ainda transformado em... em definitivo, mas a gente quer fazer esse ano porque tem muito pedido da associação pra que ele se transforme em definitivo... e o projeto do Confisco ele foi implantado de uma forma meio intermediária porque as sinuosidades que a gente implantou a gente já fez as linhas de eixo e de bordo da pista já com a tinta né... é... adequada e definitiva pra rua e a gente mantinha a sinuosidade com uns vasos super bonitos feitos de pneus reciclados e... com mudas doadas pela Zoobotânica, fazendo todo esse caminho da sinuosidade... imediatamente após a intervenção, a gente... a escola assumiu a manutenção do projeto, então os alunos e a própria equipe de manutenção da escola molhava as plantas e os vasos ficaram lindos e tudo e isso se manteve, assim... pra mim já era um projeto definitivo... isso se manteve até o meio do ano de dois mil e vinte, porque já com a escola não funcionando a gente não tinha alguém da comunidade para fazer a manutenção... aí eu recebi um pedido da diretora da escola dizendo 'Eveline, os vasos vão precisar ser retirados porque as mudas morreram e aí agora, é... daqui a pouco começa a época de chuva e a gente pode ter foco de dengue', aí a gente retirou os vasos com muita dor no coração, mas com o compromisso de que assim que a escola volte a funcionar a gente retorne com eles pra lá porque é muito fácil a gente pôr o projeto de pé de novo (AMORIM, 2021).

É importante destacar a potencialidade do processo de Urbanismo Tático quando está atrelado ao ambiente escolar, visto o papel das escolas na promoção de educação urbana e ambiental. Depois da intervenção de Urbanismo Tático no Bairro Cachoeirinha, a Zona 30 do bairro Confisco foi a segunda localidade no entorno de escolas. Não foram encontrados dados mais aprofundados, entretanto, referente à metodologia envolvida nesse processo de integração com as escolas. Reforçamos aqui, mais uma vez, a necessidade de essas informações estarem disponíveis para acesso de forma transparente e acessível para a sociedade civil.

Figura 67: Vista aérea da intervenção em setembro de 2019



Fonte: TREVISAN, 2020a.

Sobre a foto aérea referente à figura 67, é importante comentar como o novo desenho da rua favoreceu um aumento de área de calçada e estendeu o espaço para pedestres próximo a um dos portões de entrada da E. M. Anne Frank. Esse incremento espacial pode ser também analisado a partir da ferramenta “The Arrogance of Space Mapping Tool”, em que, após mapeamento, constatamos um aumento de aproximadamente 20% no espaço físico destinado ao pedestre e ao ciclista (figuras 68, 69, 70 e 71). Aos olhos destas autoras, esse desenho estendeu também o espaço escolar de “pátio” para a rua e criou um espaço lúdico para brincar. Para Jacobs (2019) as crianças podem aprender muito sobre a vida urbana quando lhes é possível usufruir da vida pública nas calçadas, pois é possível aprender a ter responsabilidade pública por outras pessoas, mesmo não tendo relação com elas.

As crianças da cidade precisam de uma boa quantidade de locais onde possam brincar e aprender. Precisam, entre outras coisas, de oportunidades para praticar todo tipo de esporte e exercitar a destreza física – e oportunidades mais acessíveis do que aquelas de que desfrutam na maior parte dos casos. Ao mesmo tempo, no entanto, precisam de um local perto de casa, ao ar livre, sem um fim específico, onde possam brincar, movimentar-se e adquirir noções do mundo. É essa espécie de recreação informal que as calçadas propiciam, e as calçadas movimentadas da cidade têm ótimas condições de fazê-lo (JACOBS, 2019, p.63).

Figura 68: Mapeamento do espaço ANTES da intervenção táctica Zona 30 Confisco



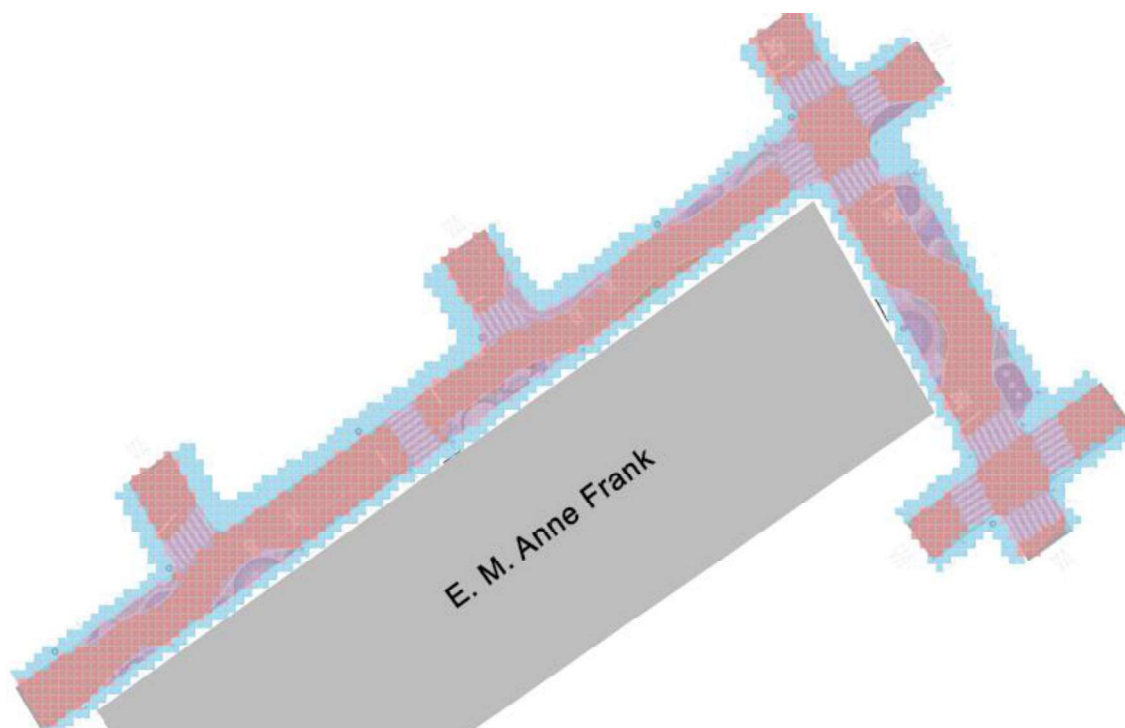
Fonte: Elaborado pela autora e adaptado a partir das ferramentas "The Arrogance of Space Mapping Tool" e GOOGLE, 2021.

Figura 69: Projeto da nova geometria de Zona 30 para o bairro Confisco.



Fonte: Imagem disponibilizada por Janaína Amorim. Adaptado pela autora.

Figura 70: Mapeamento do espaço a partir do projeto de intervenção tática Zona 30 Confisco



Fonte: Elaborado pela autora e adaptado a partir da ferramenta "The Arrogance of Space Mapping Tool".

Figura 71: Redistribuição espacial a partir do projeto de intervenção tática Zona 30 Confisco



Fonte: Elaborado pela autora e adaptado a partir da ferramenta "The Arrogance of Space Mapping Tool".

É mesmo uma pena que até o momento do desenvolvimento dessa dissertação, observa-se certa precariedade nas versões definitivas, e que trariam o ganho espacial citado, p projetos de Zonas 30 de Belo Horizonte, quando se reflete sobre a qualidade da infraestrutura final nessas ações comparada aos dias de fase efêmera (figura 72).

Figura 72: Zona 30 do bairro Confisco durante o fechamento da escola e na situação de pandemia em dezembro de 2020



Fonte: Acervo da autora.

Segundo Lydon e Garcia (2015), o Urbanismo Tático seria uma espécie de teste para experimentar novos usos e novas possibilidades para um espaço, devolvendo-o para as pessoas após um período de adaptações que visam implementar, futuramente, uma infraestrutura mais robusta, de fato permanente. Nesse sentido, a etapa de obras civis corresponderia a um investimento financeiro maior por parte do poder público, pois:

“[...] não se trata de construir algo provisório somente porque não existem recursos suficientes para construir algo mais durável [...]. É importante que o processo tenha continuidade, de forma que o temporário se torne permanente sem se degradar pelo caminho” (SANSÃO-FONTES et al., 2020, p.50).

A continuidade e a renovação das ações de Urbanismo Tático na cidade dão força para que novas iniciativas de resgate da identidade, da memória e do pertencimento por parte dos cidadãos sejam estimuladas.

ZONAS 30: COMENTÁRIOS FINAIS

No geral, 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. Para o caso da Zona 30 do bairro Confisco vale salientar que a comunidade realmente se apropriou do novo espaço e é visível um grande avanço no que diz respeito à um maior empoderamento do cidadão em relação ao seu bairro, à sua rua e à sua escola. Essas conquistas social e cultural não podem ser desconsideradas como parte essencial e rica do processo que é repensar e recriar a cidade. Aproximando conhecimento teórico e empírico, de acordo com a classificação de Sherry Arnstein (1969), essa talvez tenha sido a Zona 30 que mais se representou uma situação de empoderamento dos cidadãos, por meio de parceria entre atores (degrau 6 da escada para a participação cidadã), a partir de participação popular mais presente no processo, envolvimento da escola, professores, diretores e alunos que manifestaram interesse inclusive em participar da manutenção da intervenção pós-fase efêmera.

As intervenções não aparentaram seguir nenhuma lógica de implementação, cujas metas e prioridades seguissem um padrão, sendo as localidades escolhidas de acordo com contatos pré-estabelecidos, seja com os diretores de instituições escolares, seja com os curadores do festival. Esse improviso não é de todo mal, já que talvez essas primeiras tentativas possam estar impulsionando um processo futuro mais organizado e proporcionando maior visibilidade para esse tipo de iniciativa em Belo Horizonte. Entretanto é preciso dizer que um processo descentralizado e organizado para atender toda a cidade (para o caso de Belo Horizonte talvez todas as nove regionais), deve contar com uma distribuição mais equilibrada na oferta de Zonas 30 pela cidade. E isso inclui plano de trabalho e planejamento em escala municipal.

Vale aqui uma comparação. Sansão-Fontes (2021) reforça a necessidade de medir os impactos das ações de Urbanismo Tático e, para o caso de transformar as ações em projetos replicáveis, a necessidade de analisar cada caso individualmente diante da variedade de contextos de uma cidade. Nesse artigo, em que analisa o programa do poder público de Barcelona *'Protegemos las escuelas'*, a autora realiza um estudo de caso baseado na análise dos 25 entornos de ambientes escolares

transformados a partir da ferramenta do Urbanismo Tático e traz contribuições importantes acerca do estudo da ferramenta. Apesar de analisar o conjunto de intervenções como um todo, cita que cada ação teve um impacto (assim como as ações implementadas em Belo Horizonte) e que “esses resultados são importantes para orientar próximos passos, para replicar o sucesso das ações e redesenhar aquelas que não foram bem-sucedidas, o caminho pelo qual o Urbanismo Tático opera como metodologia de ação” (FONTES, 2021, p.18, tradução da autora). Por isso, voltamos a insistir na importância de medir os impactos e analisar os dados referentes às Zonas 30 em Belo Horizonte.

Uma observação importante (mesmo a autora não tendo acesso total ao que foi coletado nas ações de Zona 30), é a aparente inconsistência nesse levantamento de dados. Cada instituição financiadora coletou os dados que lhe eram interessantes nas ações²⁶, o que pôde ser visto através das publicações nos sites dessas instituições, mas a prefeitura da cidade não estabeleceu seus próprios objetivos. Falta uma metodologia para medir acertos e erros por parte do poder público e para que os dados possam também ser comparados de uma intervenção para outra. Essas informações também deveriam estar disponíveis de forma transparente para consulta pública através do site próprio poder público. De acordo com entrevista fornecida por telefone em 16 de abril de 2021 à autora dessa dissertação pelo entrevistado E1, e quando indagado sobre conteúdo e monitoramento dos dados coletados nas ações de Zona 30, comenta:

Bom, sobre controle, como eu te disse, a gente monitora tudo. A gente monitora antes, durante e depois. A gente, por exemplo, na... a gente agora decidiu que... nos processos em que a gente implementou... nesse tipo de projeto, nós vamos monitorar por pelo menos um ano depois da intervenção. Então eu vou te dar uma ideia. A gente faz, por exemplo, além do registro fotográfico, a gente faz entrevistas com toda a população do entorno, a gente faz contagem de pedestres, ciclistas, veículos. A gente mede velocidade praticada na via e velocidade regulamentada. A gente faz levantamento de uso e ocupação do solo, a gente faz todo esse processo. Antes. Quando ele termina a gente refaz todo o... todas as entrevistas agora avaliando a intervenção. No caso do Confisco que a gente implementou... que foi a última que a gente implementou em setembro²⁷, a gente já voltou e já realizou 500 entrevistas com a Escola. É... no mês de fevereiro... a ideia é que a gente vá sempre fazendo monitoramento. A forma de fazer com que o projeto tenha sucesso é monitorar mesmo. [E1]

²⁶ Aparentemente, não houve, por exemplo, realização de entrevista com a comunidade do entorno da Zona 30 do bairro Lagoinha.

²⁷ O projeto de Zona 30 no bairro Confisco foi implementado em setembro de 2019.

Sob uma perspectiva otimista, as Zonas 30 ainda são, em todas as suas versões, processos iniciais de aprendizado e de tentativa e erro, e seu alcance, mesmo que tímido, tem movimentado o diálogo entre atores. O respiro proporcionado por esses novos espaços que são mais coloridos, mais convidativos à permanência, mais seguros, mais propícios ao convívio social tornaram as barreiras entre a rua e a calçadas mais fluidas, mais públicas e as travessias a pé e de bicicleta mais gentis. Por isso, pode-se dizer que essas pequenas intervenções táticas também têm se mostrado eficientes em apresentar à população de Belo Horizonte a possibilidade de retirada do espaço do carro da rua para tornar a cidade mais humana, mais amigável à pequena escala e melhor pensada para e pelas pessoas.

Há de se refletir, entretanto, sobre o impacto dessas intervenções de Urbanismo Tático para as localidades e sua relação com o urbanismo neoliberal. Buscando argumento na literatura e observando os desdobramentos até o momento, as Zonas 30 ainda não foram capazes de gerar novos arranjos institucionais, essenciais para subverter a lógica neoliberal (BRENNER, 2016). Infelizmente as ações não levaram os usuários a ocuparem, se apropriarem e regenerarem os espaços trabalhados, talvez, em grande parte, devido ao próprio posicionamento do poder público em relação à continuidade de suporte e de manutenção das ações. Reforçamos aqui o papel essencial do poder público em legitimar as ações de Urbanismo Tático como ferramenta de implementação. De acordo com Neil Brenner, para as cidades: se o objetivo for realisticamente vislumbrar um futuro mais social e espacialmente justo, democrático, habitável e ambientalmente saudável, é preciso refletir que “uma visão mais ampla do urbanismo e da transformação urbana, necessariamente depende da (eventual) articulação de uma visão abrangente do todo” (BRENNER, 2016, p.17).

Mesmo que se prefiram os métodos táticos sobre os de burocracias de perfil top-down (ou, aliás, os de desenvolvedores famintos por lucros e corporações transnacionais), parece que uma séria discussão sobre os planos territoriais em larga escala, a (re)organização institucional, os códigos legais e suas estratégias políticas de implementação é inevitável (BRENNER, 2016, p.17).

Por fim, a seguir apresentamos um quadro comparativo com a síntese das três análises e os principais alcances de cada uma das Zonas 30 previamente discutidas nesse capítulo (figura 73):

Figura 73: Quadro comparativo entre ações de Zona 30

	Zona 30 Cachoeirinha	Zona 30 Lagoinha	Zona 30 Confisco
Iniciativa	Poder público em parceria com ONGs internacionais	Sociedade civil em parceria com organizadores do festival C.U.R.A.	Poder público em parceria com ONGs internacionais
Parceiros locais	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comunidade escolar; ▪ ONGs e coletivos: 'BH em Ciclo', 'Ciclofórmula de Rua' e 'Nossa BH'. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Instituições de bairro: 'Viva Lagoinha' e 'Casas da Lagoinha'; ▪ Organizadores do C.U.R.A. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comunidade escolar; ▪ ONGs e coletivos: 'Nossa BH'.
Outros parceiros	ITDP Brasil	-*	WRI Brasil e Instituto Wuppertal
Dados levantados ANTES da fase efêmera	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contagens de pedestres e veículos;** <ul style="list-style-type: none"> ▪ Levantamento das velocidades regulamentadas; ▪ Medições de velocidades praticadas na área de intervenção; <ul style="list-style-type: none"> ▪ Levantamento da sinalização e equipamentos urbanos existentes; ▪ Levantamento das linhas de ônibus que circulam nas áreas afetadas pela intervenção; ▪ Identificação das principais lideranças comunitárias; ▪ Realização de entrevistas de percepção ambiental com a população residente, comerciantes e prestadores de serviço; ▪ Realização de oficinas com os alunos para apresentação inicial da proposta e coleta de contribuições para o projeto; 	-	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Realização de diagnóstico das vias do entorno da escola; ▪ Contagens de pedestres e veículos; ▪ Medição dos níveis de qualidade do ar no entorno da escola; ▪ Realização de oficinas com os alunos para apresentação inicial da proposta e coleta de contribuições para o projeto;
Dados levantados DURANTE OU APÓS fase efêmera	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contagens de pedestres e veículos; ▪ Medições de velocidades praticadas na área de intervenção; ▪ Disponibilizado um painel com espaço para a população se manifestar; ▪ Foram realizadas entrevistas de avaliação dos resultados da intervenção. 	Não houve	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contagens de pedestres e veículos; ▪ Medição dos níveis de qualidade do ar no entorno da escola; ▪ Foram realizadas entrevistas de avaliação dos resultados da intervenção.
Dados referentes à fase temporária	-	Não se aplica	Não se aplica
Status	Fase temporária	Fase efêmera	Fase efêmera
Principais alcanços	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Protótipo piloto que deu visibilidade para o uso do Urbanismo Tático como ferramenta de planejamento; ▪ Envolvimento de escolas e moradores do entorno no processo da intervenção. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chamou atenção para o festival. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Envolvimento de escola e moradores do entorno no processo da intervenção; ▪ Comunidade escolar engajada e disposta a ajudar na manutenção do novo espaço.
* - sem informações a respeito;		** informações sobre dados que se repetem estão identificadas com mesma cor	

Fonte: Elaborado pela autora.

No capítulo seguinte apresentamos alguns dos desdobramentos dos casos de Urbanismo Tático do tipo Zona 30 aqui apresentados, deixando em aberto perspectivas futuras para o urbanismo na contemporaneidade.

CAPÍTULO 4: QUESTÕES DO URBANISMO CONTEMPORÂNEO: táticas para o enfrentamento à COVID-19 e perspectivas futuras

Neste tópico propomos uma reflexão sobre a contribuição do uso de Urbanismo Tático no espaço público de forma a enfrentar situações urbanas urgentes, como a ocorrida durante a crise da COVID-19 em 2020 e 2021, a qual também demandou adaptações para o processo de pesquisa da presente dissertação. Para ilustrar o uso de iniciativas táticas aplicadas à mobilidade durante o período de pandemia na cidade de Belo Horizonte, apresentamos o caso da implementação da malha cicloviária temporária e de uma intervenção do tipo “Ecozona” que foram reflexo e evolução dos casos de Urbanismo Tático do tipo “Zona 30”, previamente implementados, e que foram analisados caso a caso no Capítulo 3 deste trabalho. Discutiremos ainda nesta sessão, os reflexos dessas ações urgentes para a cidade em situação de pandemia, colocando em foco o potencial do Urbanismo Tático como meio de responder a situações de crise, em especial sob os aspectos da mobilidade urbana e do engajamento civil e nas medidas protetivas adotadas durante a crise da COVID-19 no Brasil.

Em meio a um cenário pandêmico, sair do território privado de nossas casas à rua supõe ultrapassar o limite da mesma para lançar-se ao espaço coletivo, que agora tornou-se um espaço de risco. Todavia, a necessidade de manter ativa a vida urbana e garantir um deslocamento urbano seguro em nossas cidades, exigiram mudanças urgentes no desenho urbano e o rearranjo súbito do cotidiano para o controle da COVID-19.

De repente, os limites de uso e de apropriação do espaço público mudaram. A disseminação do novo coronavírus trouxe à tona insatisfações e reivindicações pertinentes da sociedade frente à ausência do Estado em prover direitos básicos como o de ir e vir e ressaltou a emergência de uma contrarresposta por parte dos cidadãos, em exigir a implementação de iniciativas protetivas do poder público no âmbito da mobilidade urbana.

Como pôde, a própria sociedade civil começou a se movimentar na busca por fazer ajustes na cidade e adaptações em sua rotina, a fim de garantir uma mobilidade mais segura. De fato, as determinações de distanciamento físico como medida capaz de diminuir a transmissão frente à facilidade de contágio do novo coronavírus interferiu

nos deslocamentos, nos regimes de trabalho e de estudos, trazendo a necessidade de adaptar esses hábitos às condições de crise.

Sem tempo para soluções urbanísticas de médio e longo prazos e sem disponibilidade de recursos financeiros para intervenções complexas, abriu-se espaço para o Urbanismo Tático, experiências pontuais e de baixo custo, soluções mais ágeis de serem implementadas e que geralmente estão relacionadas à construção do empoderamento cidadão do tipo *bottom up*²⁸ para contornar momentos de necessidade e gerar soluções temporárias paliativas para problemas urgentes como o da mobilidade urbana.

4.1. Da crise ao tático das ciclofaixas temporárias²⁹

O mundo pós-pandêmico não poderá ser o mesmo e, apesar de todos os questionamentos que temos nos feito nesse momento incerto, há a certeza da necessidade de um projeto de desenvolvimento urbano mais justo, mais humano e mais democrático. Por isso, diante das insatisfações e dos desequilíbrios que essa forma de fazer cidade acarretou ao longo do tempo, pode-se dizer que a pandemia acabou por acirrar conflitos e práticas de um cenário que já existia. O desafio de agora é repensar a cidade da maneira mais democrática possível e como uma rede de territórios que se organiza e se comunica de formas diferentes, os quais precisam ser pensados de forma descentralizada e cada qual com suas especificidades. Esses territórios também sofrem influência uns dos outros e, por isso, precisam estar integrados em suas ações de resolução de conflito para avançarem juntos.

Reivindicar o espaço público urbano pode ser uma forma promissora de criar novos modelos e de se enfraquecer as barreiras impostas pelos anseios capitalistas. E, apesar de parecer contrastante a macroescala da cidade, em relação à microescala e abrangência pontual de intervenções urbanas táticas, ações desse tipo podem se tornar ferramentas para criar espaços de fala sobre o cotidiano das localidades e de

²⁸ Johnson (2003) define como “sistemas bottom-up” organizações nas quais o ordenamento parte de interações coletivas que se sistematizam de forma descentralizada.

²⁹ Segundo o ANEXO I dos conceitos e definições do Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997): “ciclofaixa” corresponde à uma parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos que é delimitada por sinalização específica; já a “ciclovía” seria uma pista própria destinada à circulação de ciclos que é separada fisicamente do tráfego comum.

reinventar cidades e territórios mais democráticos. Nesse sentido, Adriana Sansão Fontes elucida:

[...] pequenas atuações táticas podem potencializar situações existentes, intensificar a experiência urbana cotidiana, reivindicar e reconquistar gradualmente os lugares e dar identidade a espaços degradados, colaborando para transformações permanentes de longo prazo (SANSÃO-FONTES, 2018, p.103).

De forma generalizada e como já retratado nos capítulos anteriores, o Urbanismo Tático não possui definição única, mas pode ser visto como uma “abordagem para construção e ativação de uma vizinhança, usando intervenções e políticas de curto prazo e baixo custo, que permitam a imediata recuperação, redesenho ou programação do espaço público, visando futuras transformações” (SANSÃO-FONTES et al., 2019).

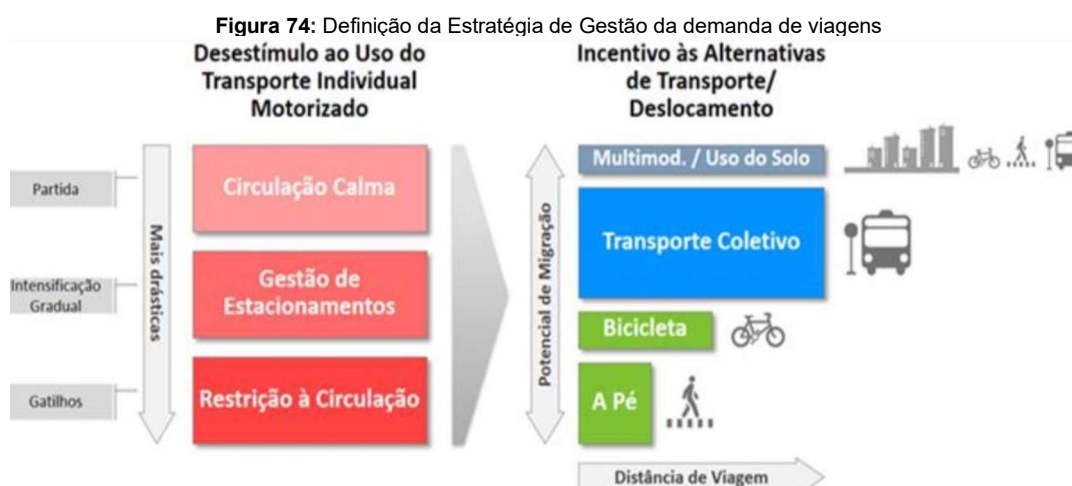
Diante do exposto e refletindo sobre a situação de crise agravada pela pandemia que urge respostas aos problemas urbanos, argumenta-se que o Urbanismo Tático e os elementos em comum que o fundamentam, possam significar profundas transformações urbanas e culturais para os lugares. Acredita-se que essa ferramenta tenha potencial de trazer à tona tentativas urgentes de reconquista do direito à cidade e dos lugares urbanos como espaços políticos e plurais. Nesse âmbito e de acordo com David Harvey (2012, p.74), esse direito à cidade significa “o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade”, colocando que esse direito é essencialmente coletivo, uma vez que esta transformação dos indivíduos “depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo de moldar o processo de urbanização (2012, p.74)” e quando isso não ocorre, o próprio contexto público torna-se reflexo da lógica capitalista aplicada ao urbano, ou seja, cria espaços desconectados e que não apresentam vida urbana e social permeadas por trocas, encontros e coletividade (HARVEY, 2014).

O contexto pandêmico atual e a urgência em manter ativas as atividades essenciais à manutenção da vida urbana, nos colocam todos os dias diante de um impasse que não é de hoje, mas que carece reflexão: não é mais possível pensar o urbanismo como sendo uma construção acabada (GONZALES ET AL., 2013). A forma urbana de hoje se transforma a todo momento e é logo superada por exigências futuras, as quais requerem, por isso, novas expressões cotidianas de cidade. A produção do espaço urbano do presente, do cotidiano e que está em constante transformação, inclui um indivíduo consciente que deseja se apropriar da cidade para

se adaptar e responder às mudanças contínuas de seus hábitos. Em se tratando dessa tomada de consciência, em Belo Horizonte, Minas Gerais, a reivindicação de um espaço público mais seguro e mais sustentável para se deslocar, partiu dos ciclistas há alguns anos e alia atualmente ideias de infraestruturas temporárias táticas à emergência de medidas protetivas para se deslocar na cidade frente à crise da COVID-19.

Diante dos novos desafios impostos pela pandemia à mobilidade urbana, os ciclistas de Belo Horizonte perceberam que suas constantes reivindicações por melhoria na mobilidade por bicicleta seriam uma oportunidade de garantir segurança nos deslocamentos e de também afirmar o seu papel como agentes ativos nas decisões urbanas. Assim, a partir também da consolidação de um diálogo permanente e periódico com o poder público e com a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTRANS), pressionaram ainda mais a administração pública, direcionando a mesma a apostar nas ações rápidas e práticas de Urbanismo Tático para implementar ciclofaixas temporárias e facilitar os deslocamentos urbanos durante a pandemia.

Outro ponto importante que contribuiu para a viabilização da estrutura cicloviária temporária da cidade foi a instituição no Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (PlanMob-BH 2030), em sua revisão mais recente datada em 2017, estratégias para desestímulo ao uso do transporte individual motorizado (figura 74), propondo “a utilização de medidas que agem nas condições de deslocamento de forma gradual (as mais simples consideradas de ‘partida’ e as mais drásticas avaliadas através dos ‘gatilhos’) [...]” (BHTRANS, 2017a, p.28).



Fonte: BHTRANS, 2017a, p.28.

Nesse âmbito, com o respaldo da política pública de mobilidade em vigor, aliada ao risco de exposição ao contágio na opção do transporte coletivo de massa, o posicionamento de uma sociedade civil engajada e a urgência trazida pela crise da COVID-19, a Prefeitura de Belo Horizonte, por meio da BHTrans, se mobilizou rapidamente para indicar soluções seguras de mobilidade durante o período pandêmico e a bicicleta se mostrou como uma excelente alternativa de deslocamento seguro, sustentável e individual.

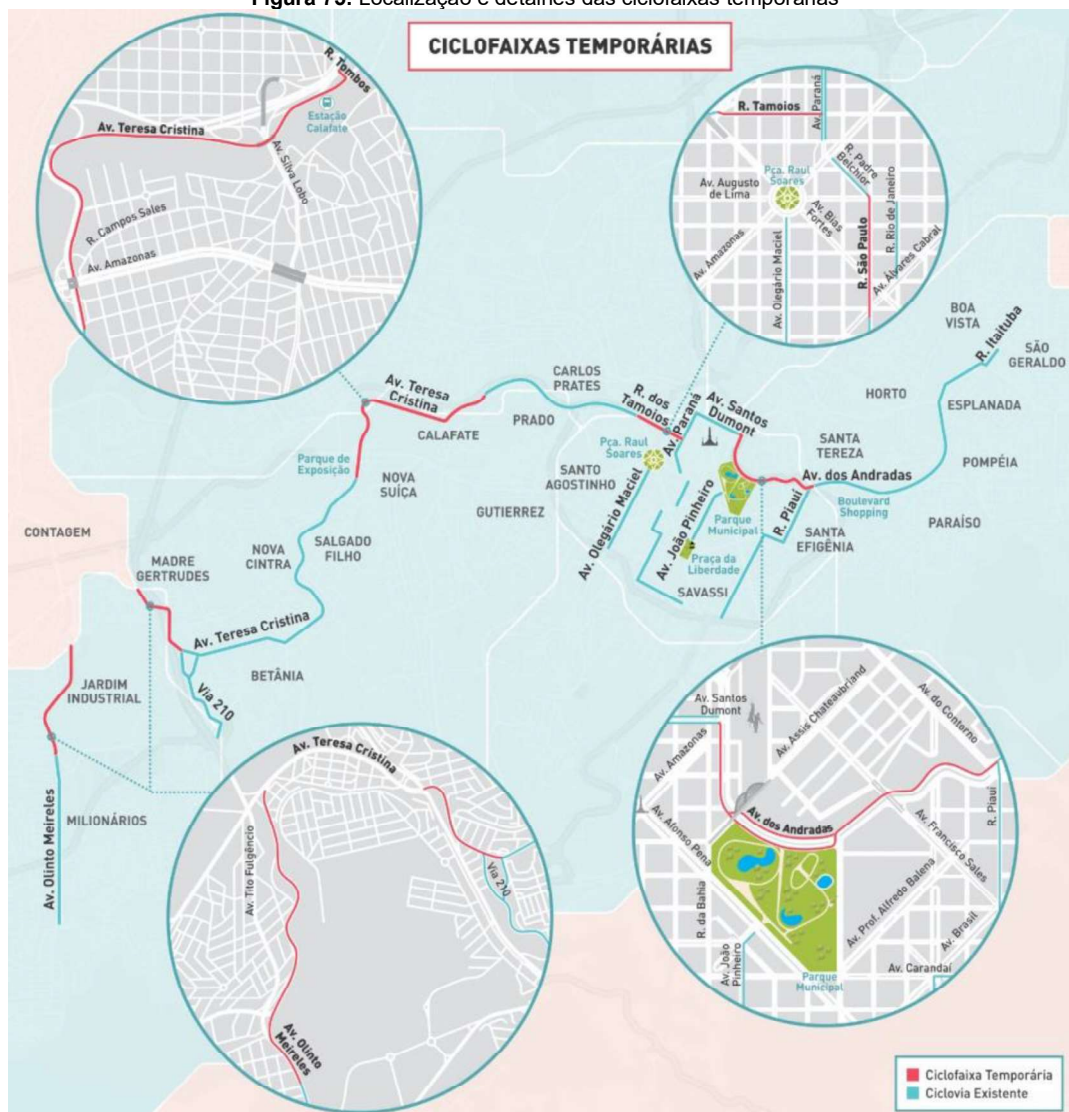
Em conjunto com os ciclistas da cidade, o poder público municipal realizou vistorias que identificaram a melhor rota para receber, em um primeiro momento, a infraestrutura cicloviária temporária. Na primeira fase do projeto temporário inaugurada em 13 de julho de 2020, foi instalado um conjunto de ciclofaixas que conectaram as regiões Leste e Oeste da cidade, com cerca de 30 km de extensão, oferecendo uma opção mais segura e sustentável para ir e vir em Belo Horizonte. Além da proposta já estar implementada e em pleno funcionamento, é preciso dizer que a mesma aproveitou trechos de ciclovias preexistentes e propôs novas ciclofaixas, as quais ligam a região do Barreiro à Avenida dos Andradas, no bairro São Geraldo. O projeto evoluiu ainda mais e integrou também ciclofaixas no trecho da avenida Teresa Cristina, localizado no município de Contagem (figura 75).

As barreiras físicas comuns ao Urbanismo Tático que foram adicionadas nessas ciclofaixas relacionam-se ao uso de sinalização com pinturas, cones e balizadores, os quais delimitam a área destinada ao tráfego de bicicletas. A prefeitura também se preocupou em sinalizar com placas e faixas temporárias as instruções para motoristas e motociclistas para que respeitassem o espaço destinado aos usuários de bicicleta (PBH, 2020). De acordo com o poder público municipal, após a inauguração do projeto e seu monitoramento, foi possível constatar grande utilização da infraestrutura temporária, fator que também favoreceu a implementação de melhorias em pontos de segurança fragilizada.

Em setembro de 2020, iniciou-se o processo de transição da infraestrutura temporária em permanente, tornando possível oferecer à população a ampliação de espaços seguros destinados aos deslocamentos por bicicleta na cidade. A pandemia provocada pelo novo coronavírus, juntamente com a adoção de um modelo neoliberal de cidade e o aprofundamento de uma crise social urbana de grandes proporções no Brasil, vêm precarizando a vida pública, impondo acessos diferenciados aos lugares

da cidade e elucidando ainda mais a estrutura desigual e antidemocrática de sociedade e de urbanidade em que vivemos.

Figura 75: Localização e detalhes das ciclofaixas temporárias



Fonte: PBH, 2020.

Diante da nova ameaça à saúde e da velocidade de contágio pelo novo coronavírus, a principal recomendação estabelecida foi a de isolar-se. Essa tem sido a principal frente de combate à pandemia e a qual nos impulsionou à uma direção avessa à da proximidade e da esfera coletiva defendidas neste trabalho. Sobre o convívio social, a COVID-19 mudou radicalmente a forma como nos comportamos e como experimentamos o espaço público urbano e tem levantado discussões mais profundas acerca da importância em prover espaços públicos de qualidade, democráticos, que sejam universais, seguros, salubres, e que mantenham ativa a vida urbana, a liberdade de ir e vir e as trocas sociais.

O Urbanismo Tático surge, nesse cenário, como forma emergencial para adequar o espaço público às novas necessidades de isolamento físico. Diante da complexidade para a realização de mudanças na infraestrutura urbana, ações táticas têm tratado de amenizar os efeitos da pandemia no cotidiano, mesmo que, por vezes, apenas de forma paliativa. É claro que o engajamento cidadão e discurso da coletividade defendidos por essa forma de intervir na cidade são positivos, mas, na prática, é preciso também que exista boa vontade por parte do poder público, o respaldo legal das políticas públicas e uma interação eficiente entre sociedade civil e profissionais envolvidos no planejamento e na gestão dos órgãos municipais, a fim de garantir processos coletivos e integrados de transformação do espaço urbano. Juntos, os diferentes atores podem investigar as necessidades cotidianas dos territórios, suas possibilidades, suas particularidades e garantir ganhos para todas as partes.

A evolução da malha cicloviária de Belo Horizonte e sua transformação de temporária em infraestrutura permanente trouxe novas possibilidades de conexão também com os espaços públicos durante o período de pandemia. O sucesso desse processo possibilitou dar início à integração dessas ciclofaixas às praças da cidade, nesse caso direcionando o projeto para o ciclista, mas abrangendo a melhora de espaço público também para o pedestre. O processo de continuidade das ações táticas iniciadas durante a pandemia deu origem à intervenção intitulada “Ecozona”, um pequeno projeto de readequação urbana, mas de grandes propósitos, uma experiência coletiva e participativa que poderá ser replicada em outros pontos da cidade, novamente conectada às ciclofaixas e cujo processo será analisado a seguir.

4.2. Ecozona Bairro Santa Tereza, uma marca permanente?

Tabela 10 - Ficha técnica Ecozona

FICHA TÉCNICA	
Escala	Rua / entorno de praça
Composição dos atores	Poder público, universidade privada, sociedade civil, sociedade civil organizada e ONGs internacionais
Materiais	Tintas, vasos de plantas, mobiliário em solo cimento fabricado no local, piso emborrachado e brinquedo infantil
Fases até o momento	Permanente
Data e duração da fase efêmera	12 a 15 de maio de 2021 (4 dias)
Local	Praça Joaquim Ferreira da Luz, bairro Santa Tereza, Belo Horizonte

Fonte: Elaborado pela autora

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (Cap. III, Art. 61), a velocidade máxima prevista para vias urbanas é de 80 km/h, no entanto, órgãos locais de trânsito com jurisdição sobre as vias, podem regulamentar limites superiores ou inferiores a esse, como é o caso de Belo Horizonte que desde 2019 vem implementando áreas de baixa velocidade.

O poder público de Belo Horizonte aliou dessa vez a questão da redução de velocidades de veículos motorizados à esfera ambiental no entorno do projeto piloto intitulado “Ecozona” (tabela 10). A definição do conceito “*EcoZone*” está em evolução, mas trata-se de uma abordagem que visa integrar diferentes setores/atividades em um bairro aliando baixo tráfego, baixa emissão e baixa produção de lixo. As Ecozonas em Belo Horizonte vêm sendo trabalhadas através do projeto Urban Pathways³⁰(UP).

A intervenção piloto nasceu a partir do exemplo da implementação de Urbanismo Tático da Zona 30 do Bairro Confisco e mesclou conceitos como ‘Zona de Baixa Emissão’ (LEZ)³¹ e ‘Lixo Zero’³², intencionando se tornar um precedente replicável em outras áreas da cidade. A estratégia dos projetos desenvolvidos pela UP é promover ações locais capazes de gerar mudança de mentalidade acerca de escolhas sobre os modais de transporte e sobre a forma como se ocupa e se experimenta o espaço público. Para isso os organizadores incluem nos projetos, que possuem baixo custo e pequena escala, práticas mais sustentáveis de gestão de resíduos, capacitação de comunidades locais, abordando quando possível, e simultaneamente, a mobilidade ativa e questões de energia e de resíduos por meio de uma série de atividades que incluem urbanismo tático, conscientização, participação cidadã e avaliação de impacto (UP, 2020).

³⁰ “O Urban Pathways tem o objetivo de dar uma contribuição ativa para a entrega sobre o Acordo de Paris em nível municipal no contexto da Nova Agenda Urbana e dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. Seu objetivo é contribuir diretamente para o desenvolvimento urbano sustentável, concentrando-se em projetos de implementação no áreas de mobilidade, energia e gestão de recursos. O projeto é financiado pela International Climate Initiative (IKI) do Ministério Federal Alemão para o Meio Ambiente, Conservação da Natureza e Segurança Nuclear (BMU) e é implementado pelo UN-Habitat, Instituto Wuppertal e UN-Environment. A proposta Urban Pathways começou em quatro países-piloto (Índia, Brasil, Quênia e Vietnã) para desenvolver uma estrutura cidade-laboratório, que deve ser replicada nas regiões parceiras”(UP, 2020, p.6, tradução da autora).

³¹ Comuns em países europeus, as LEZ, abreviação de Low Emission Zones, são áreas onde os veículos mais poluentes são regulamentados. Geralmente isso significa que eles não podem transitar na área ou que terão que pagar a mais por isso, de acordo com o que é estabelecido para cada região (COMISSÃO EUROPEIA, 2007).

³² O Conceito ‘Lixo Zero’ consiste no máximo aproveitamento e correto encaminhamento dos resíduos recicláveis e orgânicos e a redução – ou mesmo o fim – do encaminhamento destes materiais para os aterros sanitários e/ou para a incineração (INSTITUTO LIXO ZERO BRASIL, 2010).

[...] Entendendo que a transição para um desenvolvimento urbano sustentável não é apenas uma questão de infraestrutura, mas que uma mudança de mentalidade tem um papel enorme, o envolvimento da comunidade nesses projetos é fundamental. Assim, esses pilotos utilizarão metodologias participativas para aumentar o apoio a modos de mobilidade sustentáveis, transformar espaços públicos, promover ruas limpas e redução e separação de resíduos. Sua abordagem busca capacitar os vizinhos para ter um impacto na mudança em sua comunidade, conscientizar e aumentar o conhecimento coletivo sobre desenvolvimento urbano sustentável e questões ambientais. (UP, 2020, tradução da autora).

A implementação do primeiro protótipo ocorreu no bairro Santa Tereza (figura 76), onde há uma grande presença de restaurantes bares e centros culturais. Esse bairro pertence à regional Leste de Belo Horizonte, de acordo com a divisão municipal do território.

Nos dias 12 a 15 de maio de 2021 sob a iniciativa da Prefeitura de Belo Horizonte, por meio da BHTrans e em parceria com diversos atores como moradores do bairro, Ongs locais, Instituição de ensino privado, Entidades e parcerias internacionais, assim como voluntários para o mão-na-massa (tabela 11) ocorreu a etapa de implementação física.

Figura 76: Localização do bairro Santa Tereza em relação à área central de Belo Horizonte e abrangência da Ecozona

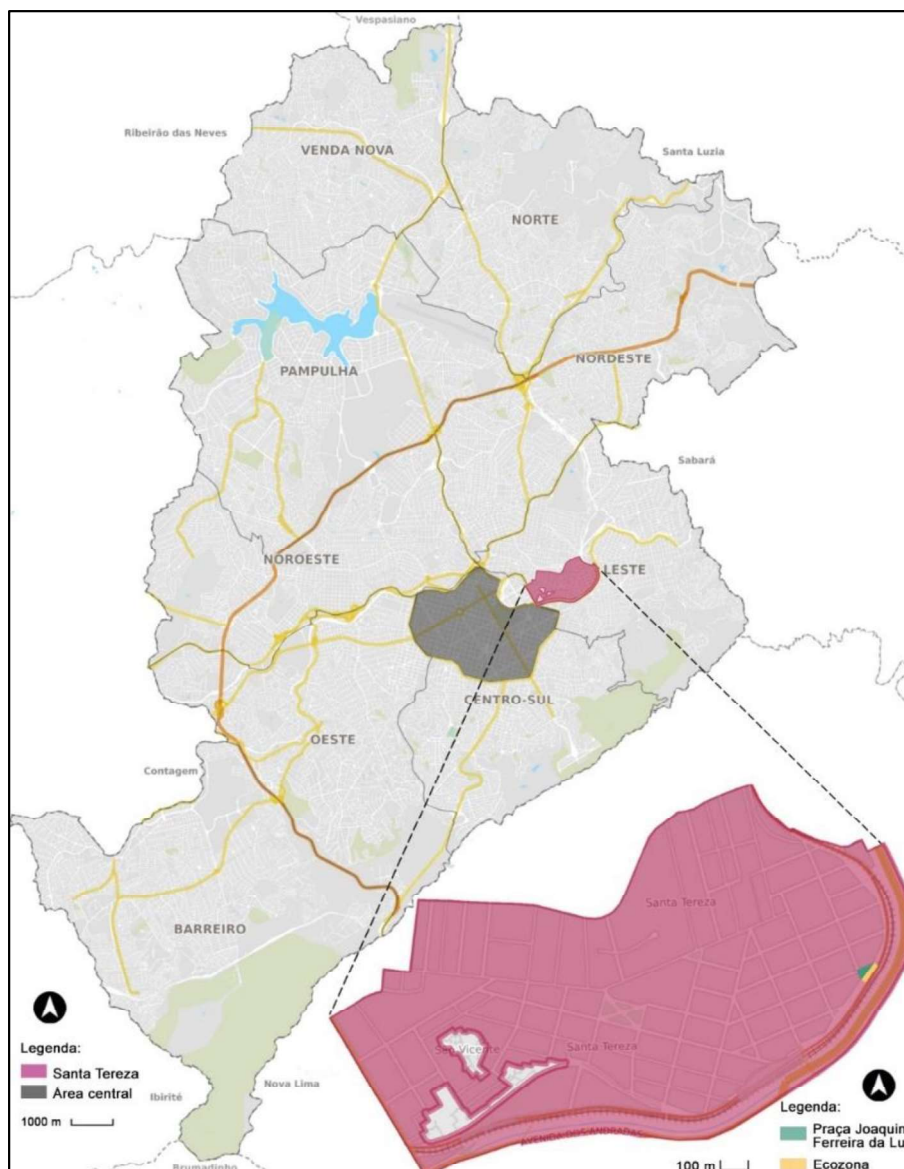


Figura 65: Fonte: PBH, 2021. Adaptado pela autora.

Tabela 11 - Atores sociais e seus papéis no processo de implementação da Ecozona Santa Tereza

Organização	Tipo	Papel no processo
BHTrans	Agência municipal	Coordenação geral
Nossa BH	Organização não-governamental (ONG.)	Agência de implementação
Instituto Wuppertal	Instituto de pesquisa alemão	Conselho de Direção – Suporte técnico e coordenação internacional
UN-Habitat	Programa de Assentamentos Humanos das Nações Unidas	Conselho de Direção – Suporte técnico
WRI Brasil	Organização internacional	Conselho de Direção – Suporte técnico
Secretaria da Regional Leste	Agência municipal	Suporte para planejamento da intervenção e implementação da mesma
Superintendência de Limpeza Urbana (SLU)	Agência municipal	Apoio na conscientização e em atividades relacionadas à gestão de resíduos
GT Pedala BH	Conselho consultivo	Aconselhamento sobre mobilidade ativa
BH em Ciclo	Associação de ciclistas	Aconselhamento sobre mobilidade ativa
Associação de bairro	Sociedade civil	Participação da comunidade e formação de demandas para o novo desenho urbano

Fonte: Acervo BHTRANS.

As equipes do Urban Pathways e da WRI Brasil, financiadores do projeto, iniciaram as discussões com a BHTrans em março de 2020 para planejar a implementação dessa que seria a primeira intervenção do tipo Ecozona na cidade. O plano original era o de realizar uma intervenção temporária nos arredores de duas escolas do bairro, replicando a abordagem das Zonas 30 implementadas nos Bairros Cachoerinha e Confisco. Porém, com o fechamento das escolas devido à pandemia, ficou decidido mudar a abordagem para implementar a promoção de medidas de mobilidade ativa no entorno de uma importante praça do bairro. A intervenção no entorno de escolas acabou sendo postergada para uma segunda fase de implementação que complementar a Ecozona executada na rua lateral à Praça Joaquim Ferreira da Luz (figura 77 e figura 78) e arredores.

Figura 77: Área destinada à implementação da Ecozona antes da implementação do projeto



Fonte: Acervo BHTRANS.

Figura 78: Local escolhido para implementação da Ecozona



Fonte: Elaborado pela autora em parceria voluntária com a empresa Metrics Mobilidade.

Sob esse âmbito, considerando que a ampliação da infraestrutura para ciclistas e pedestres era fundamental para reduzir os riscos de infecção por COVID-19, a proposta de Ecozona incluiu também a introdução de uma ciclofaixa de aproximadamente 1,1km conectando a malha cicloviária pré-existente na Avenida dos Andradas às ruas próximas da praça escolhida para intervenção que foram transformadas em ciclorrotas (figura 79, 80 e 81). Foi uma forma de facilitar a chegada até o local da intervenção passando por um viaduto e permitindo um acesso mais seguro para os deslocamentos feitos por bicicleta.

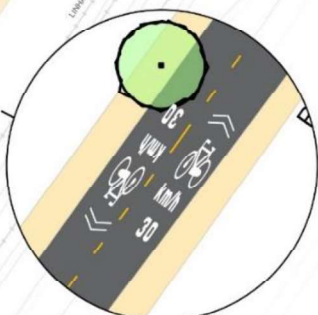
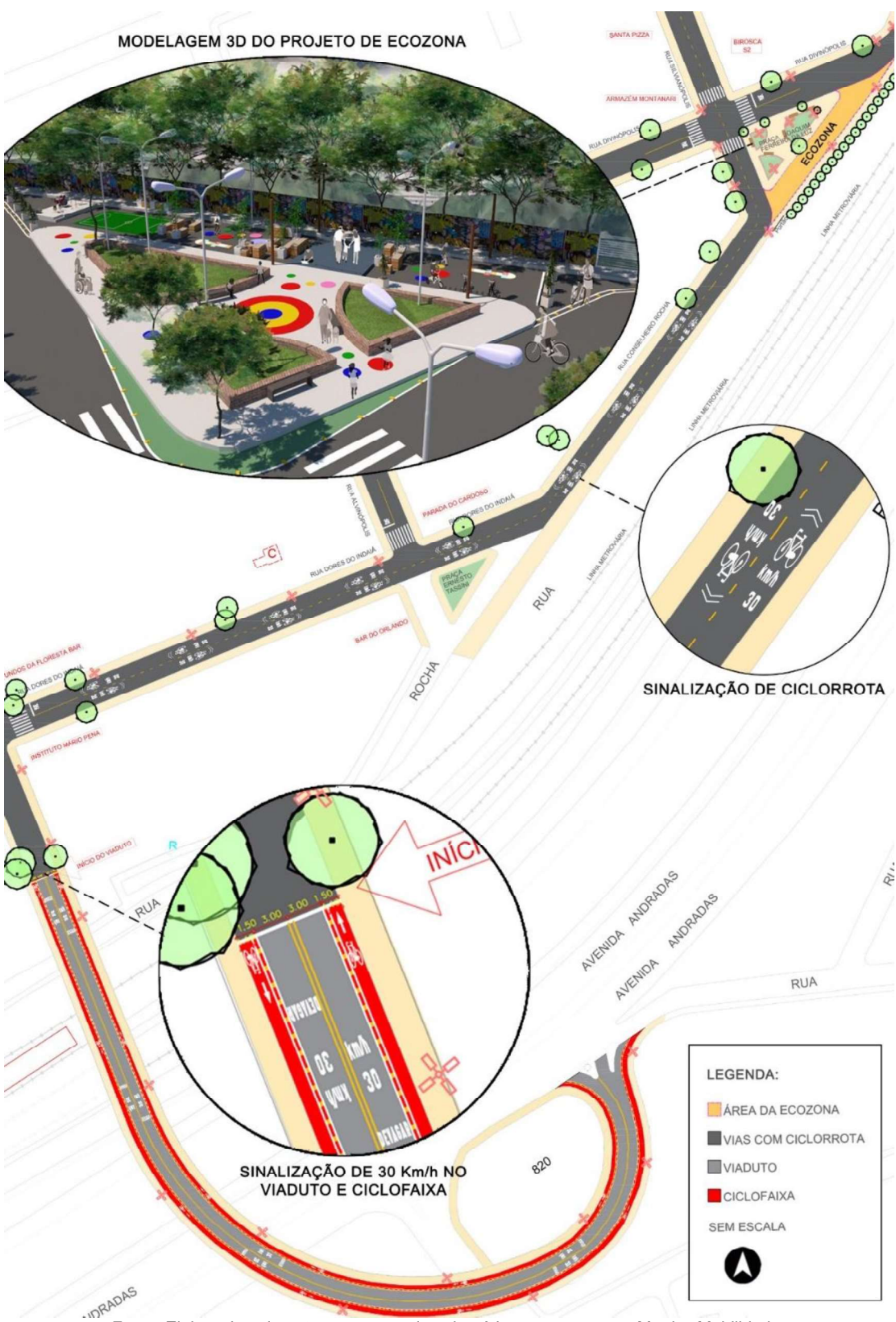
[...] a gente sabia que a gente ia ter mais uma intervenção, essa intervenção a princípio ela tava agendada pra 2020 e a gente ia fazer uma intervenção nos moldes que a gente fez as três primeiras intervenções, as duas primeiras na verdade, que era envolvendo escolas, então a gente sempre que a gente quer envolver uma escola a gente dá uma olhada pro mapa de Belo Horizonte

e a gente vê onde tem uma escola que a gente acha que é uma escola populosa, a gente olha pra o entorno da escola pra ver se é um entorno que realmente carece de um tratamento, e a gente pensa numa comunidade que seja mobilizada pra gente construir o projeto junto... então, a gente já tinha, é... trabalhado no Cachoeirinha, no bairro Cachoeirinha, a gente já tinha trabalhado no bairro Confisco e a gente já tinha trabalhado na Lagoinha... esse projeto Ecozona, ele nasceu com a proposta de trabalhar além das questões da mobilidade urbana, também outras áreas da sustentabilidade, ele tinha um foco específico também, em por exemplo tratamento de resíduos, então destinação do lixo e tinha já um recorte desde o início de trabalhar com a sociedade civil... então, é... quando a chamada foi aberta pra financiamento, uma das... um dos braços do projeto era que a sociedade civil organizada apresentasse também um projeto é... ligado ou à área de mobilidade urbana ou à área de tratamento de resíduos e aí quem apresentou proposta por parte da sociedade civil foi o *Movimento Nossa BH* e o *Movimento Lixo Zero* que é um movimento no bairro Santa Tereza, então, isso tudo foi anterior à gente vir... eles começaram com essa proposta, quando a gente foi se agrupando, é... aí a gente foi... o projeto foi ficando maior e a gente pensou também num trabalho de mobilidade junto com eles... então o bairro Santa Tereza era muito por isso, é porque a gente ainda queria vir pra regional leste, que a gente ainda não tinha trabalhado, aqui tem escolas interessantes pra gente trabalhar, é um bairro que tem uma comunidade muito ativa... é... e a gente sabe que a comunidade aqui ocupa muito espaços públicos então tudo foi casando, assim, é mais ou menos assim que a gente vai construindo, a gente vai discutindo, vai olhando um pouco pro bairro, vai vendo o que que tem de possibilidades e foi assim que a gente chegou no bairro Santa Tereza. [E1]

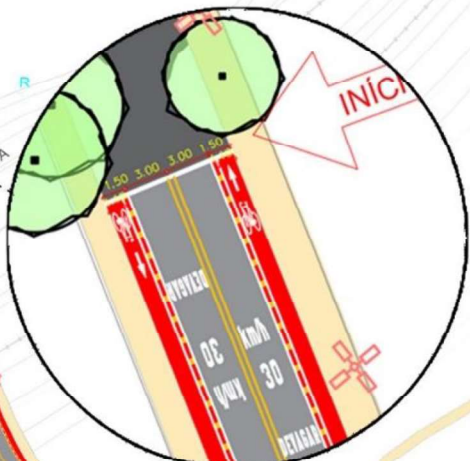
A Ecozona é um exemplo dos desdobramentos do urbanismo contemporâneo: uma resposta rápida, resultado de um trabalho conjunto para a reformulação de um espaço que podia ser melhorado fisicamente para atender à atual demanda dos usuários. A configuração final não foi temporária, mas permanente, em busca de um espaço público de qualidade, com recursos de infraestrutura necessários para atender as demandas dos moradores e para trazer segurança durante a situação de crise, a qual nos fez enxergar a importância, tanto para a saúde física e mental, de poder usufruir de bons lugares na cidade.

Figura 79: Projeto total incluindo a ciclofaixa sob viaduto que conecta a Avenida dos Andradas ao Bairro Santa Tereza e a conexão feita por meio de ciclorrota até a praça Joaquim Ferreira da Luz

MODELAGEM 3D DO PROJETO DE ECOZONA



SINALIZAÇÃO DE CICLORROTA



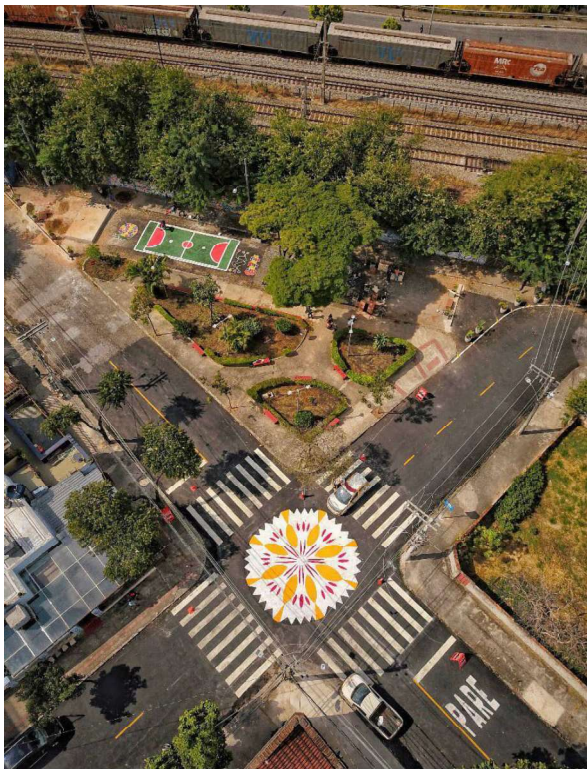
SINALIZAÇÃO DE 30 Km/h NO VIADUTO E CICLOFAIXA

LEGENDA:

- ÁREA DA ECOZONA
- VIAS COM CICLORROTA
- VIADUTO
- CICLOFAIXA
- SEM ESCALA

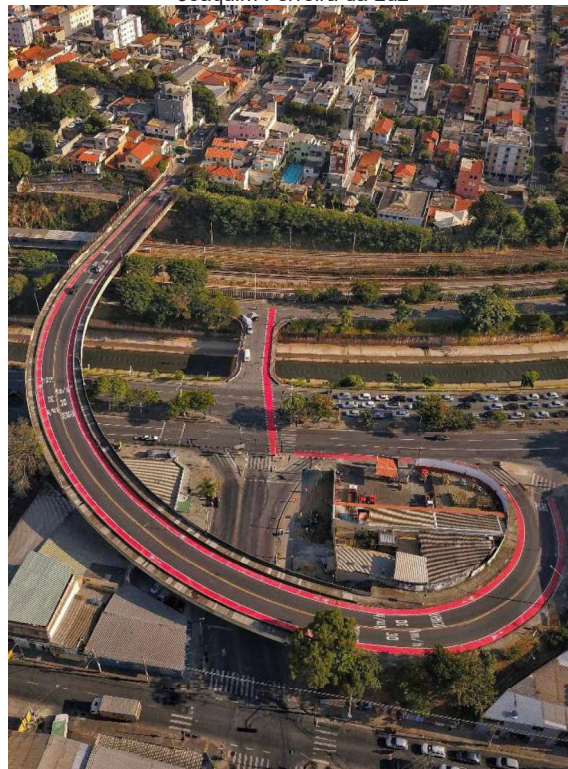
Fonte: Elaborado pela autora em parceria voluntária com a empresa Metrics Mobilidade.

Figura 80: Vista aérea com entorno da Praça Joaquim Ferreira da Luz após a implementação da Ecozona



Fonte: Octopus Filmes.

Figura 81: Ciclofaixa sob viaduto que conecta a malha cicloviária pré-existente na Avenida dos Andradas ao bairro Santa Tereza e facilita o acesso até a praça Joaquim Ferreira da Luz



Fonte: Octopus Filmes.

Por meio de um processo participativo e colaborativo de decisão, os moradores das proximidades do Bairro Santa Tereza em Belo Horizonte foram capazes de opinar e de atuar ativamente na reconfiguração espacial da Praça Joaquim Ferreira da Luz, de modo a colocar vizinhos, comerciantes e frequentadores do local em contato e empoderá-los a partir de encontros online, frente às decisões tomadas em diálogo com o poder público, ongs e entidades parceiras e instituições financiadoras

A BHTrans já tinha a concepção pronta do projeto que eles queriam fazer uma ligação na Andradas e queriam fazer um tratamento na praça... e aí eu entrei com a parte de projeto e eu participei das três reuniões com a comunidade... foi uma reunião mais inicial pra comunicar do projeto, uma reunião de oficinas com a comunidade pra cada um opinar o que deveria ter o projeto e a terceira reunião foi de apresentação do projeto pra comunidade... então eu participei dessas reuniões e elaborei o projeto junto com a BHTrans e o pessoal do Nossa BH, do movimento Nossa BH a partir da opinião das pessoas, das ideias das pessoas que surgiram nas reuniões com a comunidade. [E4]

Uma das fases do projeto implementação de Ecozona que envolveu a participação da sociedade civil, moradores e frequentadores da praça Joaquim Ferreira da Luz, foi a etapa de reuniões com a comunidade, que contou com três

encontros online abertos, com presença, respectivamente, de 15, 26 e 32 participantes cada um, para usuários e voluntários sugerirem ideias e desejos para o novo espaço. A primeira reunião foi essencialmente para apresentar a proposta de intervenção à comunidade, comunicar o local escolhido para acolher a intervenção, ouvir a opinião dos indivíduos sobre a escolha desse lugar e levantar informações sobre demanda. Na segunda reunião já foi possível apresentar um desenho urbano preliminar (figura 82) contendo alguns dos elementos levantados na primeira discussão. A partir da metodologia de *World Café*³³, promoveu-se um processo participativo e diverso (figura 83), o qual trouxe discussões e elucidou complexidades sobre a proposta de intervenção. Durante essa segunda reunião, foram geradas três mesas/salas de discussão na plataforma online google meet, em que os participantes conversaram, fizeram proposições sobre as imagens e colocaram seus olhares acerca do novo desenho urbano sugerido para a praça.

Com o avanço e reformulação da proposta e a formação de novas parcerias, foi possível apresentar na terceira reunião online um desenho urbano que trazia um cenário compatível e mais realista entre as demandas e as necessidades levantadas por parte da sociedade civil, limitações impostas de baixo orçamento e possibilidades de projeto (figura 84).

Figura 82: Estudo preliminar de desenho da Ecozona apresentado durante a 2ª reunião com a comunidade



Fonte: Elaborado pela autora em parceria voluntária com a empresa Metrics Mobilidade.

³³ O *World Café* é uma metodologia de livre acesso, criada por Juanita Brown e David Isaacs. Trata-se de um processo criativo que visa gerar e fomentar diálogos entre os indivíduos, nos quais todos são convidados a contribuir e a compartilhar saberes. O nome Café aparece justamente para convidar as pessoas a conversarem de forma mais descontraída, como se estivessem em uma mesa de um café/restaurante (BROWN, 2002).

Figura 83: Print de uma das “mesas” / quadro de demandas elaborados durante o Word Café
Grupo 2 - Ideias para espaço quadra - Janaina



Fonte: Acervo da autora.

Figura 84: Proposta final para a Ecozona apresentado durante a 3ª reunião com a comunidade



Fonte: Elaborado pela autora em parceria voluntária com a empresa Metrics Mobilidade.

Nesta última reunião aconteceu ainda a consolidação da parceria com o Fab Lab Newton (laboratório de fabricação digital da Newton - Centro Universitário Newton Paiva) e o Escritório Escola Studio N (também da Newton), que fizeram a apresentação do mobiliário feito em taipa de pilão.

Por fim, a proposta final de revitalização do entorno da praça Joaquim Ferreira da Luz, incluiu não só a sinalização viária do entorno com uma rede de mobilidade ativa, como também a criação de uma extensão da praça com a utilização desse mobiliário.

A oportunidade de feitura em loco do mobiliário de solo-cimento na presença de voluntários possibilitou que fossem sugeridos posicionamentos para os bancos e mesas de acordo com o desejo da comunidade e em locais de sombra. Devido à situação de pandemia e ao perigo de contágio e aglomerações, a etapa de implementação da Ecozona não contou com a participação dos moradores do bairro durante os dias de ação mão-na-massa e não pôde ser feita a divulgação da chamada pelo site do poder público ou redes sociais. Entretanto compareceram alguns arquitetos, técnicos do poder público e alunos de cursos de arquitetura que se voluntariaram a ajudar na pintura e feitura do espaço. Essa etapa proporcionou entender o processo que envolve a elaboração do mobiliário, desde a fabricação das formas, seus encaixes, seu uso e reutilização, preparo e peneiramento da terra, os traços da massa, emprego da técnica da taipa-de-pilão e tempo de cura, promovendo intenso aprendizado e possibilidade de integração entre esses voluntários e corpo técnico (figuras 85, 86, 87, 88, 89 e 90).

Figura 85: Peneiramento da terra e preparo da massa



Fonte: Acervo da autora. Maio 2021.

Figura 86: Traços da massa solo-cimento



Fonte: Acervo da autora. Maio 2021.

Figura 87: Aspecto das fôrmas de banco e mesa



Fonte: Acervo da autora. Maio 2021.

Figura 88: Moldagem da massa em fôrma



Fonte: Acervo da autora. Maio 2021.

Figura 89: Prensagem manual da massa em fôrma

Fonte: Acervo da autora. Maio 2021.

Figura 90: Desenforme da massa solo-cimento

Fonte: Acervo da autora. Maio 2021.

O poder público adicionou também vasos de plantas feitos de cimento para possibilitar tanto o fechamento da praça para carros, quanto a criação de um local mais atrativo à permanência para os pedestres. Também foram incorporados ao projeto pinturas lúdicas no chão, uma pequena quadra e um palco para eventos (figura 91 e figura 92). Ainda, acerca de mudanças físicas e adaptações, em uma segunda fase de implementação foram incorporados ao projeto uma porção de piso emborrachado e um brinquedo infantil, já previstos no projeto final apresentado à comunidade durante a terceira reunião online e também um conjunto de paraciclos que foram instalados atrás do palco (figura 93 e figura 94).

Figura 91: Aspecto final da Ecozona após fase efêmera: mobiliário para descanso fabricados a partir da taipa-de-pilão e palco ao fundo

Fonte: Acervo da autora. Maio 2021.

Figura 92: Aspecto final da Ecozona após fase efêmera: pinturas lúdicas

Fonte: Acervo da autora. Maio 2021.

Figura 93: Instalação de piso emborrachado e brinquedo infantil em agosto de 2021



Fonte: Foto por Janaína Dias Amorim.

Figura 94: Instalação de paraciclos em setembro de 2021



Fonte: Foto por Eveline Prado Trevisan.

Figura 95: Novos usos e encontros na praça Joaquim Ferreira da Luz após a implementação da Ecozona em junho de 2021



Fonte: Foto por Eveline Trevisan.

Figura 96: Prática de esportes na praça Joaquim Ferreira da Luz após implementação da Ecozona em outubro de 2021



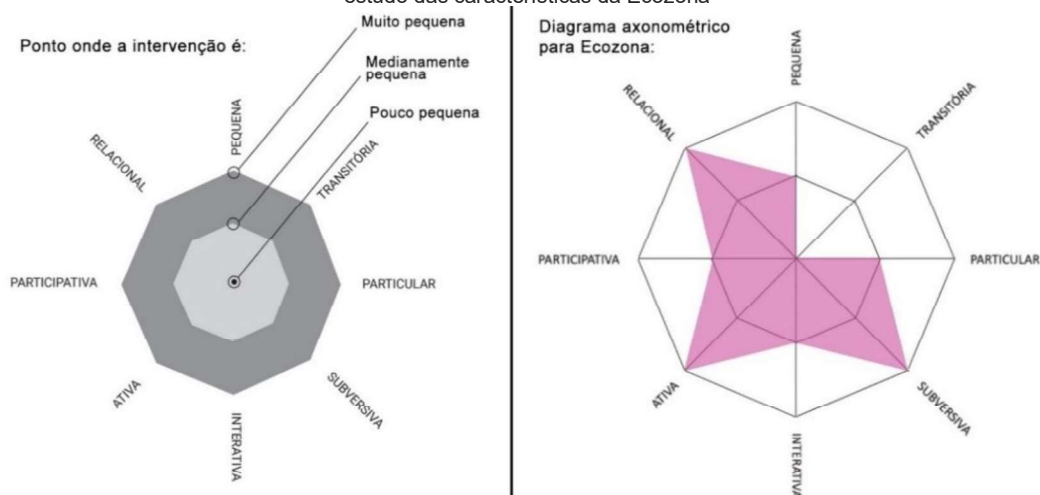
Fonte: Instagram: santaterezatem.

As transformações espaciais geradas pela Ecozona e implementadas até o momento de publicação dessa dissertação parecem ter sido bem recebidas pelos moradores do bairro e foram capazes de estimular novos usos e novas interações (figura 95 e figura 96). Acreditamos que essas transformações possam ter colaborado de certa forma em divulgar que, gradualmente, podemos transformar os espaços de automóveis em espaços de pedestres e ciclistas. Há também um legado imaterial para esse novo espaço, que foi convertido em extensão da praça, que é a mudança de significado proporcionada a partir de uma conexão reestabelecida ou mesmo fortalecida entre os moradores e a praça. Pode-se dizer que a Ecozona Santa Tereza propiciou um uso mais intenso desse lugar, mais reuniões estão acontecendo ali, agora há mais espaço para prática de exercícios e área para as crianças. A intervenção colaborou em transformar a antiga praça em um espaço público mais atrativo, não novo, mas melhorado a partir de seu significado para a comunidade. Nesse caso, cabe citar Neil Brenner (2016), que diz que a intervenção tática pode funcionar como ferramenta de capacitação para os usuários do espaço da cidade,

“permitindo-lhes ocupar, apropriar-se dele, continuamente transformando-o, e, assim, produzir uma cidade diferente da que qualquer um poderia ter programado antecipadamente” (p.18).

A fim de estruturar a análise da Ecozona como intervenção tática e de seu impacto, utilizamos as características definidas por Sansão Fontes (ver figura 2): **pequena, transitória, particular, subversiva, interativa, ativa, participativa, relacional** (SANSÃO-FONTES, 2012), como forma de representação. A metodologia utilizada para avaliação das intensidades dessas dimensões estrutura-se na participação voluntária da autora dessa dissertação durante a construção da Ecozona. Construimos então, a partir do trabalho de mapeamento e análise das intervenções temporárias desenvolvido na cidade do Rio de Janeiro pelo LabIT³⁴, e também sob o âmbito da mesma metodologia de análise utilizada por eles, um diagrama composto por três octógonos concêntricos cuja leitura se dá do centro para as extremidades (figura 97) (LABIT, 2015) e que colabora para a reflexão de parâmetros da Ecozona, a saber: (i) ter pequena escala; (ii) ter natureza transitória; (iii) ser particular a determinado contexto; (iv) subverter algum uso ou convenção; (v) buscar a interação relação usuário - lugar e usuário - morador/descobertas; (vi) ativar o espaço público; (vii) ter natureza participativa e; (viii) incentivar as relações sociais, a intimidade entre desconhecidos (SANSÃO-FONTES, 2012; SANSÃO-FONTES, 2018).

Figura 97: À esquerda exemplo de leitura do diagrama e à direita a representação de um diagrama axonométrico para estudo das características da Ecozona



Fonte: Elaborado pela autora. Parte das imagens em LABIT, 2015.

³⁴ O LabIT (Laboratório de Intervenções Temporárias e Urbanismo Tático) é um laboratório de pesquisa desenvolvido dentro do PROURB-FAU/UFRJ (programa de Pós Graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro) e dedica-se ao estudo das intervenções temporárias e do urbanismo tático como formas de transformação positiva da cidade do Rio de Janeiro.

A possibilidade de estar presente em todos os processos envolvidos e a observação durante e após fase efêmera permitiu registros *in loco*, acompanhamento do andamento do processo junto aos atores sociais, análise e sistematização dos resultados para formulação de um diagrama.

Explicando cada uma das arestas e sua força para formulação do desenho do diagrama axonométrico da Ecozona, tem-se uma intervenção medianamente **pequena**, que converteu parte do eixo viário em maior área útil de praça. O fato dessa extensão ter transformado um lugar que era totalmente dominado por carros e que servia, principalmente, de estacionamento, em um local agora exclusivo para pedestres, encontra a dimensão **subversiva** a partir da mudança radical de uso, agora como espaço público que serve a um bem maior. A dimensão **ativa** surge da própria movimentação que acarretou a mudança de desenho urbano e que trouxe novas possibilidades de uso. A Ecozona dialoga com a dimensão **relacional** quando permite interações diversas e de diferentes intensidades entre atores: associação de bairro, diferentes entidades de sociedade civil organizada de Belo Horizonte, poder público, empresa privada contratada, instituição de ensino, além das ONGs internacionais que foram as financiadoras. A dimensão **particular** é alcançada por meio da relação lugar-intervenção, a praça Joaquim Ferreira da Luz é um espaço singular para o bairro, carregado de valor afetivo para os moradores, e isso pôde ser percebido a partir das reuniões online com a comunidade, que manifestou seu afeto em relação àquele espaço, às características culturais e históricas, ao comércio familiar estabelecido no entorno da praça, à tradição de ir até o portão da divisa com o eixo ferroviário para “ver o trem passar”. A intervenção foi também **participativa**, apesar da situação de isolamento físico necessária durante o período pandêmico, associando possibilidade de orçamento às demandas levantadas durante as reuniões online com os moradores da região que opinaram e fizeram mudanças de desenho urbano. Ainda, apesar da dimensão **interativa** ter também ficado um pouco fragilizada devido ao contexto de pandemia e à impossibilidade de um maior número de usuários poderem participar da construção, o método pelo qual foi construído o mobiliário exigiu um esforço conjunto e de iniciativa “faça-você-mesmo”, em que os voluntários participantes tomaram conhecimento da técnica, do processo de trabalho e de material não convencionais, solo-cimento e taipa-de-pilão. Esse conhecimento adquirido e a disponibilidade do uso de formas e apoio técnico oferecidos a partir do Fab Lab Newton (laboratório de

fabricação digital da Newton - Centro Universitário Newton Paiva) e do Escritório Escola Studio N (também da Newton), proporcionaram que esse aprendizado possa ser levado e estendido a outros lugares, por quem participou da Ecozona e deseja replicar a técnica em sua comunidade. Por fim, a Ecozona foi uma intervenção temporária implementada como permanente no espaço público, e por isso não possuiu caráter **transitório**.

Ainda não é possível dizer se a Ecozona faz parte realmente de um plano maior para a cidade, ou se foi implementada apenas como medida emergencial frente à necessidade de aumentar a oferta de espaços públicos durante a crise da Covid-19. Não foram encontradas informações no site do poder público de que as intervenções de Urbanismo Tático que vêm sendo implementadas façam parte de um projeto maior, cujo processo será aperfeiçoado com o tempo, sistematizado e colocado como plano de ação. Questionamos, por isso, se a ferramenta do Urbanismo Tático estaria realmente sendo usada como teste no espaço em prol de melhorias e ajustes futuros, ou só como uma solução mais barata aos cofres públicos. À medida que o poder público externaliza o custo da produção do espaço público, talvez cada vez mais esteja se aproximando de uma lógica neoliberal, em que o Estado se ausenta da responsabilidade sobre o espaço público urbano. Cabe citar aqui a relação conflituosa entre as formas de urbanismo tático e neoliberal destacada por Neil Brenner (2016). Segundo o autor a relação entre as duas instâncias é complexa e confusa. O Urbanismo Tático pode até envolver algum tipo de desafio à política urbana fundamentalista de mercado, mas para o autor, na maioria dos cenários possíveis para essa ferramenta, a mesma não chega a atacar de fato o urbanismo neoliberal. Logo, dentro da tipologia específica de relação entre esses projetos proposta por Brenner, a Ecozona poderia ser classificada como “cenário 2: entricheiramento”, em que o Urbanismo Tático:

[...] internaliza uma agenda neoliberal (por exemplo, relacionada a uma diminuição do papel das instituições públicas e/ou uma extensão das forças de mercado) e, assim, contribui para o posterior enraizamento, consolidação e extensão do urbanismo neoliberal (BRENNER, 2016, p.10).

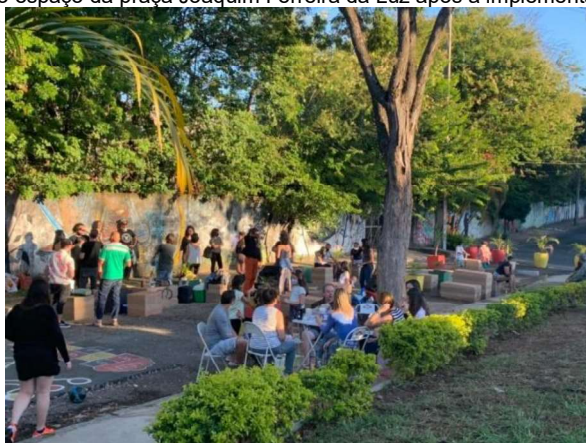
No âmbito dos argumentos desse autor, apesar de a Ecozona estar enquadrada em parâmetros do Urbanismo Tático, acreditamos que o distanciamento da prefeitura em prezar pela continuidade e pela manutenção dos projetos aponta para uma visão de futuro inteiramente compatível com as prioridades neoliberais.

Afastando, por isso, a possibilidade de políticas progressistas e formas de governo mais colaborativa, defendidas durante o discurso dos atores envolvidos na proposta.

Todavia, apesar de não sabermos sobre possíveis desdobramentos e continuidade de projetos como esse (com bastante otimismo), acreditamos que a Ecozona possa ter produzido um novo significado social para o espaço, que permitirá possibilidades de novas expressões e evolução desse lugar como espaço coletivo, futuramente replicável e possível para outras localidades (figura 98). E esperamos que em uma oportunidade fora do contexto pandêmico projetos como o da Ecozona, que fazem uso da abordagem do Urbanismo Tático no processo de implementação e validação de um novo desenho urbano, possam auxiliar na percepção de carências urbanas, trazendo soluções rápidas e acessíveis para os lugares, se transformando em ações mantidas a longo prazo. Ademais, é preciso destacar nesse estudo de caso a oportunidade de construção de inteligência coletiva a partir de métodos construtivos e metodologias colaborativos e da capacitação e integração de atores que tiveram oportunidade de trabalhar juntos em processos participativos de criação e de empoderamento.

Apesar de ter sido prontamente implementado de maneira permanente no espaço (com a ausência de fase temporária), não podemos garantir que o Urbanismo Tático seja uma marca permanente para Belo Horizonte; mas é certo dizer que a abordagem está ganhando visibilidade, que a Ecozona foi um processo mais amadurecido de uso da ferramenta na cidade, de um processo mais participativo, que sofreu ajustes de acordo com as demandas dos cidadãos e que aparentemente começa a integrar a agenda política, portanto com grande potencial de criar legados permanentes para a sociedade.

Figura 98: O efeito social do novo espaço da praça Joaquim Ferreira da Luz após a implementação da Ecozona em julho de 2021



Fonte: Foto por Eveline Trevisan.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo de transformação do espaço público nas cidades contemporâneas não é estático. Os usos e as necessidades físicas dos espaços vêm evoluindo de forma a tentar acompanhar a urgência do agora, do imediato e do efêmero que caracterizam a pós-modernidade. Estamos diante de desdobramentos urbanos políticos, sociais, econômicos e ambientais que parecem cada vez mais precisar de velocidade e de uma resposta instantânea. Nem sempre a complexidade dos problemas urbanos permite que os processos sejam resolvidos instantaneamente e rapidamente, mas a condição temporária pode sim ter aspectos positivos para os lugares contemporâneos. Nas palavras de Sansão-Fontes (2012), a condição efêmera revela uma liberdade criativa que permite novas formas de atuar na cidade. Nesse sentido, acreditamos que, mesmo questionáveis, os casos de Urbanismo Tático retratados nesse trabalho possam ser protótipos de novas formas inovadoras de tratamento do espaço público da cidade de Belo Horizonte. Diante disso, para esclarecer resultados e desdobramentos desta pesquisa, apresentamos, a seguir, as principais considerações:

1. Possibilidades tímidas de recuperação progressiva do espaço público para o pedestre e para o ciclista a partir da abordagem tática.

Notamos certa evolução nos casos apresentados, uma vez que as primeiras tentativas geraram conhecimento e serviram como aprendizado para as ações posteriores. E, pensando em um contexto de infraestrutura, as intervenções mais recentes, as ciclofaixas construídas durante a pandemia e a Ecozona, parecem ter deixado um legado mais sólido e permanente, conforme apontado neste trabalho. É preciso dizer que os casos apresentados são os primeiros resultados e efeitos de uma política pública e de um direcionamento recentes por parte do poder público em promover maior sustentabilidade nos deslocamentos em Belo Horizonte, buscando para isso referências e apoio internacionais. Há uma intenção também de conectar os espaços e as pessoas de uma forma mais intensa (de intimidade), que é uma característica geralmente presente nos manuais de redução de velocidade e publicações estudados nessa dissertação, que de maneira geral buscam formas inovadoras de inserir a escala humana no planejamento e de reinseri-la como prioridade nos projetos. Não podemos afirmar se as ações foram, até o momento, bem ou mal sucedidas, e nem qual o impacto dessas transformações para as

comunidades, pois acreditamos que todas os estudos de caso ainda estão sendo construídos e seus impactos avaliados. Tanto é que, até a finalização dessa dissertação, nenhum relatório de avaliação de impacto foi produzido pelo poder público e divulgado à população. Mas podemos dizer, que mesmo tendo fases intensas breves, as ações trouxeram uma atmosfera de construção coletiva para as localidades, de reflexão sobre o espaço do pedestre e do ciclista na cidade, assim como de saber coletivo e troca de experiências, que podem ser aplicados em situações futuras. Em relação às intervenções de Zona 30, um ponto negativo que pôde ser levantado foi a ausência de prazo para execução da fase permanente, o que nos leva a acreditar que há falta de uma visão de futuro e de posteriores adaptações para as intervenções. Isso, associado à má manutenção desses espaços, pode levar à degradação total da proposta de desenho urbano que se pretendia perpetuar, dirigindo as possibilidades de projeto para um sentido contrário ao de recuperação progressiva dos espaços intervencionados. Ressaltamos, entretanto, que o fato de as intervenções temporárias estarem sendo experiências ou mesmo tentativas de reconquista de espaços públicos já é um ganho considerável pois, acontecendo na prática, essas ações podem servir como formas reais, estruturas construídas, passíveis de questionamento e de reflexão sobre para quem são construídos os espaços, o que são espaços públicos de qualidade, qual é o espaço do carro, do pedestre e do ciclista na cidade. Aos nossos olhos, uma grande conquista nos estudos de caso é o incentivo à construção de espaços mais convidativos à convivência e de desenhos urbanos mais amigáveis à bicicleta e à escala humana, que buscaram em todos os casos retirar um pouco do espaço do carro para redistribuí-lo com outros modais, os modais ativos.

2. A legislação vigente contribui pouco para o processo de incorporação de ações táticas e temporárias de ciclofaixas, Ecozona e Zonas 30 em ações permanentes, contínuas e escaláveis.

Abrangendo todas as ações de Urbanismo Tático estudadas, sentimos falta de uma metodologia para mensurar acertos e erros por parte do poder público, além de uma lógica de implementação e prioridade na escolha dos locais intervencionados. Além disso, não tivemos acesso a informações que apontassem para um plano de trabalho bem estruturado e planejamento em escala municipal. Ou seja, não foi observada uma estratégia de ação com propósito e direcionamento. Tão pouco a abordagem tática foi entendida como verdadeira política pública para a cidade pois,

apesar de os recursos de acalmamento de trânsito terem sido incluídos nas ações de planejamento para a mobilidade a partir do PlanMob-BH 2030, a ferramenta do Urbanismo Tático, mesmo empregada com certa constância, ainda não foi instituída como possível forma de implementação e de replicabilidade das ações. Outro ponto a se destacar é que constatamos que os casos de Zona 30 estudados não têm tido manutenção, por isso imaginamos ser pouco provável a criação de vínculos, a assiduidade na apropriação dos lugares pelos usuários, o sentimento de pertencimento por parte da sociedade civil e a transformação dessas ações em intervenções permanentes, contínuas e escaláveis. Tal cenário de precariedade pode até passar uma mensagem errada para a sociedade de que foi uma tentativa de improvisação e não de transformação dos espaços a partir da ferramenta do Urbanismo Tático (SANSÃO-FONTES, 2021). O papel dos atores envolvidos para a conservação dos lugares também foi uma grande questão, já que não encontramos informações acerca da responsabilidade dos parceiros pós - fase efêmera. Uma observação interessante é que a Ecozona, que partiu da fase efêmera direto para a fase permanente, teve mais sucesso na implementação de uma versão mais durável do que os demais casos estudados. Cabe aqui uma observação: talvez a fase temporária não funcione muito bem no Brasil, já que geralmente o apoio do poder público e o suporte das instituições financiadoras não parece ser contínuo durante essa etapa. Para manter as intervenções sadias, talvez fosse possível implementar uma fase efêmera (medindo minimamente os impactos) que pudesse ser convertida diretamente em obra final. Nesse caso, é essencial manter o suporte dos atores envolvidos para implementar a fase permanente sem a descontinuidade no processo.

3. O papel inconsistente dos atores sociais no processo de implementação de ações táticas em Belo Horizonte, a inconsistência no levantamento de dados e a afinidade com o urbanismo neoliberal.

Apesar da particularidade de cada ação, é importante que os dados gerados nos processos possam também ser comparados de uma intervenção para outra, de modo a acompanhar sua evolução e repensar o que pode ser melhorado em uma próxima oportunidade. Essas informações também deveriam estar disponíveis de forma transparente para consulta pública através do site do próprio poder público. Essas primeiras ações tiveram impactos diversos e esses resultados são importantes para orientar as próximas intervenções, tanto para replicar o que foi bem sucedido, quanto para repensar o que não deu certo. Ou seja, fazer uso da ferramenta do

Urbanismo Tático “como uma forma metodológica de validação para o desenho urbano” (SANSÃO-FONTES, 2021). Ainda acerca da transparência das informações, uma grande incógnita é em relação à real atuação e grau de envolvimento das instituições de bairro, ONGs e coletivos da própria cidade nos processos, sendo essas instituições locais apenas citadas por parceiros financiadores e pelo poder público. Em relação à integração dos envolvidos e à intensidade dos processos participativos, aparentemente, a Zona 30 do bairro Cachoeirinha, a Zona 30 do bairro Confisco e a Ecozona foram processos mais colaborativos entre atores e talvez por isso mais transformados ao longo de sua realização, pois receberam demandas e incentivos de mais de um dos lados interessados e foram mais questionados, mais discutidos. A participação da sociedade civil também esteve mais presente nesses casos, aos olhos dessas autoras, ainda uma participação distante do “poder real” discutido por Arnstein (1969), devido a uma parceria entre cidadãos e detentores de poder ainda enfraquecida, longe de uma situação de empoderamento. Cabe aqui uma crítica aos processos descritos, que ainda precisam aprimorar seus processos participativos inserindo a sociedade civil desde o início das ações, na escolha da localidade, até as fases posteriores à efêmera, talvez com partilha da responsabilidade acerca da manutenção dessas intervenções com os representantes da sociedade civil responsáveis pelas regionais. Ainda, no que compete ao planejamento urbano, apesar de não terem sido gerados novos arranjos institucionais capazes de subverter à lógica neoliberal e que os projetos urbanísticos tenham chegado às comunidades um pouco prontos, com os locais de intervenção previamente escolhidos pelo poder público, os moradores muitas vezes opinaram e exerceram seu poder como agentes transformadores do espaço, mesmo que de forma tímida, mas colocando seus desejos e duvidando de soluções pré-concebidas. Por fim, o Urbanismo Tático mostrou-se como alternativa capaz de democratizar os espaços pois contribuiu para melhor articulação e visão mais abrangentes dos processos e atores como um todo.

4. Alguns alcances, limitações e desdobramentos desta pesquisa

Procuramos trazer uma contribuição para o tema do Urbanismo Tático, fomentar sua discussão, questiona-lo e ressaltar seu potencial em ser um meio de construir lugares de forma temporária e a partir de uma nova experiência. Dessa forma, concordamos que preparar os espaços a partir da abordagem do Urbanismo Tático implica que sejam flexíveis, adaptáveis, mantidos com qualidade e bom aspecto e reversíveis para abarcar intervenções futuras. Em todos os estudos de caso e

também com o conhecimento adquirido ao longo do trabalho, percebemos que a escalabilidade e a continuidade das ações táticas até que se tornem permanentes é um trabalho que se constrói ao longo do tempo, em etapas e com constantes aprimoramentos, nunca como um resultado pronto e completamente previsível, mas elástico, que abraça possibilidades de uma cidade nova e renovada diariamente, fluida, bem articulada entre espaço e pessoas, dinâmica e coletiva. Nesse sentido uma das grandes dificuldades desta pesquisa foi o limitado acesso a dados e a estudos de impacto. Como agravantes podemos citar a falta de transparência do poder público, a incerteza da existência de dados, informações conflitantes entre fontes, e a dificuldade de acesso/disponibilidade das informações pós-intervenção. Além disso, poucos entrevistados se disponibilizaram a contribuir com entrevistas online e foi desafiador encontrar pessoas disponíveis para falar sobre os projetos. É importante dizer que estamos aprendendo a usar a ferramenta do Urbanismo Tático nas cidades brasileiras. Talvez o Urbanismo Tático esteja longe de resolver os problemas urbanos, mas emprega-lo como ferramenta nas nossas realidades pode ajudar a enxergar os pontos que precisam ser trabalhados, tanto pelo poder público na forma de política pública, como pela sociedade civil usuária na forma de uso e apropriação. Cabe aqui citar outro desafio encontrado, que foi a falta de informação acerca da atuação de atores/instituições, seu grau de envolvimento nas ações e em que intensidade. Pouco foi encontrado também sobre o papel e atuação dos movimentos sociais, lideranças de bairro e ONGs locais nos projetos. Por fim, pretendemos contribuir para o arcabouço científico da produção do espaço urbano frente a modos emergentes e contemporâneos de construção da cidade como o Urbanismo Tático. Esperamos que o trabalho possa ter evidenciado essa ferramenta como uma alternativa de governança pública, que considera as especificidades na pequena escala urbana e que contribui em inserir a sociedade nas decisões urbanas. Para crescer no tema pensamos que seria interessante acompanhar e pesquisar mais a fundo a utilização, apropriação e evolução espacial dos estudos de caso e de outros que possam vir a surgir, sua continuidade e experiência com espaço público em um momento pós-pandemia. Ainda, para futuros estudos, propomos o aprofundamento da análise sobre mudanças nas práticas tradicionais do urbanismo na contemporaneidade a fim de verificar se se limitam a amenizar os efeitos prejudiciais do urbanismo neoliberal ou se de fato pretendem combatê-lo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AMORIM, J. D. **Zona 30 e Ecozona: experiências em Belo Horizonte**. Disponível em: <https://www.instagram.com/tv/CSPTVCzHsC2/?utm_source=ig_web_copy_link>. Acesso em: 9 ago. 2021.
- AMORIM, J. D.; TREVISAN, E. P.; BARRIGA, M. R. M. **Bankable Project - in the Cachoeirinha Neighbourhood - Pilot Project Concept**. Berlim: [s.n.]. Disponível em: <http://www.urban-pathways.org/uploads/4/8/9/5/48950199/up_project_concept-small.pdf>. Acesso em: 31 jul. 2021.
- ANDRADE, C. **Lagoinha promove conexão entre arte, território e empreendedorismo criativo**. Disponível em: <<https://www.obeltrano.com.br/portofolio/c-u-r-a-a-lagoinha/>>. Acesso em: 7 set. 2021.
- ARNSTEIN, S. R. A Ladder Of Citizen Participation. **Journal of the American Institute of Planners**, v. 35, n. 4, p. 216–224, jul. 1969.
- ARRAIS, C. A. A construção de Belo Horizonte e o projeto de memória de Aarão Reis. **Diálogos**, v. 14, n. 3, p. 579–603, 2010.
- BARRETO, A. **Belo Horizonte: Memória histórica e descritiva - história antiga e história média**. 2. ed. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996.
- BENDASSOLLI, P. F. et al. Indústrias criativas: definição, limites e possibilidades. **Revista de Administração de Empresas**, v. 49, n. 1, p. 10–18, 2009.
- BENNER, S. M. Tactical Urbanism: From Civil Disobedience to Civic Improvement APPROVED BY SUPERVISING COMMITTEE : **The University of Texas at Austin**, n. 12, p. 1–63, 2013.
- BERNARDES, B. M.; GONÇALVES, R. G. As propostas institucionalizadas e os processos participativos relacionados com o Bairro Lagoinha, em Belo Horizonte/MG. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, v. 8, n. 60, p. 137, 2020.
- BH EM CICLO. **Ciclistas constroem novos cenários - Belo Horizonte**. Belo Horizonte, 2013a. Disponível em: <<http://bhemiciclo.org/ciclistas-constroem-novos-cenarios-belo-horizonte/>>. Acesso em: 17 jun. 2020
- BH EM CICLO. **Ciclistas vão às ruas em busca de espaços seguros e respeito**. Belo Horizonte, 2013b. Disponível em: <<http://bhemiciclo.org/ciclistas-vao-as-ruas-em-busca-de-espacos-seguros-e-respeito/>>. Acesso em: 14 jun. 2020
- BH EM CICLO. **Primeira reunião extraordinária do GT Pedala BH**. Belo Horizonte, 2017. Disponível em: <<http://bhemiciclo.org/primeira-reuniao-extraordinaria-do-gt-pedala-bh/>>. Acesso em: 12 jun. 2021
- BH EM CICLO. **BH em Ciclo no Workshop CONNECTIVE CITIES**. Belo Horizonte, 2018. Disponível em: <<http://bhemiciclo.org/connective-cities-2018-bh/>>. Acesso em: 20 jun. 2020
- BH EM CICLO. **A BH em Ciclo**. Belo Horizonte, 2020. Disponível em: <<http://bhemiciclo.org/o-que-e-bh-em-ciclo/>>. Acesso em: 10 jun. 2020

BHTRANS. **Política de Segurança no Trânsito de Belo Horizonte**. Belo Horizonte: [s.n.]. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/imagens/authenticated%2C_editor_a_bhtrans/PoliticadeSegurancanoTransitodeBeloHorizonte.pdf>. Acesso em: 27 mar. 2020.

BHTRANS. **Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH - Relatório Síntese**. Belo Horizonte: [s.n.]. Disponível em: <<https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/planmob-bh/documentos>>. Acesso em: 24 mar. 2020a.

BHTRANS. **Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH - Diagnóstico**. Belo Horizonte: [s.n.]. Disponível em: <<https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/planmob-bh/documentos>>. Acesso em: 18 nov. 2020b.

BHTRANS. **Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH - Relatório Final**. Belo Horizonte: [s.n.]. Disponível em: <<https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/planmob-bh/documentos>>. Acesso em: 24 jun. 2020c.

BHTRANS. **Estudos avaliam implantação da “Zona 30”, que viabiliza a cidade para todos**. Belo Horizonte: Prefeitura de Belo Horizonte, 2018. Disponível em: <<https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/estudos-avaliam-implantacao-da-zona-30-que-viabiliza-cidade-para-todos>>. Acesso em: 26 mar. 2020.

BOHLER-BAEDEKER, S., KOST, C., MERFORTH, M., & KUMAR, K. Planos de Mobilidade Urbana: Abordagens Nacionais e Práticas Locais. **Transporte Urbano Sustentável Documento Técnico 13**, p. 88, 2014.

BORDENAVE, J. E. D. **O que é participacao**. 8. ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1994.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro - CTB Lei nº 9.503**. Brasília: Brasil, 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/civil_03/LEIS/L9503.htm>. Acesso em: 15 fev. 2021

BRENNER, N. Seria o “urbanismo tático” uma alternativa ao urbanismo neoliberal? **E-metropolis - Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 27, p. 6–18, 2016.

BROWN, J. A Resource Guide for Hosting Conversations That Matter at The World Café. p. 11, 2002.

C.U.R.A. **Circuito urbano de arte**. Disponível em: <<https://cura.art/#o-festival>>. Acesso em: 10 ago. 2021.

CAETANO, P.; NOGUEIRA, E. Urbanismo tático e a cidade neoliberal. **Urbanismo tático e a cidade neoliberal**, v. 9, n. 2, p. 177–188, 2016.

CARLOS, A. F. A. A virada espacial. **Mercator**, v. 14, n. 4, p. 7–16, 2015.

CARVALHO, C. H. R. DE. Desafios da Mobilidade Urbana no Brasil. **IPEA**, p. 30, 2016.

CARVALHO, M. DE F. D. DE Á. et al. Jane Jacobs e as caminhadas em espaço público: aprendendo a ver a vida rica e densa de significados do urbano em Belo Horizonte. In: **Corpografias da Cena Urbana : poéticas do habitar marginal**. 1. ed. Foz do Iguaçu: CLAE e-Books, 2020. p. 110.

CASTILHO, L. O. R. et al. **A participação popular na gestão da mobilidade urbana: estudo de caso das demandas apresentadas pelas comissões regionais de transportes e trânsito de Belo Horizonte (MG)**. 33º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET. **Anais...**Balneário Camburiú: 2019

CERTEAU, M. DE. **A invenção do cotidiano**. Petrópolis: Vozes, 2014.

COLVILLE-ANDERSEN, M. **A arrogância do espaço**. Disponível em: <<https://colvilleandersen.medium.com/the-arrogance-of-space-93a7419b0278>>. Acesso em: 9 fev. 2022.

COMISSÃO EUROPEIA. **Regulamentos de Acesso Urbano na Europa**. Disponível em: <<https://pt.urbanaccessregulations.eu/low-emission-zones-main#what-are>>. Acesso em: 1 out. 2020.

CONNECTIVE CITIES. **Planejamento e implementação de medidas de acalmamento do tráfego - Delegação de especialistas de 17 a 24 de agosto de 2018 em Belo Horizonte, Brasil**. Disponível em: <<https://www.connective-cities.net/veranstaltungen/dokumentationen/expertenentsendung/planung-und-implementierung-von-verkehrsberuhigungsmassnahmen-in-belo-horizonte>>. Acesso em: 2 out. 2021.

CRAWFORD, M. Everyday Urbanism. In: **Everyday urbanism : Margaret Crawford vs. Michael Speaks**. Michigan: University of Michigan, A. Alfred Taubman College of Architecture, 2005. v. 1p. 72.

DIJK, G. VAN; MARMELEIRA, J. Streets as Social Places. **Taking The Best From Outdoor Play**, n. January, 2021.

FERREIRA, E. D. A.; MONTEIRO, D. F. B. As comissões regionais de transportes e trânsito como instrumentos de participação popular em Belo Horizonte: uma análise da percepção dos representantes e participantes. **Revista Sítio Novo**, v. 5, n. 2, p. 97–113, 2021.

FISHMAN, R. **Fishman Robert. Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, and Le Corbusier**. New York: Basic Books, 1977.

FLORÊNCIO DE MACÊDO, A.; MORAES DE ALMEIDA, A. O espaço público frente ao urbanismo tático: o caso das Praias do Capibaribe. **Cartilhas**, n. 1, p. 1–10, 2020.

FOUREAUX, F. A. G. **MOBILIDADE URBANA E BUROCRACIA EM BELO HORIZONTE – 1897 a 2017**. [s.l.] Universidade Federal de Minas Gerais, 2017.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Panorama de Belo Horizonte: Atlas Histórico**. Belo Horizonte: Centro de estudos históricos e culturais, 1997.

GEHL, J. **Life between buildings : using public space**. Washington, USA: Island Press, 2011.

GEHL, J. **Cidades para Pessoas**. 2. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 2013.

GEHL, J.; SVARRE, B. **A vida na cidade: como estudar**. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2018.

GOMES, P. C. DA C. **A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade**. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 2003.

GONZALES, S. F. N.; FRANCISCONI, J. G.; PAVIANI, A. **Planejamento e Urbanismo na Atualidade Brasileira: objeto teoria prática**. 1. ed. Rio de Janeiro: Ed. São Paulo, 2013.

GOOGLE. **Google Maps**. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps>>. Acesso em: 14 set. 2021.

HAMILTON-BAILLIE, B. Urban design: Why don't we do it in the road? Modifying traffic behavior through legible urban design. **Journal of Urban Technology**, v. 11, n. 1, p. 43–62, 2004.

HARVEY, D. O direito à cidade. **Lutas Sociais**, v. 29, p. 73–89, 2012.

HARVEY, D. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. 1. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

IBGE. **Regiões de Influência das cidades: 2018**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, 2020.

INSTITUTO LIXO ZERO BRASIL. **Conceito Lixo Zero**. Disponível em: <<https://ilzb.org/conceito-lixo-zero/>>. Acesso em: 1 out. 2021.

IPEA. **ODS 11: Cidades e comunidades sustentáveis: tornar as cidades e as comunidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis**. Brasília: [s.n.].

ITDP BRASIL (ORG.) INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. **Moderação de tráfego e sua importância na construção de cidades mais humanas e inclusivas**. Disponível em: <<https://itdpbrasil.org/moderacao-de-trafego-e-sua-importancia-na-construcao-de-cidades-mais-humanas-e-inclusivas/>>. Acesso em: 26 mar. 2020.

ITDP BRASIL (ORG.) INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. **Impulsionando a implementação de Zonas 30 em Belo Horizonte**. Disponível em: <<https://itdpbrasil.org/intervencao-urbana-temporaria-cachoeirinha/>>. Acesso em: 30 jul. 2021a.

ITDP BRASIL (ORG.) INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. **Urbanismo tático: tintas, cones e a transformação das cidades**. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/929253/urbanismo-tatico-tintas-cones-e-a-transformacao-das-cidades>>. Acesso em: 21 mar. 2021b.

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 1. ed. São Paulo: Martin Fontes, 2019.

JAYME, J. G.; TREVISAN, E. Intervenções urbanas, usos e ocupações de espaços na região central de Belo Horizonte. **Civitas - Revista de Ciências Sociais**, v. 12, n. 2, 18 nov. 2012.

JOHNSON, S. **Emergência: a vida integrada de formigas, cérebros, cidades e softwares**. 1. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2003.

JÚNIOR, J.; PORTO, A. **Nova lei prorroga prazo para municípios elaborarem plano de mobilidade urbana**. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/noticias/662860-nova-lei-prorroga-prazo-para-municipios-elaborarem-plano-de-mobilidade-urbana/#:~:text=O PMU será obrigatório para,a um milhão de habitantes.>>. Acesso em: 21 maio. 2021.

JUNIOR, O. A. DOS S.; RIBEIRO, L. C. DE Q.; AZEVEDO, S. DE. **Governança democrática e poder local: a experiência dos conselhos municipais no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora

Revan, 2004.

LABIT. **LabIT – Intervenções Temporárias no Rio de Janeiro**. Disponível em: <<https://intervencoestemporarias.com.br/intervencoes-temporarias-no-rio-de-janeiro/>>. Acesso em: 19 jan. 2022.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro Editora, 2001.

LEMOS, C. B. A construção simbólica dos espaços da cidade. In: MONTE-MÓR, R. L. DE M. (Ed.). **Belo Horizonte: espaços e tempos em construção**. Belo Horizonte: CEDEPLAR/PBH, 1994. p. 94.

LESSA, D. A.; LOBO, C. Mobilidade e a atração de viagens de ônibus da área central de Belo Horizonte. **urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 12, 2020.

LISTHER, C.; BAHIA, M. Metamorfoses da metrópole. **Revista do Arquivo Público Mineiro**, v. 43, n. 2, p. 61–75, 2007.

LOBO, C.; CARDOSO, L. Eficiência do transporte público por ônibus em Belo Horizonte/mg: análise com base na pesquisa origem e destino de 2012. **Caderno de Geografia**, v. 28, n. 52, p. 25, 28 fev. 2018.

LOBO, C.; LESSA, D. A.; MIRANDA, G. C. Acessibilidade ao sistema de transporte coletivo por ônibus : indicadores para os municípios da periferia metropolitana e os campos de Belo Horizonte. v. 29, n. 1, p. 190–206, 2020.

LOPES, D. R.; MARTORELLI, M.; COSTA, A. G. V. DA. **Mobilidade urbana: conceito e planejamento no ambiente brasileiro**. 1. ed. Curitiba: Appris, 2020.

LYDON, M. et al. Tactical Urbanism vol. 2: Short-term Action for Long-term Change. **The Street Plans Collaborative**, v. 2, p. 54, 2012.

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

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana**. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana - SeMob, 2015.

MIRANDA, B. **Mortes no trânsito caem 61%**. Disponível em: <<https://www.otempo.com.br/cidades/mortes-no-transito-caem-61-1.1290996>>. Acesso em: 3 maio. 2021.

MONTE-MÓR, R. L. DE M. Belo Horizonte: A cidade planejada e a metrópole em construção. In: **Belo Horizonte: espaços e tempos em construção**. Belo Horizonte: CEDEPLAR/PBH, 1994. p. 94.

MOVIMENTO NOSSA BH. **Como incidir na Política de Mobilidade Urbana em BH?**. Belo Horizonte, 2018. Disponível em: <<https://nossabh.org.br/biblioteca/ficha-resumo-como-incidir-na-politica-de-mobilidade-urbana-em-bh/>>. Acesso em: 6 jun. 2021

NACTO - NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS. **Guia global de desenho de ruas**. São Paulo: SENAC, 2018.

OMS. **Save LIVES - A road safety technical package**. Brasília: [s.n.]. Disponível em: <<https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/34980/9789275320013-por.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 31 jul. 2020.

PASSOS, D. A formação do espaço urbano da cidade de Belo Horizonte: um estudo de caso a luz de comparações com as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro. **Mediações - Revista de Ciências Sociais**, v. 21, n. 2, p. 332, 28 dez. 2016.

PBH. **Pedala BH**. Belo Horizonte Prefeitura de Belo Horizonte, , 2018. Disponível em: <<https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/transportes/bicicletas/pedala-bh>>. Acesso em: 18 mar. 2021

PBH. **Novas ciclofaixas criam alternativa de mobilidade na capital durante pandemia**. Disponível em: <<https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/novas-ciclofaixas-criam-alternativa-de-mobilidade-na-capital-durante-pandemia>>. Acesso em: 20 mar. 2021.

PBH. **BH MAPS**. Prefeitura de Belo Horizonte. **Anais...2021** Disponível em: <<http://bhmap.pbh.gov.br>>. Acesso em: 14 set. 2021

PFEIFER, L. The Planner's Guide to Tactical Urbanism. p. 65, 2013.

SANSÃO-FONTES, A. Intervenções temporárias e marcas permanentes na cidade contemporânea. **Arquitetura Revista**, v. 8, n. 1, p. 31–48, 27 jun. 2012.

SANSÃO-FONTES, A. **Intervenções temporárias, marcas permanentes: apropriações, arte e festa na cidade contemporânea**. 1. ed. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2013a.

SANSÃO-FONTES, A. Intervenções temporárias no Rio de Janeiro Contemporâneo: Novas formas de usar a cidade. **Vitruvius - ARQUITEXTOS**, v. 154, p. 154, mar. 2013b.

SANSÃO-FONTES, A. Urbanismo tático para requalificação gradual do espaço público metropolitano: O caso do Park(ing) Day no Rio de Janeiro. **Arquitetura Revista**, v. 14, n. 1, p. 91–104, 28 jun. 2018.

SANSÃO-FONTES, A. et al. Urbanismo tático como teste do espaço público: O caso das superquadras de Barcelona. **Eure**, v. 45, n. 136, p. 209–232, 2019.

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

SANSÃO-FONTES, A. We protect Schools: Tactical urbanism actions in the school surroundings of Barcelona, Spain. **Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade**, v. 10, n. 1, p. 1–21, 2021.

SANTOS, B. DE S. Para alimentar la llama de la esperanza. **Revista Casa de las Américas**, p. 5–15, maio 2020.

SERPA, A. **O espaço público na cidade contemporânea**. 2. ed. São Paulo: Editora Contexto, 2007.

SILVA, A. B. **Manual de apoio à implementação de Zonas 30**. [s.l.: s.n.].

SIMÃO, K. M. DE C. **Espaço público como palco das manifestações coletivas e da vitalidade urbana: subversão à ordem, luta pelo direito à cidade e expressão dos conflitos urbanos de Belo Horizonte**. [s.l.] Universidade Federal de Minas Gerais, 2020.

STEVENS, Q. Temporary uses of urban spaces: How are they understood as “creative”? *Archnet-IJAR*, v. 12, n. 3, p. 90–107, 2018.

TAMPIERI, G. L. C. **BELO HORIZONTE, AS BICICLETAS E A UTOPIA COMO ESTRATÉGIA DE LUTA: uma ciclovagem pela contínua busca para transição ciclável na capital mineira e um olhar sobre a experiência de Fortaleza**. [s.l.] Universidade Federal de Minas Gerais, 2020.

TEMEL, R. The temporary in the city. In: **Temporary urban spaces: concepts for the use in the city spaces**. Basel: Birkhäuser - Publishers for Architecture, 2006.

TENÓRIO, F. G.; ROZENBERG, J. E. Gestão pública e cidadania: metodologias participativas em ação. *Cadernos Gestão Pública e Cidadania*, v. 2, n. 7, p. 101–125, 1997.

TINGVALL, C.; HAWORTH, N. **Vision Zero - An ethical approach to safety and mobility**. 6th ITE International Conference Road Safety & Traffic Enforcement. *Anais...*Melbourne: Monash University Accident Research Centre, 1997. Disponível em: <<https://www.monash.edu/muarc/archive/our-publications/papers/visionzero>>. Acesso em: 3 mar. 2021

TREVISAN, E. P. **Zona30bh**. Disponível em: <<https://www.instagram.com/p/B-25K1ZAYAO/>>. Acesso em: 11 ago. 2021.

TREVISAN, E. P. **RUAS DE ESTAR : Projetos de Zona 30 em Belo Horizonte**. XIISIU. *Anais...*São Paulo: 2020a

TREVISAN, E. P. **#06: A arte e a cidade (programa 1)**. Disponível em: <https://open.spotify.com/episode/634XJFNWBeJvPOPMQ2S0HW?si=yLypr43RTlyX1uF5AODeHg&dl_branch=1>. Acesso em: 19 ago. 2021b.

TUROŃ, K.; CZECH, P.; JUZEK, M. The concept of a walkable city as an alternative form of urban mobility. *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport*, v. 95, p. 223–230, 2017.

UP. **Brazil - Belo Horizonte: The Urban Pathways Implementation Tracker is tracking the Projects Progress** *Urban Pathways*. [s.l.: s.n.]. Disponível em: <<http://www.urban-pathways.org/belo-horizonte1.html>>. Acesso em: 24 jul. 2021.

UP. **URBAN PATHWAYS Demonstration actions & Living Labs** (O. Lah et al., Eds.). [s.l.: s.n.]. Disponível em: <https://www.urban-pathways.org/uploads/4/8/9/5/48950199/up_report.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2021.

VALENÇA, G. C.; SANTOS, E. M. A INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA E O CONCEITO DE RUAS COMPLETAS: LIÇÕES DA EXPERIÊNCIA DE TORONTO, CANADÁ. **7º Congresso Luso Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável: Contrastes, Contradições e Complexidades**, 2016.

VASCONCELLOS, E. A. DE. **Políticas de transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. 1. ed. Barueri: Manole, 2014.

VIOLA, P. D. D. **Potencial de viagens por bicicleta em Belo Horizonte: um estudo**

exploratório da Pesquisa Origem e Destino de 2012. [s.l.] Universidade Federal de Minas Gerais, 2017.

WEBB, D. Tactical Urbanism: Delineating a Critical Praxis. **Planning Theory and Practice**, v. 19, n. 1, p. 58–73, 2018.

WHYTE, W. H. **The social life of small urban spaces.** 1. ed. Nova Iorque: [s.n.].

WRI BRASIL. **Zonas de baixa velocidade: uma medida para salvar vidas.** Disponível em: <<https://wricidades.org/sites/default/files/ZonasBaixaVelocidade.pdf>>. Acesso em: 18 jul. 2021.

WRI BRASIL. **O poder de transformação do urbanismo tático.** Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/09/o-poder-de-transformacao-do-urbanismo-tatico>>. Acesso em: 23 ago. 2021.

APÊNDICE A – Roteiro de entrevista: poder público

O presente documento é parte da pesquisa **Reativação do espaço público e incentivo à mobilidade ativa em belo horizonte: o uso do urbanismo tático aplicado às Zona 30**, vinculada à Universidade Federal de Viçosa – UFV, campus Viçosa, em Minas Gerais, do Programa de Pós-Graduação do Departamento de Arquitetura e Urbanismo, desenvolvida pela aluna Tiffany Nicoli Faria Latalisa França e orientada pela Professora Teresa Cristina de Almeida Faria

As perguntas apresentadas a seguir serão aplicadas ao corpo técnico da BHTrans (Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte) que esteve envolvido nas ações de Zona 30 e a indivíduos de empresas contratadas pela prefeitura de Belo Horizonte para realizar essas intervenções. O objetivo é analisar o que foi a implantação e a repercussão das Zonas 30 em lugares pontuais da cidade e avaliar, se há ganhos na reativação do espaço público para o pedestre e para o ciclista e se as intervenções de Zona 30 possibilitaram maior integração entre iniciativas locais de apropriação e o planejamento urbano colocado pelo poder público.

A entrevista semiestruturada dá ao pesquisador mais liberdade na abordagem com o entrevistado. Dessa forma, as perguntas que se seguem indicam os tópicos essenciais das entrevistas, que podem, a partir da resposta do entrevistado, levar a novos tópicos:

- 1) Como os locais foram escolhidos para receber intervenções do tipo Zona 30?
- 2) Há dados/registros do antes, do durante e do depois do processo de implementação dos três casos que já aconteceram? Como eles foram disponibilizados para a população?
- 3) Quais foram os objetivos na implementação das ações táticas? Havia público alvo? O que se esperava alcançar?
- 4) De quem foi a iniciativa em cada um dos casos? A população reivindicou essas áreas ou o poder público as propôs?
- 5) Quais etapas foram planejadas para a implementação dessas ações? Elas foram cumpridas ou se modificaram no processo?
- 6) A sociedade é convidada a participar do processo? Em quais partes dele? Como se deu a participação popular?
- 7) Alguma intervenção temporária se tornou definitiva? O que deu certo e o que deu errado?
- 8) Faria algo diferente? O que mudaria?
- 9) Há algum tipo de controle por parte da prefeitura? Como a prefeitura mantém essas intervenções urbanas?
- 10) É possível replicar as intervenções para outras áreas da cidade? O que teria de ser ajustado?
- 11) Há projetos para implementações futuras de Zona 30?

APÊNDICE B – Roteiro de entrevista: organizações não governamentais

O presente documento é parte da pesquisa **Reativação do espaço público e incentivo à mobilidade ativa em belo horizonte: o uso do urbanismo tático aplicado às Zona 30**, vinculada à Universidade Federal de Viçosa – UFV, campus Viçosa, em Minas Gerais, do Programa de Pós-Graduação do Departamento de Arquitetura e Urbanismo, desenvolvida pela aluna Tiffany Nicoli Faria Latalisa França e orientada pela Professora Teresa Cristina de Almeida Faria

As perguntas apresentadas a seguir serão aplicadas aos principais responsáveis envolvidos no processo de implementação das Zona 30, sendo os mesmos das seguintes instituições: a) Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil); b) World Resources Institute (WRI Brasil); c) Instituto Wuppertal. O objetivo é analisar qual foi o papel desses atores na implementação das Zonas 30 e avaliar, se há ganhos na reativação do espaço público para o pedestre e para o ciclista e se as intervenções de Zona 30 possibilitaram maior integração entre iniciativas locais de apropriação e o planejamento urbano colocado pelo poder público.

A entrevista semiestruturada dá ao pesquisador mais liberdade na abordagem com o entrevistado. Dessa forma, as perguntas que se seguem indicam os tópicos essenciais das entrevistas, que podem, a partir da resposta do entrevistado, levar a novos tópicos:

- 1) Para qual das localidades de Zona 30 você contribuiu?
- 2) Que tipo de apoio foi oferecido ao poder público? E à sociedade civil?
- 3) O Instituto fez coleta de dados/registros do antes, do durante e do depois do processo de implementação do/dos casos de Zona 30 que ajudou a implementar?
- 4) Os dados e documentos da pergunta anterior estão disponíveis para consulta pública? Se sim, de que maneira?
- 5) Durante qual/quais etapas o seu Instituto esteve envolvido?
- 6) O que se esperava alcançar?
- 7) Como foi planejada a sua contribuição para as Zonas 30? E como isso de fato se deu?
- 8) A sociedade é convidada a participar do processo? Em quais partes dele? Como se deu a participação popular?
- 9) O que deu certo e o que deu errado?
- 10) Como foi a relação com o Poder público municipal durante o processo?
- 11) Faria algo diferente? O que mudaria?
- 12) Há algum tipo de controle/burocracia por parte da prefeitura que tenha impedido que alguma etapa avançasse?
- 13) Alguma metodologia foi implementada? Quais os desafios encontrados na prática?
- 14) Há intenções para futuras parcerias com o poder público a fim de gerar novas Zona 30?

APÊNDICE C – Roteiro de entrevista: sociedade civil

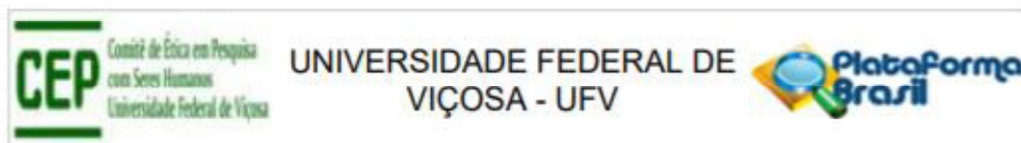
O presente documento é parte da pesquisa **Reativação do espaço público e incentivo à mobilidade ativa em belo horizonte: o uso do urbanismo tático aplicado às Zona 30**, vinculada à Universidade Federal de Viçosa – UFV, campus Viçosa, em Minas Gerais, do Programa de Pós-Graduação do Departamento de Arquitetura e Urbanismo, desenvolvida pela aluna Tiffany Nicoli Faria Latalisa França e orientada pela Professora Teresa Cristina de Almeida Faria

Consideradas as dificuldades em contatar membros da sociedade civil em meio à pandemia, as perguntas apresentadas a seguir serão aplicadas a membros de Associação de Bairro e a indivíduos representantes de escolas, comércios e serviços próximos aos locais de intervenção que vivenciam esses espaços cotidianamente, assim como indivíduos que ajudaram a construir as intervenções participando dos mutirões. O objetivo é analisar como foi a implantação e a repercussão das Zonas 30 em lugares pontuais da cidade e avaliar se há ganhos na reativação do espaço público para o pedestre e para o ciclista e se as intervenções de Zona 30 possibilitaram maior integração entre iniciativas locais de apropriação e o planejamento urbano colocado pelo poder público.

A entrevista semiestruturada dá ao pesquisador mais liberdade na abordagem com o entrevistado. Dessa forma, as perguntas que se seguem indicam os tópicos essenciais das entrevistas, que podem, a partir da resposta do entrevistado, levar a novos tópicos:

- 1) Para qual localidade de Zona 30 você contribuiu?
- 2) Qual foi a sua contribuição para esse processo? De quais etapas você participou?
- 3) Como foi planejada a sua contribuição para as Zonas 30? E como isso de fato se deu?
- 4) Você participou da escolha do local onde foi implementada a intervenção tática do tipo Zona 30? O que você acha dessa rua? Qual foi o motivo de sua escolha?
- 5) Como chegou até você a informação sobre o processo de Zona 30?
- 6) De quem foi a iniciativa? A população reivindicou essas áreas ou o poder público as propôs?
- 7) Participar da etapa/etapas de implementação dessas ações te fez sentir como indivíduo empoderado e transformador da realidade do seu bairro?
- 8) A sociedade é convidada a participar do processo? Em quais partes dele? Como se deu a participação popular?
- 9) O que deu certo e o que deu errado?
- 10) Faria algo diferente? O que mudaria?
- 11) Esse espaço faz parte do seu cotidiano? Com que frequência você usa ou se apropria desse espaço para alguma atividade?
- 12) Qual a sua avaliação do processo e do resultado final?

ANEXO A - Parecer consubstanciado do CEP



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: REATIVAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO E INCENTIVO À MOBILIDADE ATIVA EM BELO HORIZONTE: O USO DO URBANISMO TÁTICO APLICADO ÀS ZONA 30

Pesquisador: Teresa Cristina de Almeida Faria

Área Temática:

Versão: 3

CAAE: 39324620.6.0000.5153

Instituição Proponente: Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Patrocinador Principal: Capes Coordenação Aperf Pessoal Nivel Superior

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 4.483.285

Apresentação do Projeto:

O presente protocolo foi enquadrado como pertencente à Área Temática: Área 6. Ciências Sociais Aplicadas. As informações elencadas nos campos "Apresentação do Projeto", "Objetivo da Pesquisa" e "Avaliação dos riscos e Benefícios" foram retiradas do arquivo Informações Básicas da Pesquisa (PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_1646918.pdf) e/ou do Projeto Detalhado:

- RESUMO:** Os padrões mercadológicos têm influenciado de maneira significativa na política pública e na prática de projetos urbanos. Os efeitos dessa interferência traduzem-se em uma certa impossibilidade de conceber cidades que respeitem a escala do pedestre e que atendam às reais necessidades cotidianas dos cidadãos. Nesse contexto, o Urbanismo Tático surge como abordagem voltada para reativar e recuperar espaços a partir de ações rápidas, de fácil execução e de baixo custo, apresentando ainda grande potencial em favorecer a interação entre poder público e sociedade em processos de transformação de espaços públicos. O objetivo desse trabalho é pesquisar o que foi a repercussão das intervenções táticas do tipo Zona 30 em lugares pontuais da cidade de Belo Horizonte, Minas Gerais, e sobre como inseriram processos participativos de inclusão da voz cidadã na construção de meios urbanos mais fluidos de viver e para se deslocar na capital, com foco nos modos ativos e em intervenções urbanas na escala do pedestre.
- METODOLOGIA:** 1) Revisão bibliográfica 2) Levantamento documental e coleta de dados 3) Levantamento de campo, observação direta e registro fotográfico.

Endereço: Universidade Federal de Viçosa, Avenida PH Rolfs s/n, Edifício Arthur Bernardes
Bairro: Campus Universitário **CEP:** 36.570-977
UF: MG **Município:** VICOSA
Telefone: (31)3612-2316 **E-mail:** cep@ufv.br